



11 volte Sì alla TAV Torino-Lione

In questi anni di dibattito e di scontro si sono sentite troppe urla e ci sono stati troppi atti di violenza che hanno costretto sotto traccia le argomentazioni pro e contro l'opera. L'informazione in questo non è riuscita ad avere un comportamento differente da quello usuale in questo Paese da oltre un cinquantennio: si dà strumentalmente voce a chi utilizza la violenza come arma politica e non si ascoltano le ragioni di chi propone in modo nonviolento e pacifico la propria opinione, qualunque essa sia.

In questo bailamme che continua e rischia di acuirsi ancor di più, come se in alcuni vi fosse una speranza di vedere salire il livello dello scontro per giungere ad episodi sempre più gravi, vogliamo proporre laicamente il nostro punto di vista. Consapevoli che il "Dubbio" resta un valore "alto", da considerare sempre in chi attua un approccio laico alla politica, ma anche consapevoli che la necessità e la responsabilità della decisione politica deve prevalere e far pendere la bilancia da una parte o dall'altra.

Fino alla creazione dell'Osservatorio sulla TAV sono stati compiuti dalla politica dei governi italiani errori madornali che hanno alimentato le proteste e sono stati la premessa per la nascita di un movimento "contro", che non si è riusciti a disinnescare nemmeno dopo. Nel 2005 il progetto definitivo di allora è stato calato dall'alto (pur essendo già una modifica di quello originario per le proteste della fine degli anni '90) sulle teste dei Valsusini che, come facilmente prevedibile, non hanno accettato di essere esclusi dal processo decisionale. L'Osservatorio tuttavia in anni di impegno ha posto sul tavolo la volontà piena di trovare il migliore punto di equilibrio tra i legittimi interessi dei Territori coinvolti e le esigenze dei livelli istituzionali più alti (Regione Piemonte – Italia – Europa).

1. L'Osservatorio in questi anni ha promosso uno dei più grandi processi garantisti per la costruzione di una infrastruttura. Sono stati coinvolti tutti i soggetti che hanno accettato di dare un contributo (e sono stati molti). Si è fatto il tentativo di riportare sul terreno della razionalità il dibattito ma purtroppo alcuni non hanno accettato questa opportunità. Il progetto preliminare è proposto alla approvazione dei comuni e la discussione sulle ipotesi di tracciato è stata concretamente aperta. A differenza di quanto accaduto fino al 2005 oggi è prevista la VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) che potrà essere fatta evidentemente solo dopo la predisposizione del progetto definitivo.
2. Non è solo in Valle di Susa – e non è solo in Italia – che nascono movimenti contro le grandi opere. Se è vero che in Francia non vi sono stati particolari problemi nella progettazione della linea, dovuti essenzialmente alla migliore collaborazione e al coinvolgimento di tutti i livelli Istituzionali e alla presenza sul territorio di una concentrazione minore di abitanti, è altrettanto vero che in Svizzera, in ben 6 referendum locali, i cittadini hanno votato contro i tunnel del San Gottardo (che sarà inaugurato nel 2017) e di Lotschberg (inaugurato nel 2007). Eppure il processo democratico che ha coinvolto l'intero Paese ha condotto ad una mediazione, si è giunti all'accordo e si è proceduto. Oggi il tragitto tra Spiez e Briga di 74 Km si percorre in 33 minuti contro i 56 minuti di prima e il nuovo tunnel è scavato 400 metri in quota sotto quello precedente del 1913. Dal 2017 i 35 Km del

tunnel del Gottardo saranno percorsi in poco più di 10 minuti. L'obiettivo della TAV Torino-Lione e del Tunnel tra l'Italia e la Francia è lo stesso.

3. Da quando sono iniziati i sondaggi in Valle Susa sono riprese le proteste contro i cantieri. Quello che non si è riusciti a spiegare è che i sondaggi sono serviti e servono per individuare il percorso della falda sotterranea. Il rischio vero in una costruzione del tunnel non è l'amianto (molto facilmente gestibile con le tecnologie previste) ma che la creazione di una soluzione di continuità nella roccia trasformi irreversibilmente la dinamica delle acque nel sottosuolo, lasciando magari all'asciutto sorgenti e paesi. Conoscere con esattezza il posizionamento, i dislivelli, la potenza e la portata delle falde conduce alla progettazione migliore possibile. Per questo i sondaggi sono stati e sono assolutamente necessari.
4. Il rischio amianto è certamente stato (ora per la verità lo è meno) uno degli elementi di maggiore disinformazione. L'amianto, pericolosissimo per chi lavorava a stretto contatto con le fibre con le tecnologie di qualche decennio addietro (con l'aggravante delle malversazioni dovute alla carenza di informazioni volutamente attuata), oggi non rappresenta alcun rischio in uno scavo in galleria. Non lo è per la verità nemmeno per le decine di migliaia di abitanti che vivono accanto alla più grande miniera europea d'amianto a cielo aperto che è sita a Balangero, chiusa da 20 anni ma esposta tutti i giorni a venti e intemperie. La progettazione di un trasporto con continuo inumidimento dei sedimenti azzerava la possibilità che particelle di amianto si sollevino. Il rischio è infatti esclusivamente correlato a chi respira polvere d'amianto.
5. Chi oggi, soprattutto tra i Sindaci, oppone alla TAV il problema della devastazione di un territorio incorre in una contraddizione che è grande come una casa. Lo stesso criterio e la stessa foga non è stata profusa quando è stata realizzata l'autostrada Torino-Bardonecchia (perché si riteneva utile alla Valle), non è stata profusa durante le grandi opere olimpiche (perché si ritenevano utili alla Valle) e, molti Sindaci, sono responsabili di una devastazione territoriale a colpi di villette e di capannoni industriali (spesso sfitti) che hanno occupato centinaia di ettari di territorio, spesso con il solo scopo di fare cassa ma senza un vantaggio per la comunità intera come la TAV potrebbe rappresentare. In più quando si afferma che la Valle di Susa è una valle stretta, non adatta ad ospitare un'opera del genere, si dice semplicemente una cosa non corrispondente al vero; la Valle di Susa è la più ampia e la più lunga dell'intera regione Piemonte ed è certamente la più adatta per costruire vie di comunicazione (come la storia ci insegna). Ogni altro tracciato che non passi dalla Valle di Susa comporterebbe la realizzazione di tunnel assai più lunghi e costi immensamente maggiori.
6. La decisione di costruire l'Alta velocità e l'ormai mitico "Corridoio 5" giunge dall'Europa. Qualsiasi protesta non potrà fermare questo progetto ma al massimo fare fallire l'ipotesi che la tratta passi dalla Valle di Susa. E' chiaro che dal punto di vista economico, come in modo lungimirante ha compreso chi si è lanciato nell'impresa di costruire il Frejus nel lontano 1871, le vie di trasporto rappresentano anche un corridoio di sviluppo. La Valle di Susa attuale non sarebbe tale dal punto di vista dello sviluppo se non passassero di lì i maggiori snodi del trasporto piemontese (e del Nord-Ovest) verso la Francia e, quindi, l'Europa.

7. Il Frejus costruito da Cavour su un progetto del 1857 è oggi l'unica via di collegamento che tiene insieme la macroregione alpina comprendente Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta e le regioni transalpine francesi. Parliamo di 17 milioni di abitanti e molte centinaia di migliaia di imprese. Parliamo di circa 11 miliardi di interscambi. Un bacino che ha la consistenza di un medio stato europeo. Il Tunnel della TAV-TAC Torino-Lione è "semplicemente" l'opera che sostituirà, dopo oltre 140 anni di attività il Frejus. Lo stesso Frejus, pochi lo sanno, è stato costruito pochi anni dopo la costruzione di una ferrovia che con numerosi tunnel a chiocciola si inerpicava sino al valico del Moncenisio per scendere poi in Francia. Anche allora ridurre i tempi di percorrenza era l'obiettivo economico da raggiungere. Oggi facciamo la stessa cosa con le tecnologie attuali. Le merci su rotaia, i container di adesso, viaggiano in modo competitivo se le linee ferroviarie sono costruite sul piano di campagna: non è pensabile utilizzare due o tre locomotori per riuscire a salire pendenze eccessive.
8. Chi lamenta che oggi vi è uno scarso interscambio di merci via rotaia attraverso il Frejus dice una cosa vera. Il problema è che ciò avviene perché i container non passano da quel tunnel e proprio per riuscire a rimediare a questo problema sono stati fatti lavori alternativamente sulle due linee ferroviarie per abbassare le rotaie. Ciò ha ulteriormente ridotto i passaggi perché i binari hanno funzionato per lungo tempo a senso alternato.

L'obiettivo dell'opera è soprattutto quello di consentire un riequilibrio modale del traffico trasferendo da gomma a rotaia il trasporto merci che ora transita sull'autostrada e valica le Alpi attraverso il Traforo del Frejus – a 1300 m s.l.m. – con un dispendio elevato di energie e di costi e con un impatto ambientale molto critico in termini di inquinamento. La nuova linea sarà infatti all'80 per cento una linea ad alta capacità per il trasferimento delle merci sia in containers che sui moderni carri-cargo che consentono di caricare direttamente i Tir sul treno e permettono quindi una integrazione ottimale del treno col trasporto su gomma per le tratte secondarie.

9. L'evocazione del rischio di infiltrazioni mafiose e di malaffare nella costruzione del Tunnel è certamente pertinente. L'Italia ha dato spesso dimostrazione di gravi incapacità, di sprechi di denaro pubblico e di collusioni tra i costruttori, la politica e il mondo della finanza. Questo ragionamento è tuttavia vero per la TAV come per qualsiasi altra opera, media o grande che sia. Non per questo però si deve rinunciare ad una realizzazione. Sottostare a questo principio significherebbe abdicare alla criminalità e dare atto che qui è impossibile qualsiasi realizzazione. Ma ciò è evidentemente inattuabile; questo sì che sarebbe un segno di resa. Occorre vigilare; occorre denunciare se si incontreranno ostacoli di questa natura, senza negare i rischi ma senza arrendersi. In questa direzione va la recente decisione intergovernativa italo-francese di accogliere la richiesta della Commissione Europea circa la presenza di un suo rappresentante con poteri consultivi e di controllo nella nuova Società che subentra alla Lyon-Turin Ferroviaire nell'incarico di realizzare la tratta internazionale del collegamento ferroviario. Parimenti, anche i due governi e le due Regioni avranno loro rappresentanti. Il che significa un notevole passo avanti nella garanzia della trasparenza operativa.
10. Una delle obiezioni su cui maggiormente si concentra la contestazione all'opera è quella relativa ai costi. Giustamente si vuole sapere, in tempi di forte crisi delle risorse economico-finanziarie, quanto inciderà sull'erario nei prossimi decenni. Occorre dire che anche sul versante dei costi la revisione apportata al progetto del 2005 con il nuovo tracciato e le diverse soluzioni tecniche previste per la Bassa Valle ha portato ad una sensibile riduzione anche dell'onere economico complessivo. Esso è attualmente stimato in circa 8,2 miliardi per quanto riguarda la tratta internazionale che comprende il tunnel e arriva fino a Susa. Questi costi saranno sostenuti per il 40% con fondi europei, contro i

27-30% originari, grazie alla recente decisione della Commissione europea di includere la Torino-Lione fra le dieci infrastrutture europee prioritarie. Altri 2,4 miliardi sono stati preventivati per la tratta fra Susa e Chiusa San Michele. Entro il 2023-25 si ultimerà anche la galleria sotto la collina morenica fra Buttigliera e Orbassano e sarà completato l'intervento su quest'ultimo scalo. E' la parte ancora oggetto di trattativa con i Comuni interessati. Condizione per i finanziamenti europei è che entro novembre 2013 siano partiti i lavori. Ma per far partire i lavori occorre che il progetto definitivo sia in campo entro il 2012 per riuscire anche a realizzare la Valutazione di Impatto Ambientale già ricordata. Ma per arrivare al progetto occorre realizzare, come previsto, una gara europea trasparente sul modello di quanto accaduto in Svizzera.

11. In ultimo l'Osservatorio non ha compiuto il lavoro per dimostrare che l'opera "s'ha da fare" o "non s'ha da fare". La decisione resta giustamente nelle mani della politica. E laicamente occorre guardare a questa ipotesi e decidere. La nostra è una posizione favorevole perché crediamo in questa opportunità come ci ha creduto Cavour 140 anni fa quando si costruì un'opera, in proporzione, ben più avveniristica dell'attuale. Come ricorda L'Arch. Virano "Chi ha come obiettivo lo scontro frontale per rivendicare un esercizio di una potestà totale e unica su un territorio deve ricordare che quel territorio fa parte della Bassa Valle di Susa ma è anche la Provincia di Torino, la Regione Piemonte, l'Italia e l'Europa". Se le decisioni fossero prese esclusivamente in base al volere degli abitanti di un frammento di una Nazione (posto che la maggioranza dei Valsusini sia contraria alla TAV ed è tutto da verificare) semplicemente non esisterebbe la possibilità di concepire nulla che non sia basato sul campanilismo e su una visione di respiro assai ridotto. Noi crediamo che occorra proseguire nella mediazione, utilizzando le compensazioni necessarie al meglio, per conquistare anche il consenso di chi ora legittimamente è contrario. Ma se la TAV, come appare sempre più, diviene un feticcio, un minotauro da abbattere, la metafora di altro, allora su questo piano non ci stiamo perché non è dialogo ed è la premessa perché accadano fatti gravi che, nella storia di questo Paese, sono stati utili solo ai violenti e al Regime italiano.



Via Botero 11/f – 10122 Torino

www.associazioneaglietta.it – info@associazioneaglietta.it