



NOTIZIARIO NO-TAV TORINO N. 2 (Aprile 2003)

Il presente notiziario raccoglie informazioni rese note a mezzo stampa o web, pubblicate a volte solo sulle pagine locali dei quotidiani, o apprese direttamente dai militanti dell'opposizione al TAV.

SINTESI DEGLI AVVENIMENTI

Nel mese di Marzo 2003, mentre in Francia si pubblica il rapporto ministeriale che suggerisce un rinvio al futuro del TAV Lione-Torino (l'*Audit*, la cui discussione parlamentare è fissata a Maggio-Giugno), da noi viene avviata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) dell'ipotesi progettuale presentata un anno fa dalle Ferrovie Italiane (RFI), senza tenere conto di prescrizioni ed osservazioni sul tracciato nel frattempo trasmesse a Roma dalla Regione Piemonte in ossequio alla "Legge-Obiettivo" sulle Grandi Opere.

I capofila dei fautori nostrani dell'Alta Velocità (Ghigo, Bresso e Chiamparino) fremono: promuovono iniziative sul tema TAV volte a rinsaldare sia la propria formale legittimazione a rappresentare gli interessi "general", sia il rapporto di lobby coi francesi del distretto Rhone-Alpes, anch'essi favorevoli all'opera; intanto cercano strade per accelerare gli atti preliminari e risolvere il problema dell'insufficienza dei finanziamenti, con l'obiettivo di giungere al più presto a quel progetto esecutivo che consentirebbe di costruire in ogni caso la tratta italiana della linea: l'intento è probabilmente quello di mettere la Francia di fronte a fatti compiuti, in modo da richiamarla con forza al rispetto degli impegni intergovernativi sottoscritti nel 2001 a *Périgueux*.

Ad inizio Aprile l'**opposizione istituzionale** (35 Comuni, col coordinamento della Comunità Montana Bassa Valle di Susa) ed i **diversi comitati popolari NO-TAV locali presentano le proprie osservazioni ed eccezioni nell'ambito della procedura di VIA: vengono sottoscritte anche da varie associazioni ambientaliste e da 5 Consiglieri Regionali (Verdi, PRC, Comunisti Italiani e Sinistra DS)**. Contemporaneamente proseguono le attività di contro-informazione che in questo periodo, con l'ausilio della musica, si rivolgono in particolare alle giovani generazioni.

APPROFONDIMENTI

- La genesi del progetto segue l'iter previsto dalle Leggi

Due fatti segnano a Marzo l'iter dell'ipotesi progettuale della ferrovia Torino-Lione.

1) nei giorni 7 e 10 vengono pubblicati su alcuni quotidiani gli avvisi ministeriali di avvio di procedura di VIA (ai sensi del DL 20/8/02 n.190) rispettivamente per la tratta nazionale e per quella internazionale: nell'arco di un mese dalla pubblicazione è consentito a ciascun soggetto interessato (Ente Locale, associazione, cittadino) di inviare istanze, pareri, osservazioni inerenti l'impatto ambientale dell'opera ai Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali. Si noti che **la VIA, che riguarda il tracciato ferroviario ed un nuovo elettrodotto di servizio**, non è riferita ad uno stadio definitivo di progetto dell'opera, ma a quello preliminare: è espressamente previsto (a dispetto della logica) dalla Legge Obiettivo.

2) Il giorno 14, proprio alla scadenza del termine fissato dalla "Legge-Obiettivo", la Regione Piemonte trasmette le proprie osservazioni e prescrizioni sul tracciato presentato da RFI (Aprile 2002) dopo aver sentito i Comuni interessati e la Provincia di Torino. Il documento ripropone in pratica le varianti già presentate dalla Regione ad ottobre 2002 (descritte nel nostro notiziario n.1), **confermando** in particolare anche **la proposta, a Torino, di un ramo sotto Corso Grosseto** con la creazione di una stazione passeggeri presso Piazza Rebaudengo.

- Il pronunciamento ufficiale del Comune di Torino sul TAV verso Lione

Il Comune di Torino, contrario alla tratta in galleria profonda di C.so Grosseto, sente il bisogno di dare ufficialità a questa sua posizione e porta un **Ordine del Giorno di Maggioranza che la contiene al voto del Consiglio comunale del 17 Marzo** (presentatori: Margherita e parte dei DS). Il documento ricalca al 90% l'ODG approvato dalla Provincia a Febbraio (vedi nostro notiziario n.1): vanta di voler favorire in ogni modo il trasporto merci su rotaia e, pur dicendo che andranno trovate compensazioni all'impatto per la Val di Susa, decanta il valore strategico locale, nazionale, europeo della linea TAV Torino-Lione fino a chiedere una legge speciale per costruirla.

*Il Consiglio affronta l'ODG a tarda sera, dopo ore passate a discutere dell'acquisto di un'oggetto d'arte medievale (valore: un milione e mezzo di Euro). Senza alcuna illustrazione del documento in aula, al TAV vengono dedicati 25 minuti, compresa la votazione che registra questo esito: **APPROVATO con 22 favorevoli, il voto contrario di Rifondazione Comunista e 5 astenuti (Verdi e sinistra DS; mentre i Comunisti Italiani "non partecipano")**.*

*Entro l'arco di tempo citato è compresa anche la breve illustrazione e conseguente votazione **dell'ODG contrario al TAV presentato da Rifondazione Comunista**, il quale riprende in massima parte le motivazioni contenute nella lettera inviata ai Consiglieri comunali e provinciali dal Comitato NO-TAV Torino. Esito: **RESPINTO** (VOTI: favorevole PRC; astenuti Verdi e sinistra DS; non partecipanti PdCI; contrari tutti gli altri)*

- Il sindaco Chiamparino guida le pressioni sul governo francese per una conferma del TAV

Forte anche di questa legittimazione, il Sindaco di Torino si appropria di un ruolo rappresentativo degli interessi PRO-TAV sulla scena nazionale ed internazionale. **Il 27/3 è a Parigi, ad una conferenza parlamentare sui trasporti**, a cui sono presenti anche manager di ministeri ed imprese francesi, dove sostiene ancora una volta appassionatamente la tesi dell'importanza strategica dell'opera per l'Europa intera. Chiamparino affronta direttamente anche lo spinoso problema dei finanziamenti proponendo un proprio progetto di coinvolgimento della SITAF (*Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus*) con i suoi capitali nella realizzazione del tunnel di base, in cambio del diritto al futuro

sfruttamento dei proventi di esercizio per un congruo numero di anni¹. Il desiderio espresso dal Sindaco è di avviare al più presto possibile lo scavo della galleria di sondaggio (geognostica) a Venaus.

A quella di Chiamparino fa seguito un'analoga **missione presso l'Unione Europea del Presidente della Regione Ghigo che**, con l'assessore Casoni, il 2 Aprile **incontra a Bruxelles Loyola de Palacio**, Commissaria ai trasporti, **ed il Presidente Prodi**.

Ghigo riferisce che la Torino-Lione è sempre considerata una priorità strategica dai suoi interlocutori, tanto che questi si spingono a preannunciare la disponibilità a portare la quota di finanziamento comunitario dell'opera dal 10% al 20% dei preventivati 14 milioni di Euro².

Per una decisione effettiva in questo senso, e per deliberare la facoltà dei singoli Stati di tassare i trasporti su strada onde rastrellare fondi da investire nell'Alta Velocità, è considerato fondamentale il semestre di presidenza italiana alla UE che inizierà a Luglio prossimo.

Tocca infine a **Mercedes Bresso, Presidente della Provincia di Torino**, sostenere la causa dell'Alta Velocità incontrando a **Strasburgo ancora Loyola de Palacio**, l'8 Aprile.

- Le iniziative intraprese nell'ambito dell'opposizione locale al TAV

Anche in questi due mesi le forze locali dell'opposizione al TAV sono state impegnate sia ad interloquire con le istituzioni, sia a proseguire il lavoro di sensibilizzazione e contro-informazione sul tema dell'A V.

Il Comitato NO-TAV Torino è stato ricevuto il 12 Marzo, per un'**audizione, dalle commissioni Trasporti ed Ambiente del Comune di Torino**: sono stati svolti tre interventi di presentazione delle motivazioni socio-ambientali ed economiche contrarie all'opera (il giorno 5 era stato ascoltato nella stessa sede il Presidente della Comunità Montana BVS, Ferrentino). Nonostante questi interventi non abbiano inciso nella sostanza dell'ODG poi approvato dal Consiglio il 17, nei confronti degli eletti nelle assemblee comunali, provinciale e regionale proseguirà doverosamente in varie forme un'opera insistita di conferma articolata e documentata delle ragioni di opposizione.

Tanto nella componente istituzionale, coordinata dalla CMBVS, quanto nei comitati popolari si è intanto lavorato a comporre un unico corposo **dossier di osservazioni e pareri in merito all'impatto ambientale del progetto RFI, consegnato poi ai Ministeri ed alla Regione secondo la procedura di legge**. La Comunità Montana ha inoltre chiesto una proroga dei termini di ulteriori 30 giorni per poter presentare ulteriori elementi, Dato che fino al 27 Marzo era risultato praticamente impossibile consultare la documentazione progettuale presso la sede della Regione Piemonte.

La maggiore iniziativa di sensibilizzazione attuata nel periodo è consistita nella **produzione del CD musicale "STOP THAT TRAIN"**, a cura principalmente dell'Associazione Culturale SPINTA DAL BASS. Vi sono stati due concerti gratuiti di presentazione, il 7 Marzo a Villardora ed il 27 a Torino, che hanno registrato un grande successo di pubblico. Si auspica che la vendita dei CD possa costituire anche una modesta fonte di autofinanziamento per l'attività dei comitati popolari, ma il valore principale dell'iniziativa sta probabilmente nell'opportunità di offrire informazione obiettiva sul tema TAV ai giovani, contro le manipolazioni dei Media.

A Pressins, in Francia, si e' tenuto il 22 Marzo un incontro tra oppositori del TAV (sia della componente istituzionale, sia di quella associativa e spontanea) **appartenenti i due lati delle Alpi**: vi hanno preso parte alcuni rappresentanti valsusini.

Pur scontando una parziale diversità di analisi dipendente dai differenti contesti, in quella sede è stato possibile raggiungere la **convergenza su alcune posizioni, sintetizzate in un comune documento attualmente in stato di bozza**: no al tunnel internazionale di base come concentratore di flussi, ma distribuzione dei traffici fra tutti i valichi alpini; contingentamento delle merci (limite di 34 milioni di tonnellate all'anno) che attraversano il Monte Bianco, la Valsusa e la Maurienne; ottimizzazione della rete ferroviaria esistente per aumentare il tasso di trasporto merci (oggi 50%). Sono previsti successivi appuntamenti.

"Un segno per dire che ci siamo": questo lo slogan con cui domenica 6 Aprile il battagliero Parroco di Mezzi Po (Settimo torinese) ha guidato un pellegrinaggio laico ai cantieri della discarica del fluff (rifiuto di rottamazione dei sedili delle auto) e dell'Alta Velocità, una manifestazione promossa per favorire la presa di coscienza del pesante impatto ambientale delle opere e per denunciare l'indisponibilità degli amministratori comunali ad un rapporto partecipativo di cittadini ed agricoltori nelle decisioni locali.

www.notavtorino.org

posta@notavtorino.org

¹ La reazione dell'azienda tirata in ballo non è entusiasta: l'esempio del passivo del tunnel sotto la Manica è sempre preoccupante. La SITAF, in parte già coinvolta nel TAV, ha tra l'altro avuto negli ultimi 8 anni una storia travagliata in Val di Susa, fatta di irregolarità operative ed amministrative, arresti di manager (Froio, Santonastaso) e di una realtà di copiosi debiti. Si veda il libro di Chiara Sasso: "*Canto per la nostra valle*" - Ed. Morra.

² Il libro di *Ferdinando Imposimato* "Corruzione ad Alta Velocità (viaggio nel governo invisibile)" Ed. Koinè mette in luce il discusso ruolo ricoperto negli anni '90 da Romano Prodi, sia come garante dei lavori dell'Alta Velocità, sia come Presidente dell'IRI, General Contractor dell'opera per il sud Italia.