



## n° 7: NOTIZIE NO-TAV TORINO (Febbraio 2005)

### LA SITUAZIONE A FEBBRAIO 2005

Il 2005 è iniziato col disastro ferroviario di Crevalcore: 17 morti e 70 feriti.

Anche se poi è stata rapidamente rimossa, nei commenti a caldo sui media per un giorno è riemersa con grande evidenza la scandalosa sproporzione tra l'impegno finanziario per la realizzazione delle linee TAV e l'insufficienza degli odierni investimenti per la manutenzione, la sicurezza, l'ammodernamento della rete che serve sempre peggio i cittadini<sup>1</sup>.

Ad ulteriore conferma del grave stato delle infrastrutture e del servizio, su varie linee e treni di pendolari in Gennaio si sono registrati, in quel crescendo che ogni anno si fa più incalzante, altri guasti ed incidenti a cui i passeggeri organizzati, esasperati, hanno reagito con nuove iniziative di lotta.

Riusciremo mai ad unire le nostre forze, comitati impegnati nella difesa socio-ambientale del territorio e comitati di pendolari per un trasporto più dignitoso e sicuro? Una piattaforma coordinata, un fronte unito permetterebbero di perseguire con più incisività alcuni obiettivi oggettivamente comuni, quali la salvaguardia della salute e della sicurezza dei cittadini e l'utilizzo del denaro pubblico per i reali bisogni dei contribuenti anziché per l'arricchimento personale di costruttori, tangenzisti e politici corrotti.

#### • TAV e nuove autostrade: fabbisogno di investimenti impossibili

Il tempo che passa fa lievitare i costi delle tratte TAV in costruzione<sup>2</sup> ed i preventivi di quelle in progetto: appare sempre più evidente l'impossibilità di sostenere coi soldi pubblici l'immane sforzo finanziario complessivamente richiesto, tanto che perfino qualche imprenditore, strenuo fautore delle "grandi opere", inizia a dichiararsi seriamente preoccupato. E' quanto emerso il 18 Gennaio dal convegno milanese dell'Osservatorio sulle infrastrutture del Nord-Ovest (OTI), che ha riunito la Confindustria di Torino, Milano e Genova: a proposito della Torino-Lione si è rilevato che mancano addirittura i fondi per proseguire nella progettazione e che i forti ritardi rischiano di far perdere pure i finanziamenti della UE.

In generale il cattivo andamento dell'economia, la profonda crisi da deindustrializzazione dovrebbero indurre sempre di più la necessità di essere prudenti nell'indebitare ulteriormente lo Stato per decenni a livelli eccezionalmente elevati, nel timore che ciò possa aggravare la situazione fino al tracollo. Tra le persone di buon senso ed in buona fede inizia a farsi strada questa consapevolezza; il Governo invece si accanisce nel rivendicare alla UE lo scorporo degli investimenti per infrastrutture dal calcolo del deficit pubblico, per evitare che concorrano a sfiorare il tetto del 3%: sarebbe troppo, per il "povero Lunardi", se il meccanismo della truffa (nome in codice: *project financing*)<sup>3</sup>, ordito, legalizzato ed istituzionalizzato in Italia per proiettare il debito pubblico sui decenni successivi al 2009 dovesse fare cilecca per delle "stupide regole comunitarie"?

#### • Elezioni regionali: una gara a chi infrastruttura di più?

Nel fare il punto sul fabbisogno finanziario non soltanto per nuove ferrovie ma anche per nuove autostrade e trafori, gli autori del rapporto dell'OTI<sup>4</sup> dipingono involontariamente il quadro apocalittico di un futuro Piemonte invivibile, coperto da una ragnatela di infrastrutture percorsa da flussi inverosimili di merci.

Ma non doveva l'Alta Capacità ferroviaria essere la soluzione di garanzia contro il proliferare del traffico su gomma?

Siamo alla vigilia delle amministrative regionali, ed i convegni sul futuro del Piemonte si moltiplicano: la grave crisi della FIAT proietta forti timori per l'economia e l'occupazione dei prossimi anni; nessuna forza politica ha idee all'altezza della situazione e quasi tutte restano appiattite sul modello "*grandi opere, grandi eventi ... cantieri per sempre*".

E' la proposta del centrodestra, che il ri-candidato Ghigo ha già sostenuto governando nella passata legislatura, ma anche della candidata Bresso del centrosinistra, che negli stessi anni incarnava la stessa politica alla guida della Provincia di Torino.

Al momento la proposta di aggiungere ancora un secondo anello di tangenziale intorno a Torino rappresenta il rilancio più eclatante, forse ineguagliabile, nella gara fra chi infrastruttura di più: è appena stata calata in un convegno di AN, che è pur sempre il partito dell'attuale assessore ai trasporti Casoni e del torinese viceministro delle infrastrutture, onorevole Martinat.

La cronaca giudiziaria intanto svela uno scenario disarmante di corruzione intorno ai tanti cantieri già aperti per olimpiadi ed infrastrutture, ed in merito al TAV Torino-Lione cita un'inchiesta della Divisione Investigativa Antimafia sui nei cui atti compaiono, tra gli altri, anche i nomi di Martinat e Lunardi<sup>5</sup>.

Purtroppo i vari programmi di "rilancio dello sviluppo" in preparazione per le amministrative di Aprile 2005, nonostante gli apprezzabili distinguo di Verdi, PRC e PdCI, si somigliano anche nelle aperture ad ulteriore posa di cemento per nuova edilizia residenziale speculativa, nuovi centri commerciali, parchi di divertimento, capannoni e poli logistici ovunque: povero territorio!

Tra associazioni e comitati spontanei è forte la delusione per l'omologazione dei partiti ai piani di arricchimento di costruttori e speculatori e quella componente trasversale che un anno fa presentò la lista popolare NO-TAV alle elezioni provinciali di Torino sta ora cercando di riproporsi per le regionali: dato che in questo ambito la legge richiede che ci si presenti in almeno 4 province su 8, i promotori hanno avviato i contatti per creare una lista comune con altre realtà di base piemontesi che si oppongono a nuove infrastrutture, centrali elettriche, inceneritori di rifiuti e che difendono la salute dei cittadini da varie forme di inquinamento.

<sup>1</sup> Vedere [www.notavtorino.org/documenti/disastro-ferroviario-crevalcore.htm](http://www.notavtorino.org/documenti/disastro-ferroviario-crevalcore.htm)

<sup>2</sup> Valga l'esempio della Firenze-Bologna, con il 500% di aumento sul 1991: vedere in [www.notavtorino.org/documenti/ldra-costo-tav-fi.htm](http://www.notavtorino.org/documenti/ldra-costo-tav-fi.htm)

<sup>3</sup> Analisi della delibera della Corte dei Conti sui costi TAV/TAC per lo Stato in [www.notavtorino.org/documenti/comm-cdc-5-2004-g.htm](http://www.notavtorino.org/documenti/comm-cdc-5-2004-g.htm)

<sup>4</sup> Approfondimenti in [www.notavtorino.org/documenti/mancano-soldi.htm](http://www.notavtorino.org/documenti/mancano-soldi.htm)

<sup>5</sup> Vedere [www.notavtorino.org/documenti/dia-su-to-ly.htm](http://www.notavtorino.org/documenti/dia-su-to-ly.htm)

- **Il punto sull'iter progettuale della Torino-Lione**

Per il tratto internazionale (S. Didero-tunnel di base) questa dovrebbe essere la fase di effettuazione dei sondaggi geognostici volti a ricavare dati utili per convertire il progetto preliminare in definitivo, ma LTF e le ditte di appalto di fatto non riescono ad avviarli<sup>6</sup>: i Comuni e la Comunità Montana Bassa Valle Susa non concedono l'accesso a terreni demaniali e patrocinano un ricorso legale dei privati proprietari di fondi interessati da atti di temporaneo esproprio forzoso; alcuni comitati locali promuovono frequenti manifestazioni e presidi dei terreni in questione, mentre i contadini studiano le prossime legittime forme di resistenza, come ad esempio l'ipotesi di concimazioni intensive.

In merito alla tratta nazionale (S.Didero-Settimo torinese): il Ministero dell'Ambiente ha licenziato il progetto preliminare con parere favorevole e 43 prescrizioni, ma intanto la Regione Piemonte ha richiesto di rinviare all'estate 2005 l'esame dell'opera da parte del CIPE per poter effettuare i sondaggi preventivi che verifichino la presenza di amianto nelle zone interessate da gallerie. Benchè l'esistenza di rocce amiantifere sia cosa a tutti ben nota e d'autorevolmente certificata (tra gli altri dall'Università di Siena), il rinvio è valso a riaprire presso la Regione il tavolo tecnico di confronto tra i progettisti delle ferrovie e la delegazione di esperti tecnici ed amministratori locali coordinata dalla Comunità montana. Questa ulteriore fase di approfondimento delle "criticità di area vasta"<sup>7</sup> era rivendicata dai sindaci da circa un anno e venne tra l'altro richiesta pubblicamente anche al ministro Lunardi nella puntata del 15/2/2004 della trasmissione di RAI 3 "Che tempo che fa": persegue l'obiettivo di ottenere che la Regione trasmetta al CIPE delle prescrizioni integrative su alcune grandi questioni (sistema delle acque, impatto acustico,...).

Quello dei sondaggi continua a sembrare un pretesto per avviare in qualche modo i primi cantieri sul territorio; sta di fatto che tutti i Sindaci della valle, compatti, rifiutano di firmare qualsiasi accordo procedimentale in merito con Provincia, Regione e Ferrovie e che l'opposizione popolare non molla. In questa sorta di situazione di stallo spunta dai DS in Consiglio provinciale di Torino una proposta quanto meno ambigua, travestita da improbabile mediazione tra le parti, da offerta di dialogo per prevenire contrapposizioni esasperate: istituire una commissione che prepari un programma di sviluppo per una Valle Susa attraversata dal TAV, finanziata con quel mezzo milione di Euro che il CIPE potrebbe stanziare per le "compensazioni ambientali".

Sarà anche questa soltanto campagna elettorale?

- **Qui l'opposizione al TAV si rafforza**

Era stato programmato per la metà di questo mese di Febbraio il sopralluogo in Val di Susa di una delegazione della Commissione per le petizioni del Parlamento Europeo, poi, recentemente, è intervenuto un rinvio alla primavera: è un appuntamento che costituisce un ulteriore passo dell'istruttoria<sup>8</sup> avviata con la presentazione a Gennaio 2003 della petizione NO-TAV firmata da 22 Comitati ed Associazioni, e che testimonia il costruttivo rapporto avviato con i due precedenti incontri di Roma e Bruxelles.

I "più maligni" danno del rinvio la seguente spiegazione: la visita di un organismo europeo di tutela dei cittadini dall'impatto di una data infrastruttura poteva apparire stonato alla vigilia della campagna elettorale in cui Mercedes Bresso, che è anche neo-parlamentare europea, si candida a presidente della Regione sostenendo la realizzazione di quella stessa infrastruttura.

Vi pare un ragionamento convincente?

Nel frattempo è stata presentata alla stessa Commissione UE un'altra petizione, di grande rilevanza, contro la Torino-Lione: riguarda il prevedibile grave impatto sulla salute degli abitanti ed è firmata dal coordinamento dei 100 medici di base della valle. Inoltre negli ultimi mesi del 2004 si è registrata la nascita di nuovi comitati: "Comitato NO-TAV Alta Valle di Susa" e "Comitato Santambrogese No Tav e Vigilanza Cave"

---

<sup>6</sup> Cronaca in [www.notavtorino.org/documenti/sondaggi-to-lio.htm](http://www.notavtorino.org/documenti/sondaggi-to-lio.htm)

<sup>7</sup> Vedere il documento firmato dai 33 Consigli comunali in [www.notavtorino.org/documenti/com-montana-27-2-04.htm](http://www.notavtorino.org/documenti/com-montana-27-2-04.htm)

<sup>8</sup> Approfondimenti in [www.notavtorino.org/documenti/cittadini-UE.htm](http://www.notavtorino.org/documenti/cittadini-UE.htm)