TAV Torino- Lione: le ragioni del NO

di Maria Teresa Roli, Consigliere Nazionale di Italia Nostra

Italia Nostra si oppone fermamente alla costruzione di una linea ferroviaria ad alta velocità in Val di Susa (la "Torino-Lione"): carenza di dati che la giustifichino, danni alla vita, all'economia e all'ambiente della Val di Susa, enorme spreco di risorse economiche! Di fatto la nuova linea ferroviaria ha un carattere "spurio": né una vera linea ad Alta Velocità per passeggeri, dato che passando in gran parte in galleria, ammette velocità non superiori ai 220 Km/ora (con tratti a 160/120 Km/ora), nè un'efficiente linea merci ad Alta Capacità dovendo ospitare anche i treni passeggeri, che hanno differenza di velocità di 120 Km/ora. Va poi considerato che le previsioni dei traffici sono l'elemento fondamentale per la valutazione costi/benefici della grande, e costosissima opera. Nel decennio 2000-2010 il traffico merci dei tunnel autostradali del Frejus e del Monte Bianco è crollato del 31%, quello ferroviario del Frejus si è dimezzato. Le economie mature di Francia e Italia tendono al mercato globale più che allo scambio reciproco. Non per nulla l'Austria ha posto una moratoria sul progetto di galleria ferroviaria del Brennero. L'importanza strategica sta nel trasporto per via mare, molto meno oneroso. All'Italia la Torino-Lione costerà alla fin dei conti sui 35 miliardi di euro (valutati in 17 miliardi nel 2006 sul progetto preliminare); senza contare poi la manutenzione che pure sarà carissima. Una vera follia tanto più in tempo di crisi! I fondi necessari sono sottratti ad altri interventi: dalla messa in sicurezza delle scuole, al risanamento ambientale, all'innovazione tecnologica, al decongestionamento delle aree urbane. Inciderà cioè pesantemente sulla vita degli italiani e indebiterà le future generazioni. Eppure il Piemonte ha un'ottima rete di collegamenti: la Val di Susa ospita già la linea ferroviaria internazionale del Frejus, su cui si susseguono interventi di ammodernamento (gli ultimi a dicembre 2010); tra il '73 e il '94 sono stati costruiti il tunnel autostradale e l'autostrada del Frejus (con ferite irreparabili al territorio); a nord ci sono i due tunnel della valle d'Aosta. L'insieme delle infrastrutture transalpine è utilizzata al 30%, mentre i punti di crisi sono nelle aree urbane. E anche ora, a progetto avanzato, il nodo di Torino - che dovrebbe essere prioritario - resta senza finanziamenti, nè prospettive certe. In questi giorni è stato consegnato all'impresa appaltante il cantiere della galleria geognostica della Maddalena a Chiomonte – fortemente osteggiato dalla popolazione locale perchè rappresenta un primo passo verso la grande opera e perché prossimo a un sito archeologico.

Le riserve sono anche tecniche. Il CIPE ha fissato ben 128 prescrizioni. Due collegi di avvocati per la Comunità Montana e per le Associazioni Ambientaliste (Italia Nostra, Legambiente, Pro Natura, WWF) hanno prodotto cento pagine di opposizioni, avanzando motivati dubbi sulle garanzie tecniche, ambientali e di sicurezza del progetto, nonché pesanti vizi nell'applicazione della disciplina dei rifiuti per la gestione delle terre e rocce da scavo. E ancora sul progetto preliminare della tratta nazionale depositato nel marzo scorso, la Comunità Montana e le Associazioni

Ambientaliste, in due diverse elaborazioni, hanno prodotto approfondite osservazioni, da cui emergono l'approssimazione e aleatorietà di una progettazione costata milioni di euro.

In estrema sintesi, per rilanciare la ferrovia nell'area torinese si dovrebbe intervenire sul nodo di Torino e costruire la cintura merci per far funzionare adeguatamente il polo di interscambio di Orbassano, tra i più grandi d'Italia e ampiamente sottoutilizzato; rispondere alle esigenze dei pendolari avviando il Servizio Ferroviario Metropolitano; usare tutta la capacità residua del tunnel del Fréjus, recentemente ammodernato, che può sopportare un traffico sino a quattro volte superiore a quello attuale. Tutto senza bisogno di fare un altro foro sotto le Alpi...

Per questo condividiamo le posizioni del Movimento No Tav, quando sostiene i valori costituzionali, come la salute, la tutela dell'ambiente e del paesaggio; nella difesa del bene comune, di interessi generali e collettivi legati ad un modello economico funzionale ai reali bisogni delle persone. Consideriamo insostenibile che la Valle venga militarizzata a presidio dei cantieri, segnale indubbio della debolezza di democraticità di provvedimenti e scelte che calano dall'alto; e altresì consideriamo penalizzante per lo stesso Movimento gli episodi di violenza di alcune frange esterne che, oltre a far male, deviano l'attenzione dalla reale portata dei problemi in campo prestando fianco a strumentalizzazioni di segno opposto.