

# Per la TAV ancora tanti no

**Rischio di scollamento tra il movimento e gli amministratori che in precedenza lo avevano sostenuto**

Il territorio piemontese è in balia di prospettive di infrastrutturazione ferroviaria TAV/TAC che, se attuate, comprometterebbero la natura dei luoghi e le risorse ambientali, con un orizzonte di decenni di polvere per le popolazioni locali. Alle nuove generazioni andrebbero un paesaggio irriconoscibile e debiti pesantissimi. Queste opere spesso hanno provocato malcontenti e proteste, ma il caso più eclatante è il movimento NoTav della Valle di Susa contro il progetto di Alta Velocità poi Alta Capacità ferroviaria Torino Lione, nell'ambito del cosiddetto *corridoio* 5. La linea - collegamento transalpino Italia Francia - interessa un territorio di circa 200.000 abitanti dalla bassa Valle di Susa a Torino; il tracciato, ora rimesso in discussione, comporta un percorso in galleria che dopo Bussoleno sfocia all'aperto, in viadotto, all'imbocco della Valle Cenischia in territorio di Venaus per imboccare il grande Tunnel di Base. 57 chi-

lometri che conducono in Francia a St. Jean de Maurienne. Il movimento, che ha coinvolto le popolazioni e le associazioni ambientaliste, è via via cresciuto: 3.500 persone manifestanti a S. Ambrogio di Susa nel 1996, 20mila che hanno marciato da Borgone a Bussoleno il 31 maggio 2003, 50mila il 16 novembre 2005 da Bussoleno a Susa, 30mila l'8 dicembre 2005 alla riconquista del cantiere di Venaus dopo lo sgombero forzato e 50mila a Torino il 17 dicembre; fino alla sottoscrizione del maggio 2008 da parte di centinaia di cittadini per l'acquisto di una quota indivisa di terreno nella zona individuata per i cantieri in cui si vogliono fare gli studi e la costruzione della nuova infrastruttura: 15 euro per un metro quadrato circa di terreno.

I fondamentali elementi di contestazione da parte delle comunità locali sono stati:

- il fatto che il progetto sia stato portato avanti senza il coinvolgimento delle popolazioni,

ponendo al centro di tutto le merci e il mercato globale, basandosi su proiezioni di traffico inattendibili;

- la forte presenza di amianto e uranio nel sottosuolo della Valle con grave rischio per la salute (gli sbancamenti produrrebbero pericolosissima presenza di polveri);

- l'impossibilità, per la Valle, che negli anni si è già fatta carico di molte infrastrutture (autostrada, linea ferroviaria storica, elettrodotti, etc.), a sopportare un'opera di tali dimensioni devastanti;

- l'onere economico smisurato e sempre in crescita, a carico della fiscalità generale, sottraendo risorse al welfare e al possibile miglioramento della linea ferroviaria esistente, gravemente carente nel servizio per i pendolari;

- la falsa chimera di risoluzione dei problemi occupazionali con la prospettiva di lavoro precario e la contestuale penalizzazione delle attività già presenti.

**MARIA TERESA ROLI**

Presidente CR Piemonte  
Valle d'Aosta di Italia Nostra

PRIMA E DOPO

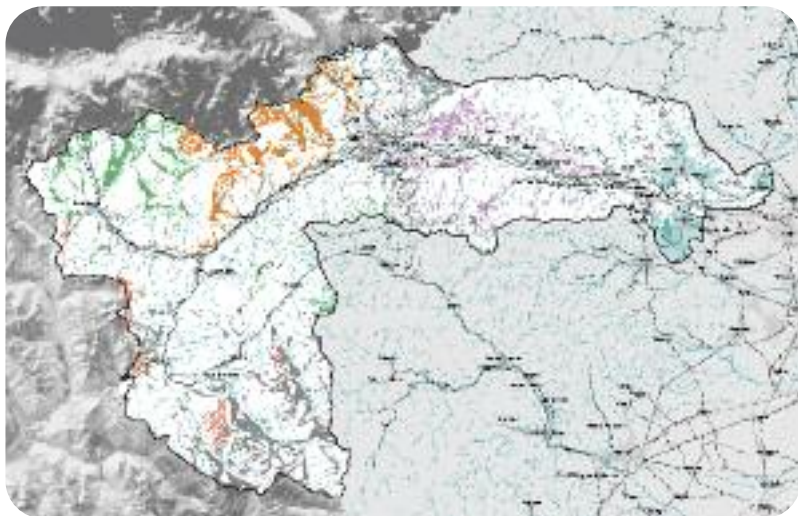
Atlante fotografico allegato agli studi preliminari del piano territoriale regionale - approfondimento della valle di Susa (Regione Piemonte).

Immagine ricevuta da Maria Teresa Roli



## QUEI GIGANTI CONTRO LA NATURA

Queste le motivazioni che hanno portato la rappresentanza dei sindaci della bassa Valle prima al tavolo della Commissione Rivalta, istituita il 3 agosto 2005, con il compito di verificare la compatibilità del tracciato e le problematiche ad esso connesse; e, dopo il suo fallimento, all'Osservatorio "Virano" istituito da Palazzo Chigi il 10 dicembre 2006 per affrontare l'emergenza in Val di Susa e le tensioni con le popolazioni. Quattro le priorità sulle quali l'Osservatorio ha lavorato: approfondire le potenzialità della linea storica, studiare il quadro del traffico merci sull'intero arco alpino, esaminare il cosiddetto "nodo di Torino", approfondire le



TAV  
Planimetria allegata agli  
studi preliminari del  
piano territoriale  
regionale-  
approfondimento della  
valle di Susa (Regione  
Piemonte).  
Manifestanti del  
movimento NO TAV.  
Immagine ricevuta da  
Maria Teresa Roli

### Alle nuove generazioni un paesaggio irrecognoscibile e debiti pesantissimi

possibili alternative di tracciato. L'esito è di questi ultimi giorni (29 giugno) e sta portando ad uno scollamento tra i movimenti NoTav e i sindaci portatori del progetto FARE (Ferrovie alpine ragionevoli ed efficienti), presentato al tavolo dell'Osservatorio. Il documento conclusivo in sei cartelle recita che "la fase della progettazione preliminare della Torino-Lione deve essere realizzata contestualmente per tutta la tratta", e questa viene letta come una formula tecnica per dire che i sindaci accettano la costruzione della nuova linea e anche la galleria di 57 chilometri che dovrà unire le località di Susa e St. Jean de Maurienne.

Il documento sottolinea che occorre un "potenziamento graduale della rete ferroviaria", che parta dal rafforzamento della linea esistente che "non è satura, ma potrebbe trasportare un traffico più che triplo rispetto ai valori attuali" se vengono effettuati alcuni interventi. Il progetto però non esclude la realizzazione della nuova li-

nea ad alta velocità e del relativo tunnel, sottolineando che "a lungo termine, continuando a crescere, il traffico finirà anche per saturare la tratta di valico". Ma questo accadrà "nello scenario 'ottimistico' verso il 2029-2030, mentre in quello 'pessimistico' l'orizzonte si spinge fino al 2045. Soltanto se e quando si verificherà una situazione di questo genere - ammoniscono i tecnici - sarà necessario duplicare la tratta di valico".

In realtà non si entra nel merito delle alternative del tracciato e non è chiara la tempistica entro cui giungere a un'ipotesi di progetto preliminare per la nuova Torino-Lione. Nei prossimi mesi - ha detto Virano, confermato nell'incarico di commissario straordinario del governo per il coordinamento delle attività relative alla realizzazione dell'asse Torino-Lione. - "sarà necessario realizzare una sorta di progettazione della progettazione stabilendo con le amministrazioni locali tempi e criteri per definire un tracciato". Ma il Coordinamento dei Comitati NO TAV Val di Susa, Val Sangone, Torino e Cintura, ribadisce unanime la netta contrarietà ad ogni ipotesi di accordo sulla realizzazione della Torino-Lione, "qualsiasi sia il nome, le 'sugge-



stioni' ad essa collegate o il proponente"; ribadendo ancora una volta i motivi di fondo del dissenso. Ciò a fronte dei sindaci della bassa valle che rivendicano come elemento di forza essersi sottratti all'isolamento e come vittoria la sospensione dei lavori già appaltati per lo scavo del tunnel geognostico di Venaus

Noi abbiamo sempre sostenuto e sosteniamo il no ai progetti TAV per l'impatto distruttivo sul fragile e prezioso territorio italiano e per la sottrazione di imponenti risorse economiche che distolgono dall'impegno di adeguamento e modernizzazione delle linee ferroviarie storiche, e dall'incentivare così anche il trasporto merci su ferro tramite container. E contestiamo - qui come per altre scelte - la mancanza di lungimiranza in cui si colloca l'aggressione al territorio utilizzato come bene di consumo: con la perdita di risorse preziose e irrinunciabili, a fronte di un modello di sviluppo opinabile.