

Torino-Lione, l'Alta Velocità che divide

L'Unione spaccata sulla manifestazione del 16. Ghigo a Lunardi: «Non si irridono i manifestanti»

TAV SI, TAV NO Il progetto dell'Alta Velocità della Torino-Lione continua a dividere. Dopo l'escalation di proteste culminate negli scontri di lunedì 31 ottobre quando tra i manifestanti che volevano impedire l'inizio dei sondaggi e le forze dell'ordine si registrarono diversi tafferugli, ancora non è stato avviato un tavolo di trattative. Alla manifestazione di mercoledì prossimo hanno aderito Rifondazione Comunista, Comunisti Italiani e Verdi. I capigruppo dei tre partiti in Regione Piemonte hanno scritto ai rappresentanti dell'Unione al tavolo delle infrastrutture chiedendo «ascolto» per le popolazioni locali e movimenti anti-Tav che si battono contro il progetto Torino-Lione. Intanto il sindaco di Torino Sergio Chiamparino propone l'istituzione di una cabina di regia per gestire i problemi e si moltiplicano le lettere dei sindaci ai rappresentanti delle istituzioni. Non tutto fila liscio anche nel centrodestra: Enzo Ghigo, capogruppo di Forza Italia, prende le distanze dalle dichiarazioni contro i manifestanti fatte nei giorni scorsi dal ministro Pietro Lunardi. «Sono a favore della Tav - afferma Ghigo - ma non per questo si possono irridere quanti vi si oppongono. Il dissenso è legittimo, naturalmente sempre che non superi i limiti della legalità e permetta comunque lo svolgimento dei sondaggi».



Una delle tante manifestazioni contro la costruzione della Tav. Foto Ansa

LE INTERVISTE Il presidente della Regione Piemonte

MERCEDES BRESSO

«Potremo dirottare tutti i Tir dall'asfalto alla ferrovia: anche il diesel non fa bene»

di Oreste Pivetta / Milano

Mercedes Bresso, presidente della Regione Piemonte, diessina, dopo le botte e le denunce, dopo, persino, una bomba, la domanda è semplice: come ricominciare?

«Abbassando i toni, evitando di creare allarme, verificando quanto è necessario verificare. Per ora si tratta solo di carotaggi, di sondaggi cioè: se è necessario se ne facciamo altri, si aggiungano altre prescrizioni, si garantisca il controllo continuo, si assicuri sempre la massima trasparenza. Si crei un gruppo di lavoro regionale, con gli assessori, con i sindaci... Mi rivolgo ai cittadini della Valle di Susa e mi rivolgo alle forze politiche, alla sinistra che non può presentarsi come conservatrice, ma deve cogliere il senso dell'evoluzione sociale, economica di questo paese dentro l'Europa, dentro il resto del mondo. Questa sinistra deve essere capace di garantire crescita e quindi lavoro e quindi infrastrutture, cioè trasporti. Posso capire le preoccupazioni del cittadino che si vede espropriare il terreno, non capisco Bertinotti e Pecoraro Scania: loro un'idea generale di sviluppo dovrebbero sentirlo...»

Ma se lei fosse il cittadino espropriato, abbassati i toni, che cosa chiederebbe?

«Che non si faccia il tunnel stradale aggiuntivo, che davvero si dirottino i tir dall'asfalto alla ferrovia. Su questo contratterei, sulle garanzie per la salute, sulla gestione del cantiere. Perché alternativa alla ferrovia è solo il *particolato*, quello che diffonde nell'aria i diesel dei tir. E comunque siamo solo ai sondaggi, per capire cosa nasconde la montagna. Dieci chilometri di tunnel a Venaus spaventano, con il sospetto del fatto compiuto. Ma sono solo ricerche per giungere alla definizione del progetto e non ha senso rimandare tutto a un giorno indeterminato dopo le Olimpiadi».

Abbassando i toni, cerchiamo di rispiegare le ragioni di tanto intervento, quindici miliardi tra Italia e Francia, lavori da concludere entro il 2020, per non perdere il finanziamento Ue. Perché, presidente, la Tav in valle è necessaria?

«L'Europa si sta rivolgendo all'est. Stiamo discutendo del passato recente e di previsioni, ovviamente, per il futuro. L'Europa si sta allargando ad est. Diventa indispensabile accorciare i tempi di percorrenza e questo riguarda sia le merci che le persone. I porti del Mediterraneo, Marsiglia, Genova, Trieste, diventano strategici. Genova sarà strategica... Questo chiede la riorganizzazione com-

pleta delle infrastrutture, compresa la logistica: non solo il corridoio cinque, ma anche, ad esempio, la Genova-Rotterdam, con il terzo valico e soprattutto con la sistemazione complessiva del retroporto di Genova. L'alta velocità da Torino a Novara è già stata realizzata, è già stato approvato e finanziato il tratto da Novara a Milano, in fase avanzata sono i progetti per gli altri settori da Milano verso la Slovenia e con la Slovenia si sta già costituendo la conferenza intergovernativa. Ci saranno problemi: il sistema montuoso è più esteso. Il passo adesso è verso la Francia».

Proprio attraverso la Valle di Susa?

«Non è per mania. Non si sceglie la Valle di Susa per ostilità nei confronti degli abitanti. Si sono cercate alternative: attraverso la Valle d'Aosta e Martigny, in Svizzera. Ma tante ragioni tecniche hanno sconsigliato il tragitto svizzero e l'unica valle orientata est-ovest con un corrispettivo est-ovest, oltre confine, in Francia, è la Valle di Susa».

Perché un nuovo traforo di 50 km? Non sarebbe bastato ammodernare quello vecchio?

«Perché il vecchio tunnel, più breve, è scavato in quota, ci sono pendenze da superare, che rendono estremamente difficile il trasporto di merci pesanti. Ogni treno dovrebbe avere a disposizione tre locomotori, due in traino e uno di spinta. Con il tunnel di base, che oggi si può realizzare grazie alle nuove tecnologie di scavo (è ovvio che una volta si cercava di scavare il meno possibile), si risparmia energia, non occorrono convogli speciali. Le ferrovie oggi si fanno così. Anche sull'autostrada del Sole, la variante di valico si costruisce per diminuire le pendenze. Perché dobbiamo respirare nuvole gigantesche di fumi velenosi prodotti da tir che arrancano in salita?»

Si dice ancora: la ferrovia distruggerà l'ambiente alpino...

«Il percorso è quasi tutto in galleria: di 52 km ve ne sono cinque in esterno, compreso un viadotto. Si dovrà disegnare bene il viadotto. Ma l'impatto non sarà devastante: per 47 km la ferrovia non si vede. C'è un problema di smistamento, fasci cioè di binari che invadono le aree in entrata. Anche in questo caso si dovrà valutare come e dove realizzare lo smistamento. Certo il cantiere sarà gigantesco: vale il discorso di prima, conta la gestione del cantiere».

Un altro timore: se si incontreranno amianto o uranio?

«I geologi dicono che di amianto non ce ne dovrebbe essere o per lo meno nel tunnel di base ce ne sarebbe poco. In



Valle di Susa e nelle Valli di Lanzo si trova molta pietra verde che contiene uranio. Si dovrà lavorare con tutte le cautele, come si sta facendo nell'allargamento del vecchio tunnel del Frejus o nella circoscrizione in galleria di Avigliana, nel completamento dell'autostrada a monte di Bardonecchia. Il Piemonte dispone di competenze interdisciplinari notevolissime, in Piemonte si ha esperienza, purtroppo negativa, perché si scava l'amianto, si produceva l'eternit. Tuttavia risulta in Valle di Susa un solo caso di morte per mesotelioma da amianto, che non sia attribuibile a malattie professionali».

Il presidente della Comunità montana Bassa Val di Susa

ANTONIO FERRENTINO

«Siamo anche noi per i treni ma la terza via esiste: gli altri tunnel delle Alpi»

/ Milano

Antonio Ferrentino, presidente della Comunità montana Bassa Val di Susa, sindaco di S. Antonino, salernitano, dal '74 in valle, diessino, vorrebbe spiegare a un italiano qualsiasi le sue ragioni contro la Tav?

«La Val di Susa è la naturale valle di collegamento tra la valle del Rodano e la Valpadana. Peccato che su quest'area si siano concentrate e si stiano concentrando ancora troppe infrastrutture. Un'autostrada dove corrono quattromila tir al giorno, due statali con il loro pesante carico, perché molti tir, soprattutto quelli più malandati e sporchi, per evitare il

controllo al portale termico, disertano l'autostrada. Aggiungiamo una linea ferroviaria internazionale sotto utilizzata, due elettrodotti, la più grande centrale in caverna, numerose industrie, una acciaieria inquinante, in un fondovalle relativamente stretto (un chilometro si calcola da un lato all'altro dei pendii montuosi), dove gli insediamenti residenziali sono molti e molto densi».

Esu questo in valle almeno sono tutti d'accordo...

«Quando nel 1991 si è cominciato a discutere di questi problemi, attorno a noi abbiamo avvertito ben poca attenzione. Silenzio anche da parte dei media. Eppure abbiamo evitato qualsiasi tentazione ideologica, non ci siamo mossi secondo schieramenti. Si sono ritrovate insieme quarantacinque amministrazioni comunali di diverso orientamento. Non solo. Abbiamo cercato di studiare, abbiamo incaricato a nostre spese docenti universitari del Politecnico di Milano e di Torino, abbiamo analizzato ogni punto».

Per dire "no" alla ferrovia?

«Sono assolutamente favorevole al trasporto sul ferro, ma questa linea ferroviaria si inserisce in un contesto idrogeologico e sociale di grande complessità. Con senso di responsabilità abbiamo cercato di dare il nostro contributo, abbiamo proposto cambiamenti, il progetto è stato migliorato. Ma è arrivato il 2001, è arrivato il nuovo governo e ci è capitato di assistere a una sorta di impazienza. Abbiamo dovuto anche noi della Val di Susa fare i conti con la "legge obiettivo", sbandierata come il toccasana della nostra economia, come il miracoloso marchingegno che avrebbe colmato il nostro ritardo infrastrutturale. La "legge obiettivo" semplicemente non prevede che si senta il parere degli enti locali. Anche la cosiddetta Conferenza dei servizi ci esclude. La consultazione si fa, ma su un progetto definitivo. Altro che federalismo. In Francia i prefetti ascoltano tutti e pagano persino i consulenti tecnici a disposizione dei sindaci».

Non vi hanno ascoltato. Questa è la vostra accusa?

«I punti critici li abbiamo esposti nelle delibere delle nostre amministrazioni. Abbiamo redatto il nostro documento delle sette criticità, l'abbiamo spedito al ministro. Era marzo del 2004. Le risposte sono sempre state elusive: garanzie a parole. In compenso il ministro andava in tv, proclamando che si faceva tutto e tutto al più presto. Per noi sondaggi fino a novecento metri di profondità più il famoso tunnel diagnostico di Venaus, dieci chilometri, diametro di sei metri e



mezzo, in asse con il percorso della vera e propria galleria di 52 chilometri. Con decreto legge del ministro Lunardi, decreto firmato senza chiedere un parere a nessuno. Nel frattempo centomila persone continuano a non sapere che cosa succederà di loro, che aria respireranno...».

Fin qui s'accusa il decisionismo governativo. Nel merito, perché siete contrari?

«Per la somma di infrastrutture già presente sul territorio. Perché non si interviene sulla linea ferroviaria che già esiste? E se si troverà l'amianto? E il dissesto idrogeologico che si provocherà scavando la galleria? Senza contare il disastro che provocherà un cantiere di quelle dimensioni, senza contare l'inquinamento acustico. Si vuole questo traforo perché si vuole spostare il traffico merci sul corridoio cinque, dalla pianura a nord dell'arco alpino, al sud delle Alpi, dalla Slovenia, alla Francia e poi alla Spagna attraverso l'Italia. Ma che cosa ci frutterà tutto questo? Quali vantaggi? Siamo sicuri che i tir abbandoneranno la strada, che alla fine non l'abbiano ancora vinta le lobbies del trasporto su gomma?».

Chiaro. Ma ora che fare?

«Sediamoci attorno a un tavolo e discutiamo in modo serio. Non voglio essere ricordato come quello che distrugge la valle. Molti possono pensare che quest'opera sia utile e persino indispensabile. Ma anche le nostre ragioni hanno la loro dignità. Meritiamo rispetto. Invece, come è accaduto il 31 ottobre scorso, ci hanno risposto schierando non so quanti poliziotti. Ci si sono messi di mezzo anche i terroristi con le loro folli azioni. Abbiamo condannato, abbiamo organizzato una fiaccolata per dimostrare l'isolamento di quegli individui. Il ministro Lunardi non ha esitato a insultarci. In sovrappiù sono arrivate cento denunce. Anch'io sono stato denunciato: resistenza a pubblico ufficiale, blocco stradale, interruzione pubblico servizio, manifestazione non autorizzata».

Però chi legge i giornali, legge anche che tra Torino e Parigi con la Tav si risparmierebbero tre ore...

«È falso. In galleria i treni non possono superare certe velocità e i tempi sono più lunghi».

C'è la terza via?

«Oltre cento milioni di tonnellate di merce (dato 2003), valicano in un anno le Alpi. Trentacinque milioni passano dalla Val di Susa. Quindi: la risposta è semplice, riequilibrare, intervenire su altri trafori ferroviari. Il corridoio cinque con la Francia? Non c'è solo la Val di Susa al di qua della Francia».

o.p.

Il progetto Tav



P&G Infograph/Unità

gli appuntamenti

Mercoledì lo sciopero generale. Il 28 visita dei parlamentari Ue

martedì 15 novembre In concomitanza con la sessione plenaria del Parlamento Europeo, una delegazione di consiglieri regionali, sindaci e rappresentanti dei movimenti per la tutela della Valle di Susa che aderiscono alla protesta contro l'alta velocità, sarà in trasferta a Strasburgo. La delegazione incontrerà in conferenza stampa Vittorio Agnoletto, Fausto Bertinotti e Marco Rizzo del gruppo della Sinistra Unitaria Europea (Gue) e Monica Frassonni, copresidente dei Verdi europei.

mercoledì 16 novembre La Val

di Susa si fermerà per uno sciopero generale contro la Tav. Cgil, Cisl e Uil non hanno aderito alla manifestazione di protesta, ma lo hanno fatto i delegati dei tre sindacati della Valle di Susa, che contro il temuto disegno dei governi italiano e francese hanno raccolto 4.000 firme nelle fabbriche. Oggi tutti gli organizzatori dello sciopero generale della Valsusa terranno una conferenza stampa per presentarne le modalità presso la sede del Gruppo Abele a Torino.

lunedì 28 novembre Una delegazione di europarlamentari si recherà in Val Susa per verificare lo stato dei lavori e il progetto dell'Alta Velocità.