volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

A proposito di TAV: parole e fatti

Autore: Redazione

Il governo Lega-M5s e, in particolare, il ministro delle infrastrutture sostengono di avere avviato una rivalutazione della Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione. Ci sono state dichiarazioni pubbliche (anche con seguito di polemiche) e c'è stato un incarico di studio e valutazione a un'apposita commissione presieduta dal prof. Ponti.

Ma – come abbiamo già segnalato (Toninelli e il TAV, dopo le parole è tempo di fatti) – il clima è, a dir poco, surreale. Molte parole ma pochi fatti. Anche i lavori della commissione, se in corso, sono circondati dal massimo segreto. E, intanto, ai vertici di TELT (la società incaricata della realizzazione dell'opera) e all'ufficio del Commissario di governo continuano a sedere funzionari nominati dal precedente Governo i quali, lungi dal mettere a disposizione il proprio mandato, continuano a operare come se nulla fosse cambiato all'evidente intento di far procedere i lavori in modo da ostacolare ogni ripensamento.

In questo clima il Movimento NOTAV ha deciso di rivolgersi al presidente del Consiglio e al ministro delle infrastrutture con una lettera aperta per segnalare l'anomalia della situazione e chiedere alcuni interventi urgenti.

Nel pubblicare il testo restiamo anche noi in attesa di risposte.

Lettera aperta del Movimento NOTAV al Governo

In questa fase di attesa dell'esito dell'analisi costi benefici commissionata da codesto Esecutivo per rivalutare appieno l'utilità, la sostenibilità economica e la redditività del TAV Torino Lyon, si rileva come i promotori dell'infrastruttura, a partire dalla società TELT e dal Commissario Foietta, operino in continuità con la determinazione del precedente Governo verso la realizzazione ad ogni costo dell'opera.

A fronte di ciò, l'insieme dei cittadini e delle organizzazioni che costituiscono il Movimento NOTAV e da trent'anni si oppongono alla realizzazione della "grande opera" in Val di Susa rivolge ai destinatari della lettera le seguenti domande con riferimento allo stato attuale dei lavori e ai concreti rischi che questi procedano sotto traccia nelle more dell'analisi governativa in corso.

- Per quale motivo il Governo non emana un atto che sospenda l'efficacia delle delibere 30 e 39 del CIPE (Gazzetta Ufficiale 10

agosto 2018) che di fatto dànno il via libera ai lavori in territorio italiano della tratta internazionale?
Si tratta peraltro di delibere in cui la Corte dei Conti ha rilevato irregolarità documentali, e che si pongono in contrasto con l'accordo italo-francese del 30 gennaio 2012, nelle fattispecie degli articoli 3 (governance paritetica) e 16 (avvio dei lavori consentito solo dopo il completo stanziamento – da parte di Italia, Francia e UE – delle somme necessarie a completare l'opera; requisito ad oggi non soddisfatto): ricordiamo ancora per inciso che l'articolo 18 dell'accordo citato (ripartizione dei costi) pone a carico dell'Italia il 57,9% dell'investimento totale, quando i km del tunnel di base ricadenti sul nostro territorio sono solo il 21,3%.

- Perché il Governo non sospende tutte le attività propedeutiche agli espropri dei terreni nell'attesa di conoscere i risultati della nuova analisi costi benefici?
  Risulta che l'ex ministro delle infrastrutture Delrio abbia cercato di ottenere dal Consiglio di Stato a fine maggio 2018, pochi giorni prima che si insediasse il nuovo Esecutivo, una sorta di licenza per espropriare i terreni con modalità che violano l'ordinamento giuridico non permettendo il contraddittorio con i legittimi proprietari. Fortunatamente il Consiglio di Stato ha sospeso il proprio parere in merito, richiedendo precisazioni al Ministero: cosa farà l'attuale ministro delle infrastrutture in proposito?
- Perché il Ministero delle infrastrutture non blocca il recente (31 luglio 2018) progetto esecutivo dei nuovi svincoli dell'autostrada A32 in corrispondenza del Cantiere TAV di Chiomonte, pur sapendo che si tratta dell'atto propedeutico indispensabile all'installazione del più vasto cantiere (estensione nel territorio comunale di Giaglione) per iniziare lo scavo italiano del tunnel di base?
  Si tratta oltretutto di un progetto che implementa una soluzione logistica assurda, con conseguenti enormi aggravi di costi economici e ambientali durante la (eventuale) fase costruttiva del TAV: non recependo in sostanza la stessa variante TELT alla tratta internazionale (quella del luglio 2017, che tra l'altro comporta lo spostamento del cantiere industriale da Susa a Salbertand) ha infatti semplicemente orientato gli svincoli in direzione opposta a quella che sarebbe funzionale a minori percorrenze dei camion a servizio del

cantiere (con il progetto pubblicato il totale dei chilometri risulterebbe più che triplicato).

- Perché codesto Governo non invia una segnalazione alla Procura ordinaria e a quella della Corte dei Conti relativamente al caso della mancata gara di appalto per la realizzazione del tunnel geognostico di Chiomonte?
  L'opera fu approvata dal CIPE nel novembre 2010 con una delibera che richiedeva espressamente di procedere all'assegnazione dei lavori tramite gara, così come previsto da tutta la normativa nazionale e comunitaria, ed esplicitamente dalla stessa Commissione europea che nel 2008 finanziò la progettazione.
- Viste le molteplici dichiarazioni pubbliche di attuali importanti ministri, nelle quali si ribadisce che «nessuna opera pubblica può essere fatta con il filo spinato e la polizia», perché codesto Esecutivo non abolisce, per coerenza, lo status di «sito di interesse strategico nazionale» per l'area di Chiomonte, che dal gennaio 2012 è gravata da un regime di gestione militare operata dall'Esercito e dalle Forze dell'Ordine?
  Perché codesto Esecutivo non interviene inoltre sulla Prefettura di Torino che da sette anni emette ordinanze di ininterrotta limitazione della circolazione intorno all'area di cantiere, in violazione dell'art. 16 della Costituzione?
  La legge restringerebbe un siffatto potere del rappresentante del Governo a sporadici casi di durata assai limitata nel tempo.
- Perché codesto Esecutivo non ha ancora provveduto a sostituire l'attuale Direttore generale di TELT, Mario Virano, e i Consiglieri di amministrazione di parte italiana, così come prevede lo statuto della stessa società?
  Continuando a espletare il mandato del precedente Governo, l'attuale dirigenza di TELT sta operando per lanciare e aggiudicare appalti per l'avvio dei lavori inerenti il tunnel di base transfrontaliero; servirebbero invece nuove investiture che interpretino l'attuale linea governativa in merito all'opera.
- Perché il Governo non sostituisce parimenti il Commissario straordinario per la Torino-Lione, Paolo Foietta?
  Questo Commissario del Governo decaduto non rappresenta affatto la nuova linea di programma nei confronti dell'infrastruttura, e impropriamente a nome della Presidenza del Consiglio continua a

operare forzando e accelerando il processo decisionale in direzione di una rapida e ineludibile realizzazione del TAV.

Ribadiamo che l'intento di questa lettera è quello di evidenziare a codesto Governo come nei territori interessati si stia tuttora osservando il compiersi di azioni propedeutiche volte a realizzare comunque il TAV Torino-Lione, nonostante sia formalmente in corso la pausa di riflessione per rivalutare l'opera; risulta più che evidente che solo concreti provvedimenti governativi di carattere amministrativo possono evitare fatti compiuti che rappresentino passi irreversibili verso la costruzione della linea.

Nella sua lunga storia, il Movimento NOTAV si è confrontato, quando ve ne è stata la possibilità, con molti governi e istituzioni locali, nazionali ed europee. Nel confronto ha sempre portato le ragioni contrarie a quest'opera inutile, devastante e antieconomica. Dopo trent'anni, queste ragioni mantengono la loro validità.

Gli scriventi si augurano di poter vedere presto attuate soluzioni adeguate ai problemi sollevati; nel contempo restano ovviamente disponibili a un'eventuale interlocuzione che consenta di meglio esplicare e approfondire i temi esposti.

il Movimento NOTAV, 5 settembre 2018