volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

# Come ti distruggo la Valsusa: l'alleanza tra alta velocità e autostrada

**Autore:** Giovanni Vighetti

Il blocco dei tornelli al casello di Avigliana del 3 marzo 2012 sull'autostrada Torino Bardonecchia, per cui è attualmente in carcere Dana Lauriola (https://vll.staging.19.coop/in-primo-piano/2020/09/18/dana-la-vendetta-del-tav/) ? più che un blocco, uno *sblocco* autostradale, perché l'azione velocizzò i passaggi delle autovetture ? fu un'azione di protesta del Movimento No Tav nei confronti della Sitaf spa, che gestisce l'autostrada A32, decisamente collaborativa con Telt per il cantiere Tav di Chiomonte.

La Sitaf mantiene, per i 73 km autostradali, tariffe più che elevate, in una forbice, a seconda delle classi degli autoveicoli, compresa tra 12.60 e 36,00 euro. Queste tariffe ? 25,20 euro per un'andata e ritorno tra Torino e Bardonecchia ? nei fine settimana causano l'intasamento delle due statali valsusine, perché molti torinesi, a suo tempo iperschierati sulla necessità di questa autostrada, non la utilizzano per l'elevato costo del pedaggio. In questo senso la manifestazione di cui si parla assume anche una valenza di disobbedienza civile contro tariffe speculative che di fatto limitano l'uso della A32, evitata, per una questione di costi, anche dalle decine di camioncini polacchi e rumeni che stanno rivoluzionando, nel silenzio generale dei media, il sistema trasporto merci.

Pochi mesi dopo la conferma della Cassazione della condanna a due anni di carcere di Dana per reati per i quali il codice penale prevede la possibilità di una pena minima di 15 giorni (https://vll.staging.19.coop/tav/2020/11/02/dana-i-giudici-e-lordine-costituito/), nel settembre 2020 l'autostrada Torino-Bardonecchia è diventata privata passando sotto il controllo del Gruppo Gavio che ha acquistato le quote azionarie Sitaf detenute dalla parte pubblica: Finanziaria Città di Torino holding (Fct holding) e Città metropolitana di Torino, che detenevano una quota complessiva del 19,35%. Questa autostrada, a suo tempo promessa come superstrada gratuita, costruita con i soldi pubblici ma che rispetto all'interesse pubblico ha sempre anteposto gli utili degli azionisti, è quindi stata completamente privatizzata a favore del Gruppo Gavio che adesso detiene il 67% della Sitaf, società che gestisce anche il tunnel autostradale del Frejus. Questa svendita dell'A32 e del Traforo del Frejus mostra la completa subalternità della parte pubblica italiana agli interessi privati (https://vll.staging.19.coop/politica/2020/07/21/autostrade-privatizzazioni-politica/): al di là dell'immediato incasso per la vendita delle azioni, infatti, il danno per la finanza pubblica ammonterà, nei prossimi anni, a cifre elevate per il successivo mancato incasso annuale dei pedaggi. Gli 800 euro di mancato incasso per la Sitaf a seguito dell'azione di protesta del 3 marzo 2012 ? che sono costati e costano il carcere, senza possibilità di misure di custodia alternative, a Dana e ad altri/e attivisti/e No Tav ? sono quindi ben poca cosa rispetto al danno per la collettività causata da questa privatizzazione che sicuramente non è una scelta "di buon governo".

Il rapporto dei valsusini con la A32 non è mai stato dei migliori: l'autostrada prometteva sviluppo ma in realtà proprio nel periodo della sua costruzione ed entrata in funzione, si accelerò il processo di deindustrializzazione con la chiusura di molteplici aziende e conseguente perdita di migliaia di posti di lavoro. Ci fu, a suo tempo, un'opposizione ma risultò indebolita dal miraggio di un futuro sviluppo legato all'infrastruttura e dalla promessa che sarebbe stata una superstrada non a pagamento. In ogni caso, con l'apertura del Traforo autostradale del Frejus nel luglio 1980 e il conseguente aumento esponenziale del passaggio dei TIR, non c'era alcuna possibilità di opporsi alla prima parte di quel progetto che vuole trasformare la Valle di Susa in un corridoio di transito.

Ora siamo di fronte al raddoppio del tunnel autostradale del Frejus. Solo chi è di parte e in malafede può affermare che il Movimento No Tav non sia stato contro il raddoppio del traforo ed è smentito dal fatto che i lavori, per bloccare la contestazione, sono stati effettuati dal versante francese. In realtà il Movimento No Tav ha sempre ben chiaro che il raddoppio del tunnel autostradale e la costruzione del nuovo tunnel ferroviario sono due aspetti di un unico progetto: trasformare la Valle di Susa in un corridoio su cui far convergere il traffico merci internazionale garantendo due opportunità tra loro parallele e complementari: trasporto su gomma o su ferrovia.

A breve il raddoppio sarà operativo e anche in questo caso sarà evidente l'ennesimo inganno dei politicanti, *in primis* del Partito democratico, i quali assicuravano che il raddoppio sarebbe stato realizzato solo ed esclusivamente per utilizzare la seconda canna per la messa in sicurezza del traforo e non per una nuova via di transito. Adesso è Umberto Tosoni AD di ASTM, la controllata del gruppo Gavio che gestisce in Italia ben 1423 km autostradali, ad essere chiaro con questa dichiarazione rilasciata a *Repubblica*: «L'acquisizione della maggioranza in Sitaf rappresenta una svolta industriale che permette di dotare la società di un azionariato stabile, con un azionista di controllo, che potrà investire in innovazione, qualità del servizio per gli utenti, tecnologia e info-mobility, su un asset strategico per il Paese che collega Italia e Francia e che dal 2021 vedrà anche il raddoppio della capacità trasportistica con l'apertura della seconda canna del Frejus».

Era possibile opporsi con maggior determinazione al raddoppio del tunnel autostradale? Facile a dirsi ma ben più difficile a farsi per una comunità e un Movimento già impegnati da 30 anni in uno scontro titanico per impedire l'assurda costruzione della nuova tratta ferroviaria Susa-Saint Jean de Maurienne.

In ogni caso il progetto delle due "opportunità complementari" in realtà è zoppo dato che la Francia non ha alcuna intenzione di costruire la tratta ad alta velocità tra Saint Jean de Maurienne e Lyon e ha rinviato al 2038 la valutazione se farla o meno. Lo ripetiamo da anni, la famosa tratta ad alta velocità Torino-Lyon in realtà si limita solo al progetto del tunnel di base tra Susa e Saint Jean de Maurienne, e un tunnel senza collegamenti ? e in Francia non esiste in merito alcuna progettualità ? non serve a niente: è solo un enorme spreco di risorse pubbliche! A non capirlo restano solo i politicanti piddini sempre in prima

fila sul Sì Tav, per non lasciarsi scavalcare a destra dai politicanti del centrodestra nella rappresentanza delle lobbies del Sistema Torino che vogliono il tunnel di base, non importa se inutile, solo per fare cassa a danno della finanza pubblica.