volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Vi stanno imbrogliando, ci stanno truffando

Autore: Luca Giunti

cari amministratori della Val Susa,

le ragioni che da trent'anni sostengono l'opposizione al **raddoppio della ferrovia esistente tra Torino e Lione** possono essere riassunte in quattro macro-capitoli: **è inutile, devasta l'ambiente, costa tantissimo, è truffaldino**. Forse poi ce n'è un'altra coperta: è guerrafondaio. Lo sappiamo bene, lo abbiamo ripetuto in tantissime occasioni. Perché ricordarlo ancora una volta? Perché negli ultimi due anni non solo queste argomentazioni non sono state smentite ma, anzi, hanno avuto nuove, ripetute e autorevoli conferme. Ne elenco alcune tra le più significative.

Il report 2020 della Corte dei conti UE: **costi lievitati, cronoprogrammi falliti, obiettivi irraggiungibili**. I numeri ISTAT dei passeggeri trasportati per km: nel 1995 49.700.000, nel 2019 39.308.000, e delle merci trasportate per km: nel 1995 66.682.000 di tonnellate, nel 2019 10.671.000. Il (nuovo!) collegamento Frecciarossa Milano-Parigi (che non fa più fermate a Oulx e Bardonecchia), l'aumento dei transiti dei treni merci sulla attualissima ferrovia Torino-Modane in funzione e continuamente ammodernata. E infine, quali sono le prime opere che il TAV sta costruendo in valle, prima ancora di cominciare a scavare? Un grande parcheggio per auto (Ferriera), uno svincolo autostradale (Chiomonte), un autoporto per i TIR (San Didero e Borgone). Eccetera. Il consumo prolungato di suolo e acqua (con la siccità incombente!), le emissioni di inquinanti e gas serra (sempre sottovalutate dai proponenti, sempre controdedotte dalla nostra commissione tecnica senza confutazioni), la vanificazione degli impegni comunitari in tema ambientale (altro che orizzonte 2030!). Dobbiamo affrontare terribili emergenze climatiche e sociali che sono state causate proprio dallo schema che ha prodotto la NLTL. Accanirsi nel volerla costruire acuirà quelle crisi. I ritardi accumulati e i conseguenti tempi dilatati inficiano qualsiasi seria valutazione ambientale o sanitaria; esempio perenne e inconfutabile rimane il cantiere di Chiomonte che, terminato lo scavo geognostico, avrebbe dovuto essere chiuso e ripristinato e proprio per la sua durata limitata a 5 anni aveva ottenuto una (risicata) autorizzazione ambientale. Dalla settimana scorsa, poi, è palese che quest'opera è incostituzionale perché di fatto confligge con il nuovo articolo 41 della Carta. Eccetera eccetera.

Sui costi c’è poco da dire. **Pagheremo oltre 10 miliardi di euro pubblici solo per il traforo da 2×57 km e la cifra è soggetta a rivalutazioni al rialzo; la nuova tratta – tutta da progettare – da Avigliana a Orbassano e a Settimo era stimata dieci anni fa in quasi 2 miliardi.** Al territorio vengono elargite briciole di compensazioni necessarie per la sicurezza idrogeologica che andrebbe comunque garantita e, anzi, è stata continuamente rinviata con criminale cinismo proprio a causa del TAV.

Sullo sfondo, secondo informazioni indefinite ma attendibili, sembrerebbe esistere una giustificazione nascosta: la realizzazione di un percorso europeo a scopi militari, per trasportare carri e truppe verso chissà quali manovre o conflitti.

D’altronde, quando venne concepito – prima della caduta del muro di Berlino – quel corridoio doveva finire a Kiev, in Ucraina… Personalmente, mi convince poco perché sarebbe troppo vulnerabile. Le gallerie appaiate o i viadotti sarebbero facilmente esposti, in caso di belligeranza, a eventuali sabotaggi. Ogni anno nella nostra valle vengono celebrate le azioni dei partigiani. Una delle più famose fu quella del 29 dicembre 1943 quando fecero saltare con la dinamite il ponte ferroviario dell’Arnodera, interrompendo proprio la Torino-Modane. Se invece quella militare fosse davvero una delle motivazioni che spingono la NLTL, ancora maggiore dovrebbe alzarsi l’opposizione popolare e istituzionale per ragioni umanitarie, pacifiste, costituzionali.

Voglio dilungarmi maggiormente sull’ultima ragione, la fraudolenza, perché vi riguarda ancor più direttamente. **Nulla di quanto avete chiesto ufficialmente negli ultimi tempi è stato concesso dal Governo, dai ministri, dalla regione, da Telt**. Dov’è la nuova VIA sulla variante dello smarino di Salbertrand? Dov’è la garanzia di non avere un cantiere unico esteso su tutte le aree di lavoro? Dov’è un cronoprogramma definito e affidabile della sequenza delle prossime lavorazioni? Persino la Commissione UE rifiuta di pubblicare il Grant Agreement con scadenza 31 dicembre 2022 del quale, solo grazie agli sforzi testardi di PresidioEuropa, si ottengono versioni annerite e censurate che sembrano scappate dagli archivi della CIA. Non bastasse, la società francese Telt spesso invia ai vari comuni i documenti progettuali a singhiozzo, evitando quelli a suo dire sensibili per segreti industriali o commerciali o di intelligence, come se non fosse pagata interamente con denari pubblici. Una condotta altezzosa che nessun ufficio tecnico comunale accetterebbe da qualsiasi altro imprenditore privato.

Vi hanno forse consultato o almeno avvisato prima di dichiarare altri sette comuni “siti strategici di interesse nazionale” così da poter impiegare l’esercito per il mantenimento dell’ordine pubblico**? Avete forse ottenuto il coinvolgimento di tutti i comuni e della Unione Montana in ogni tavolo, riunione, incontro che riguardi il territorio?** O la risposta puntuale ad almeno alcune delle osservazioni presentate in tanti momenti ufficiali (gli ultimi tre sono avvenuti con la ministra De Micheli, con la commissione trasporti regionale, con il nuovo commissario Mauceri)? O qualcos’altro? **Non solo nulla è stato concesso ma le più recenti decisioni procedurali e amministrative vanno nella direzione opposta alle vostre (nostre) più che legittime pretese**. Più che legittime, perché esulano dalla contrapposizione Si/No,

tanto è vero che sono state sottoscritte anche dagli amministratori meno contrari all'opera. Riguardano trasparenza nelle decisioni e negli appalti pubblici, rispetto delle procedure di legge, adesione agli obiettivi ambientali comunitari, attenzione al territorio coinvolto, eppure non vengono mai esaudite nemmeno parzialmente. Invece, abbiamo davanti a noi il peggior scenario possibile. **Per almeno 12 anni da oggi, forse di più, la valle sarà deturpata da cantieri stop-and-go, inaugurati in pompa magna, attivi per qualche settimana poi fermi per mesi, ma sempre presidiati ininterrottamente dalle varie forze armate o dell'ordine**. Uno stillicidio collaudato: i cantieri di Chiomonte e San Didero lo testimoniano esemplarmente.

Dunque, anche la quarta motivazione è dimostrata. **Vi stanno imbrogliando, ci stanno truffando**. E i furbacchioni sono sempre gli stessi. Com'è possibile fidarsi ancora di loro?