

NOTIZIARIO NO-TAV TORINO N. 1 (Febbraio 2003)

In questi primi mesi del 2003 la vicenda della tratta Torino-Lione del TAV/TAC è segnata dall'atteggiamento di prudenza nei confronti della realizzazione dell'opera assunto dai Francesi (che intanto dimostrano senno e dignità anche in relazione alla "questione Iraq", ai connessi rischi di "guerra infinita").

La pausa di riflessione della Francia

Già dal Settembre 2002 il Governo francese aveva avviato una verifica comparativa tra due diversi progetti di corridoio ferroviario transeuropeo (all'ipotesi Lione-Torino-Venezia fa concorrenza la proposta di una linea a nord delle Alpi, la Parigi-Strasburgo): *si vogliono confrontare costi, avanzamento tecnico e amministrativo, importanza per la politica europea dei trasporti, valenza in termini di sicurezza, di rispetto dell'ambiente e di sviluppo compatibile del territorio.*

Sui risultati dello studio in corso discuterà il Parlamento di Parigi, tra Aprile e Maggio prossimi, per arrivare a decidere il programma di investimenti destinati a realizzare la soluzione prescelta; nell'attesa di questa decisione i finanziamenti per i loro sondaggi sono stati ridotti da 100 a 27 milioni di euro.

Le reazioni in Piemonte

La pausa di riflessione della Francia genera inquietudine nei sostenitori nostrani del TAV che inseguono il miraggio del completamento entro il 2012: imprenditori come *Pininfarina*, amministratori come il sindaco di Torino *Chiamparino* e la presidente della Provincia *Bresso* rilasciano varie dichiarazioni alla stampa in cui richiamano al rispetto dei programmi intergovernativi concordati a *Périgueux* il 27/11/2001 sia i Francesi, sia il Governo Italiano che nei finanziamenti immediati parrebbe orientato, forse anche per tornaconti elettorali, a privilegiare il ponte sullo stretto di Messina rispetto alla Torino-Lione.

Il 3 Febbraio, poi, si è tenuto un "incontro riservato" con pranzo di lavoro al "Club degli imprenditori" tra il Presidente della Regione *Ghigo*, il sindaco *Chiamparino* e l'assessore provinciale *Campia* (*Bresso* era all'estero), gli industriali *Savino*, *Rizio*, *Sergio* e *Andrea Pininfarina*, i banchieri *Masera* (S.Paolo-Imi) e *Cavalchini* (Unicredito). Pare che in quella sede abbiano concordato un'iniziativa di pressione sul Governo francese, l'organizzazione di un convegno sui finanziamenti della Torino-Lione, un'accelerazione della realizzazione dei sondaggi sui terreni interessati dal tracciato.

Già il successivo 8 Febbraio *Chiamparino*, a Londra per un vertice europeo tra sindaci, incontrava il primo cittadino di Lione *Collomb*, al quale proponeva la promozione congiunta di un vertice, per il rilancio del progetto, tra le due amministrazioni e i vari imprenditori, da tenere significativamente in Francia (secondo le ultime notizie in merito, pare però che *Collomb* abbia declinato l'invito).

I "carotaggi" nei terreni interessati dal tracciato

Da Gennaio 2003 in vari punti del tracciato Torino-Venaus sono effettivamente partite le attività di trivellazione per estrarre campioni di terreno: ad esempio a Pianezza, Val della Torre, Torino borgata Villaretto. I vari Comitati NO-TAV sono impegnati a tenere sotto osservazione queste attività e sono puntualmente già intervenuti con sopralluoghi ai siti, individuazione delle imprese ed interpellanze ai Consigli comunali in ordine alle autorizzazioni concesse.

Gli Enti Locali e le varianti al progetto RFI

Sta intanto giungendo a conclusione il lavoro di critica al progetto presentato dalle ferrovie (RFI) ad Aprile 2002, con la raccolta delle osservazioni dei vari Comuni nel quadro del coordinamento operato dalla Regione Piemonte tramite l'assessore *Casoni*. In questo ambito si confermano sostanzialmente le diverse posizioni già precedentemente espresse dai vari Enti: i Comuni della Valsusa mantengono la contrarietà all'opera così come fanno (con qualche contraddizione nell'atteggiamento rispetto ai carotaggi) anche quelli della cintura Nord-ovest; la Regione, la Provincia ed il Comune di Torino sono invece sostanzialmente favorevoli e propongono varianti di tracciato.

La sintesi delle diverse varianti, che dovrà essere presentata al Governo italiano, e precisamente al CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) a metà Marzo, punterebbe ad eliminare l'interconnessione tra linea TAV e linea storica nei pressi di Caprie, a riesaminare l'ipotesi di viadotto della Val Cenischia ed a biforcare la nuova linea dopo Savonera, in direzione Torino: un ramo si indirizzerebbe lungo C.so Marche puntando allo scalo merci di Orbassano; l'altro correrebbe sul fianco sud della tangenziale nord di Torino (anziché sul lato opposto, come prevede RFI) con possibilità per i treni di passare dalla stazione cittadina

di Stura (risulta invece bocciata da Comune e Provincia di Torino l'idea regionale di un ramo sotto C.so Grosseto).

Le forze politiche prendono posizione

In questo clima le forze politiche favorevoli al TAV Torino-Lione sentono di dover prendere pubblicamente posizione per supportare ciò che evidentemente devono considerare molto allettante in termini di potere: l'effettiva realizzazione dell'opera, che per loro significherebbe anche la partecipazione nella gestione degli enormi stanziamenti pubblici necessari.

A questo scopo vengono stilati Ordini Del Giorno da presentare ai Consigli eletti: nell'operazione si distingue, per il particolare attivismo, il partito de "*la Margherita*", il che probabilmente provoca vivaci confronti nello schieramento di centro-sinistra e forti discussioni entro i DS, dove i valusini danno battaglia.

E' emblematico il [testo approvato al Consiglio provinciale il 4/2/03](#) con il solo voto contrario di *Rifondazione Comunista* e l'astensione di *Verdi e Comunisti Italiani*: in 6 pagine il documento richiama la validità strategica della Torino-Lione (definita come obiettivo irrinunciabile) e gli impegni intergovernativi in merito; chiede alla giunta di sostenere in tutte le sedi posizioni (disincentivi economici) capaci di forzare lo spostamento delle merci da gomma a ferrovia, di esprimere parere negativo sull'ipotesi di raddoppio del traforo autostradale del Frejus, di rivendicare varianti di tracciato per la linea TAV (quelle descritte nel punto precedente) puntando alla destinazione della linea storica al traffico passeggeri locale; richiede al Governo italiano l'assunzione di un ruolo più deciso in ordine alla costruzione della tratta, da perseguire addirittura con la predisposizione di **una Legge speciale ad-hoc**.

Sappiamo che presso il Comune di Torino si trovano all'esame delle commissioni consiliari due ODG sul tema TAV: uno, praticamente identico a quello provinciale, firmato da 8 consiglieri de "*la Margherita*" e 3 dei DS; l'altro, contrario all'opera, presentato dal PRC.

La sponda dei Media

Continua anche in queste circostanze il consueto appoggio dei quotidiani Stampa e Repubblica e del TG3 Piemonte al coro dei fautori del TAV: spiccano in particolare alcuni articoli sulle pagine torinesi di Repubblica (tra cui un fondo a firma di S. Tropea), che rispolverano nella sostanza il solito slogan "un territorio dotato di grandi infrastrutture di trasporto ... attirerà investimenti" o la variante vagamente minacciosa "senza l'Alta Velocità, Torino ed il Piemonte sarebbero *fuori dall'Europa*; l'isolamento strangolerebbe la loro economia".

I Comitati di opposizione

Recentemente aumentati di numero, i Comitati NO-TAV si riuniscono regolarmente, seguono l'evoluzione della situazione, anche interloquendo con quelle istituzioni elettive locali che sono aperte alla reale partecipazione democratica dei cittadini, lavorano a rafforzare i collegamenti anche con l'opposizione all'Alta Velocità presente in altre aree del Paese; a breve si terrà inoltre un incontro con l'opposizione francese.

Il presente notiziario raccoglie informazioni apprese a mezzo stampa, pubblicate a volte solo sulle pagine locali dei quotidiani, o apprese direttamente dai militanti dell'opposizione al TAV.