



## **NOTIZIARIO NO-TAV TORINO N. 3 (Giugno 2003)**

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

Le solite brevi informazioni sugli avvenimenti degli ultimi due mesi questa volta viaggiano a ritroso: per l'importanza politica dei fatti accaduti alla fine di questo Maggio 2003 iniziamo doverosamente dalla fine del periodo.

### **MANIFESTAZIONI CONTRO LA TORINO-LIONE**

La mattina di **sabato 31 Maggio** è sfilata tra Borgone e Bussoleno, in Val di Susa, **quella che finora è la più grande manifestazione di opposizione alla linea ad Alta Velocità Torino-Lione**: con forte determinazione **15-20 mila persone**, sotto uno splendido sole, hanno ripetuto per 6 Kilometri il loro NO al TAV attraverso gli slogan, le bandiere, la musica. C'erano rappresentanti istituzionali, come i 38 sindaci della Valsusa e della cintura nord-ovest di Torino ed i consiglieri regionali di Verdi e di Rifondazione e c'era il "movimento" espresso dai molti comitati popolari, dalle rappresentanze dei CUB, dagli studenti, dai giovani. C'erano i pensionati, i lavoratori, gli agricoltori sui trattori, gli insegnanti, i bambini in passeggino ed intere classi elementari. E' stato uno splendido risultato dello spirito unitario che ha caratterizzato la fase di preparazione della giornata: un mese con 7 assemblee, da Novalesa a Venaria, nelle quali la forza delle argomentazioni di opposizione è stata ancora una volta fatta propria dalla gente.



Mancava poco a mezzogiorno, quando la manifestazione ha di fatto vissuto un momento fortemente emblematico per il ruolo di "corridoio di servizio" che si vorrebbe riservare alla Valle: per alcuni minuti sono state simbolicamente occupate, in contemporanea, le due strade statali, l'autostrada A32 e la ferrovia.



Meno di una settimana prima, **domenica 25**, una **quarantina di persone con maglietta NO-TAV aveva partecipato alla "Stratorino"**, la classica corsa podistica di primavera, riuscendo anche ad intervenire **dal palco della manifestazione per spiegare ai 25.000 convenuti le principali ragioni dell'opposizione alla nuova infrastruttura ferroviaria.**

Il mese di Maggio, intenso per l'opposizione, aveva precedentemente registrato altre due importanti iniziative.

Il 13 i **Verdi piemontesi e della Rhone-Alpes si sono incontrati a Lione per concordare una posizione comune sulla progettata linea internazionale.** Al termine, nel comunicato stampa congiunto si leggono: un giudizio negativo sull'idea di "autostrada ferroviaria"; l'indicazione della strategia di utilizzo di **TUTTI** i valichi alpini e di miglioramento delle ferrovie esistenti; le richieste di istituire misure per indurre da subito il

trasferimento di merci da gomma a ferro e di realizzare un dibattito pubblico franco/italiano sui valichi alpini; l'impegno a ulteriori convegni dei Verdi a livello europeo.

Nella settimana precedente il 20, in vista del dibattito alla Camera francese sulla Torino-Lione, **i diversi Comitati NO-TAV hanno inviato a tutti i parlamentari d'oltralpe varie e-mail allo scopo di informarli opportunamente sulla contrarietà all'opera degli abitanti della Valsusa e della Gronda.**

### **IL DIBATTITO SULLA NUOVA LINEA ALL'ASSEMBLÉE NATIONALE DE FRANCE**

Il giorno 20 a Parigi si è svolto il previsto dibattito parlamentare sul complesso delle infrastrutture di trasporto progettate in Francia, riferito allo studio tecnico-finanziario (audit) commissionato in precedenza dal governo Raffarin.

La relazione alla Camera del ministro dei trasporti Gilles de Robien è apparsa, ai nostri interessati fautori del TAV, "ammorbida nei toni", rispetto a precedenti interviste in cui il destino della Torino-Lione sembrava segnato negativamente; in realtà ancora una volta è stata rimessa al centro la questione dolente del "quanto costerà e come sarà finanziata" (il Governo di Parigi è sotto osservazione alla UE per deficit eccessivo).

Ogni deputato intervenuto nel successivo dibattito ha badato soprattutto a sponsorizzare l'infrastruttura collocata nella propria regione di provenienza: in questo confronto tra lobby sembra abbiano totalizzato più punti la Metz-Strasburgo (che completa la linea tra Parigi, la Germania e l'Est europeo) e la Parigi-Poitier-Bordeaux (tratta del TGV atlantico, che in futuro dovrebbe arrivare fino a Madrid).

Ciò che alla fine si è capito è **che il pronunciamento parlamentare vale soltanto come parere consultivo**, in quanto **la responsabilità delle decisioni sarà unicamente del Governo francese: quest'ultimo farà le sue scelte verso fine anno, probabilmente in autunno** a valle di un Comitato Interministeriale sulla pianificazione del territorio.

### **A CACCIA DI FONDI: NASCONO IDEE DI NUOVE TASSE SUI TRASPORTI**

Per contribuire a risolvere la questione del finanziamento dell'opera il ministro Robien ha anche avanzato la proposta di **istituire un pedaggio (redevance) per tutti i camion che transitano sulle grandi strade francesi** (non le autostrade già a pagamento), parlando di un gettito potenziale di circa un miliardo di Euro l'anno.

Già il giorno successivo la nostra **Mercedes Bresso**<sup>1</sup>, **presidente della Provincia di Torino**, ha rilanciato entusiasticamente l'idea, dichiarando che anche il Governo italiano dovrebbe farla propria e sostenerla a livello europeo, dove la commissaria ai trasporti Loyola de Palacio (incontrata da Bresso ad Aprile) avrebbe già pronta una direttiva comunitaria per istituire questo genere di tassazione, se i vari Governi fossero consenzienti.

Nel Governo italiano le ha fatto eco il **vice-ministro alle infrastrutture, onorevole** (eletto a Torino) **Ugo Martinat**: mostrando di credere a simili forme di reperimento di fondi egli si fa promotore di una proposta di legge che anche in Italia prevederebbe una **tassa aggiuntiva, da imporre però sui pedaggi delle autostrade e da applicare a tutti i tipi di veicolo**.

### **SINCERO OTTIMISMO? O UN MISTO DI SUPPONENZA, FACILONERIA E CONSOCIATIVISMO?** **(DICHIARAZIONI E MANOVRE DI RAPPRESENTANTI DEL GOVERNO ITALIANO)**

Martinat aveva già reagito bruscamente, nel corso della *Prima Conferenza Internazionale sui valichi alpini* (Cuneo, 12 Maggio 2003), alle avvisaglie di dilazione da parte dei Francesi oltre il 2015: "Se i Francesi non vogliono la Torino-Lione, ce la faremo da soli. Parigi non ha quattrini? Realizzeremo noi anche la tratta francese, attraverso una **società di scopo** (la Ferrovia Torino-Lione s.p.a.) **che raccoglierà i finanziamenti** (ecco la tassa sui pedaggi) **e gestirà in concessione l'opera per 70 anni!**" Potrebbe apparire il frutto di uno scatto di nervi, ma in realtà vengono prese così, da noi oggi, le decisioni del Governo: infatti i **ministri presenti alla conferenza, Lunardi e Buttiglione, hanno immediatamente appoggiato la proposta**; peraltro anche tra i Francesi c'è chi sarebbe interessato ad un simile approccio, come Raymond Barre (ex primo ministro ed ora presidente di un comitato politico-imprenditoriale che sostiene la Torino-Lione).

Era tempo che scendesse in campo il Governo italiano: dopo il continuo pressing operato in tutte le sedi possibili per vincere le titubanze d'oltralpe, il **sindaco torinese Chiamparino ed il Presidente della Regione Ghigo lo avevano ripetutamente chiamato in causa** in quanto titolare degli accordi internazionali firmati per gli studi preliminari e la progettazione.

In occasione dell'assemblea annuale della Confindustria a Torino (11-12 Aprile al Lingotto) è intervenuto dapprima **Lunardi**, che **ha firmato con Ghigo un'intesa-quadro per il varo delle grandi infrastrutture in Piemonte**<sup>2</sup>; poi **Silvio Berlusconi** ha iniziato ad occupare da par suo la scena.

Nel talk-show improvvisato sul palcoscenico del Lingotto già rassicurava tutti i timorosi, dicendo che avrebbe risolto lui la faccenda, parlando chiaro con Chirac e Raffarin; una settimana dopo, **dal vertice europeo di Atene**, ha affermato di aver avuto le necessarie assicurazioni dai due interlocutori: "è loro intenzione continuare nella realizzazione del progetto"<sup>3</sup>

Infine, nella conferenza stampa **dal summit Franco-Italiano di Parigi del 5 Giugno**, parlando a fianco di Raffarin il nostro Presidente del Consiglio ha dichiarato: "la Torino-Lione si farà entro il 2012".

Non tutti, però, paiono realmente tranquillizzati da questa raffica di messaggi: **Chiamparino e Bottiglieri** (direttore di *Transpadana*) con grande "pragmatismo" **dicono che bisognerà sfruttare a dovere il prossimo TURNO SEMESTRALE DI PRESIDENZA ITALIANA DELLA UE** (Luglio-Dicembre 2003), quando da posizione vantaggiosa si potrà far diventare la Torino-Lione uno dei dossier centrali dei futuri negoziati. **Ciò che con tale affermazione i due probabilmente intendono viene spiegato abbastanza bene dal nostro ministro per le Politiche Comunitarie, Rocco Buttiglione**: "la disponibilità al dialogo della Francia sulla questione per noi vitale della Torino-Lione influenzerà il nostro atteggiamento sul regolamento relativo alla francese EDF in Italia".

Staremo a vedere, nei prossimi sei mesi, se l'occupazione della politica per fini di parte sarà felicemente esportata in Europa.

### **BATTAGLIA INTORNO ALL'IPOTESI PROGETTUALE PER IL PERCORSO DI ATTRAVERSAMENTO DI TORINO**

Mentre si dispiegano queste tattiche di "alta politica", in sordina proseguono anche le schermaglie intorno a quell'ipotesi progettuale RFI-Italferr che di recente era stata sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale.

Su questo terreno tra Aprile e Maggio matura, probabilmente nell'ambito di confronti informali tra l' assessorato Regionale ai trasporti, la Provincia, il Comune di Torino e le Ferrovie, un'ipotesi di diverso percorso per l'attraversamento della città, capace di evitare quel ramo sotto Corso Grosseto che la Regione aveva indicato precedentemente al Governo, ma che era invisibile a Torino ed appoggiato invece da Venaria.

L'ipotesi di mediazione scaturita dagli incontri è stata poi in qualche modo formalizzata (non proprio in linea con la Legge-obiettivo) attraverso una **delibera di Giunta del Comune di Torino, la 2003 03631/006 del 15 Maggio**, che sulla questione recita: "**si ritiene che parte del tracciato compreso nei Comuni di Torino e di Venaria Reale possa essere ricollocato a sud della tangenziale**". Una formulazione tanto generica non permette di valutare seriamente l'impatto del nuovo percorso per il Comune di Venaria, ma si può per approssimazione presumere che questo non sarebbe molto minore di quello dell'ipotesi iniziale di RFI.

---

*Citiamo, in chiusura, l'ottima inchiesta sull'Alta Velocità pubblicata nel numero 39 di Maggio 2003 dalla rivista "Altreconomia". L'eloquente titolo è: "A tutta velocità verso l'ignoto (l'insostenibile leggerezza delle ferrovie)"*

[www.notavtorino.org](http://www.notavtorino.org)

[posta@notavtorino.org](mailto:posta@notavtorino.org)

<sup>1</sup> Dal 17 Aprile Mercedes Bresso ed Andrea Pininfarina sono entrati nel Consiglio di Amministrazione della società *Transpadana* (scopo sociale la realizzazione del TAV), dove tra gli altri sedeva già il sindaco di Torino, Chiamparino.

<sup>2</sup> TAV, ovviamente, sia verso Lione che verso Milano e "terzo valico" verso Genova; metropolitana di Torino; autostrada Asti-Cuneo; pedemontana; traforo del Mercantour tra Cuneo e Costa Azzurra

<sup>3</sup> Alla fine di Aprile la Regione Rhone-Alpes, da sempre paladina del TAV/TAC, stanZIA la sua parte di fondi (circa 15 milioni di Euro) per gli studi di fattibilità sul suo territorio.