

***Per salvare l'Italia dalla bancarotta e dallo sfascio del territorio sospendiamo immediatamente la TAV, prima che sia troppo tardi!<sup>1</sup>***

**Girolamo Dell'Olio – Associazione Idra - Firenze**

Il popolo della Val di Susa ci ha insegnato a diventare cittadini d'Italia (vorremmo dire: d'Europa). Da quando, vent'anni fa, quel popolo si è mobilitato concorde e costante nella difesa del territorio e dell'erario, l'orizzonte della nostra provincia, della nostra regione, è diventato troppo stretto.

Mai noi di Idra ci guarderemmo bene, da Firenze, dal commentare i dettagli di eventi che si svolgono a 4 o 500 km di distanza: è nostra buona abitudine parlare solo delle cose che conosciamo abbastanza. Tuttavia, appunto, la querela dell'arch. Mario Virano, presidente dell'Osservatorio Torino-Lyon, a Luca Mercalli non sembra essere un dettaglio. Ed è facile accorgersene. Anche a Idra è capitato di ricevere, addirittura tramite comunicato stampa, un annuncio di querela, con tanto di indicazione del legale incaricato di gestirla e della somma a noi richiesta come risarcimento. In quel caso la 'parte offesa' era niente meno che l'associazione Legambiente. La minaccia non ebbe poi séguito: forse qualcuno riuscì a convincere il Comitato Regionale Toscano di quella associazione, che il 20 novembre del 2000 aveva promesso al presidente di Idra "una confezione di querele e/o richieste di risarcimento danni", che gli ingredienti necessari a sporgere querela non c'erano proprio, e che l'azione avrebbe potuto rappresentare piuttosto un boomerang per i proponenti.

Non ci sembra che manchino, dalle cronache e dalle testimonianze che abbiamo potuto raccogliere fin qui, indizi di insufficiente democraticità nelle procedure con le quali si sta tentando di procedere alla forzata cantierizzazione della Val di Susa. Noi stessi siamo stati invitati a intervenire recentemente a un incontro pubblico presso il Politecnico di Torino nel quale venivano esposte con dovizia di dati e di evidenze tecniche e scientifiche una serie di ragioni e di circostanze che indurrebbero qualunque soggetto dotato di buon senso a riflettere prima di avviare un cantierizzazione come quella proposta/imposta per la Torino-Lione.

---

<sup>1</sup> L'articolo riprende parte di una lettera che l'associazione Idra ha inviato al nuovo Presidente del Consiglio, Mario Monti, dopo il suo insediamento. La lettera è quindi posteriore allo svolgimento della giornata di studi al Politecnico di Torino del 6 ottobre, tuttavia i suoi contenuti ribadiscono quanto l'autore e l'Associazione Idra hanno sostenuto in quell'occasione e in molti interventi pubblici.

Quanto potrà assomigliare alla tragedia della valle e delle montagne del Mugello, a pochi km dal centro storico di Firenze “patrimonio mondiale dell’Umanità”, il destino che attende la Bassa Friulana e il Carso, il Trentino Alto Adige e la Val di Susa, se cominceranno o continueranno ad essere finanziati i progetti AV per i Corridoi 1 e 5? L’associazione di volontariato Idra è testimone da oltre dieci anni del fiasco TAV in Toscana per la linea ad Alta Velocità Firenze-Bologna. Un buco nero erariale di oltre 5 miliardi di euro, lievitati del 400% in pochi anni: dai 1080 milioni iniziali presentati al 60% come privati agli oltre 5.200 milioni tutti rigorosamente pubblici (dati del dicembre 2004: non risultano esserne stati pubblicati di più recenti). Mentre siamo ancora ben lontani dal termine dell’opera che risulta sprovvista per 60 km – e da progetto! – persino del tunnel parallelo di soccorso... Che dire poi degli oltre 150 milioni di metri cubi (dato 2007) di salubre acqua di montagna sottratti dalla cantierizzazione alle falde, alle sorgenti e ai torrenti dell’Appennino tosco-emiliano in maniera anche irreversibile, con danni al territorio che i periti della Procura della Repubblica di Firenze hanno stimato ammontare fino ad oltre un miliardo di euro? La nostra associazione, Idra, è parte civile nel processo penale in corso presso il Tribunale di Firenze a carico dei costruttori della linea AV Bologna-Firenze, dopo aver registrato e denunciato passo passo le gravi ferite inferte alla nostra terra dal nefasto progetto TAV. Ebbene, anche in sede giudiziaria emerge - con un’evidenza mortificante per la democrazia - una lezione che può e dovrebbe aiutare le autorità europee a evitare ad altre regioni gli errori e gli orrori subiti dalla nostra terra. Quest’opera-colabrodo ha colpito a fondo risorse naturali rare e preziose, ha messo in ginocchio delicate economie locali e montane (agricoltura, allevamento, frutticoltura) in angoli di mondo incontaminati, ha stravolto la geografia del territorio spostando di chilometri gli spartiacque, ha intossicato il rapporto di fiducia fra popolazione e istituzioni. I cittadini sono stati abbandonati a se stessi, costretti a convivere coi cantieri e a fronteggiare da soli con cause civili infinite le grandi imprese appaltatrici. Troppo spesso le istituzioni pubbliche italiane, locali e centrali, hanno giustificato, minimizzato, mascherato la realtà dei danni e dei disagi conclamati, edulcorandola con slogan di sapore pubblicitario. Attorno all’”infrastruttura del secolo”, la nebbia mistificante di un’ideologia che insiste a gabellare per “progresso” e “benessere” la distruzione delle risorse, l’assedio diurno e notturno di ruspe e camion, polveri e smog, e per “cura del ferro” la proliferazione comunque e dovunque di acciaio, asfalto e cemento (molti più km di nuove strade che di ferrovia sono stati spalmati sul verde con la TAV in Mugello, mentre a pochi km di distanza si raddoppia un’autostrada!). Intanto, i trasporti su ferro necessarissimi a centinaia di migliaia di pendolari languono.

E non è solo questione di progetti mal concepiti e peggio realizzati: una circostanza che ormai tutti ammettono, anche i più accaniti fautori della “grande opera”. Non è solo questione di fragilità

idrogeologica del territorio e di imprevisti ambientali inevitabilmente generati da cantierizzazioni prive dei necessari pre-requisiti conoscitivi. Non è solo questione di un'architettura finanziaria perversa, col meccanismo del "general contractor" che incentiva naturalmente la lievitazione dei costi determinando riflessi indesiderati sulla qualità del manufatto e sui tempi di consegna (la linea AV Firenze-Bologna era programmata per ospitare i supertreni già al 2003...), col condimento di modifiche disinvoltate in corso d'opera. In gioco è, prima e sopra a tutto, la democrazia, la trasparenza, la credibilità della rappresentanza politica. Un'infrastruttura non può giovare al progresso se non se ne dimostrano la necessità trasportistica, l'accettabilità ambientale e la correttezza progettuale, dati alla mano. Se non si fornisce informazione esauriente sui suoi contenuti. Se non si permette ai cittadini e alle autorità locali di disporre del tempo e delle competenze necessarie per valutarla e confrontarla con scenari e ipotesi alternative.

Il diritto alla partecipazione è sancito da molti anni ormai dai nuovi codici ambientali europei. Adesso le istituzioni europee hanno il compito di farlo esercitare. Nessuna generosa "compensazione" o monetizzazione del danno o "prescrizione" platonica potrà mai bilanciare la perdita di contatto dei decisori coi cittadini: per questa strada si otterranno solo – temiamo, come il rovinoso caso-scuola della Toscana sembra insegnare (si veda in proposito quanto documentato all'indirizzo <http://associazioni.comune.firenze.it/idra/inizio.html>) - disastri per l'erario, l'economia e l'ambiente.

Gli impatti ambientali, finanziari e trasportistici delle cantierizzazioni proposte per le nuove linee AV/AC Torino-Lione, Verona-Monaco e Venezia-Lubiana potrebbero risultare altrettanto, se non più, devastanti di quelli registrati fra Firenze e Bologna. Le popolazioni dei territori interessati da questi progetti sono preoccupate per il basso livello di informazione e di coinvolgimento dei cittadini nelle scelte. Temono, ragionevolmente, che in tali condizioni esse possano procurare nuovi danni giganteschi alla risorsa-acqua, sempre più preziosa e strategica sul nostro pianeta malato. Che non risolvano, ma aggravino, i problemi legati alla mobilità nelle aree ad alta densità di popolazione e di spostamenti. Che distolgano dalle autentiche priorità trasportistiche e sociali risorse finanziarie centrali, in una congiuntura internazionale peraltro non felice, appesantendo il debito economico ed ecologico che la nostra generazione sta accollando ingenerosamente sulle spalle di quelle future.

La lotta allo sperpero erariale TAV – comunque - accorcia l'Italia: con la Comunità Montana della Valle Susa e Val Sangone, abbiamo recentemente scritto, come Associazione Idra, scrivono al Prof. Mario Monti, nuovo Presidente del Consiglio. Vogliamo qui riportare i passaggi di questa lettera.

Troppe volte ci siamo visti negare confronti tecnici dai governi precedenti, trinceratisi dietro il loro mandato esclusivamente politico. Chiediamo perciò adesso ad un governo "tecnico", quindi

preparato e competente, un confronto urgente sui dati trasportistici, sui rapporti costi/benefici, sulle criticità ambientali e finanziarie, che permetta di valutare l'opportunità dell'opera non esclusivamente dal punto di vista politico, come è avvenuto finora.

Ricostruendo la storia della lunga e tormentata vicenda TAV, dalla Valle emblema della resistenza civile in Italia e dalla città patrimonio mondiale dell'UNESCO si fa notare che "l'avventura TAV SpA si caratterizzava per l'evidente inutilità pubblica. Nell'Italia delle cento città, dove l'80% dei viaggi in ferrovia avviene su distanze non superiori ai cento chilometri, si intuivano i pesanti danni ambientali che sarebbero derivati da procedure di progettazione e autorizzazione quanto meno frettolose e disinvolute". Non solo. L'architettura finanziaria dell'opera appare studiata a tavolino per mungere senza controllo le casse pubbliche, come le relazioni della Corte dei conti e dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici attestano. "Essendo assai modesta l'utenza potenziale del servizio AV passeggeri rispetto ai massicci investimenti preventivati, era già scontato il pesante passivo finanziario relativo alla gestione della nuova linea, la responsabilità e gli oneri del cui esercizio erano stati posti fin da subito a carico dallo Stato. Un passivo al quale si ovvia oggi solo in parte costringendo i cittadini – attraverso i modelli di esercizio adottati persino sulle brevi distanze (come fra Bologna e Firenze) – a utilizzare i treni TAV avendo pressoché abolito – con gli intercity - il diritto alla scelta fra offerte trasportistiche e tariffarie diversificate". La TAV all'italiana, dunque, piuttosto che fattore di progresso economico e di beneficio trasportistico, è vettore di quel saccheggio indiscriminato di risorse territoriali ed economiche da cui questo Governo, per programma, intende prendere le distanze.

In Toscana, la nuova serie quasi ininterrotta di gallerie TAV per 72 km sotto l'Appennino tra Firenze e Bologna ha sfidato i vincoli e depauperato l'ambiente, oltre ogni limite ragionevole. A Firenze, la stazione sotterranea "Foster", unica al mondo a ospitare i soli treni TAV, è stata approvata senza Valutazione di Impatto Ambientale e senza consultazione con l'opinione pubblica, pur essendo progettata in prossimità del subalveo di due torrenti esondati l'ultima volta nel 1992, e sarebbe servita da un doppio tunnel scavato sotto la città perpendicolarmente alle linee di scorrimento della falda freatica per una lunghezza di oltre 6 km!

Purtroppo, l'approccio "globale" al problema, adottato dalla popolazione e dalle istituzioni della Val di Susa, che mentre tutela la qualità della vita dei cittadini è sinergicamente strumento di salvaguardia del disastro erario nazionale, è stato presentato come un fattore di ostacolo allo sviluppo, come un atto di insubordinazione all'interesse nazionale, come un disvalore contrapposto e conflittuale con le superiori esigenze di ammodernamento del Paese. E così il Governo uscente, col "Ddl stabilità", definisce l'area da cantierizzare per la TAV-TAC Torino-Lione (e le altre consimili) come "area di interesse strategico nazionale", sulla quale si legittima - con l'applicazione

dell'art. 682 del Codice penale – un inopportuno intervento di militarizzazione. “Si assiste quindi al paradosso di uno Stato che propone l’uso della forza pubblica nei confronti dei cittadini che tentano di salvare il territorio e le casse pubbliche dalla bancarotta”.

Si confida nella considerazione dei contenuti di quello che si intende proporre come contributo allo “sforzo comune” recentemente auspicato perché il nostro Paese possa superare al più presto la crisi, spendendo meno e meglio. Si auspica quindi la sospensione del progetto TAV/TAC Torino-Lione e del progetto del Nodo ferroviario TAV di Firenze”.