

Trovato su: <http://eddyburg.it/article/articleview/18739/0/3/>

Tre donne ecologiste e un treno

► [Eddyburg](#) / [Città e territorio](#) / [Temi e problemi](#) / [Muoversi, accedere, spostare](#)

Anna Donati, Eva Lichtenberger e Monica Frassoni dicono: smettiamola di dire bugie e ragioniamo seriamente sul sistema dei trasporti, e non su un bucone certamente non prioritario neppure per la TAV. sbilanciamoci.info Newsletter del 17 marzo 2012

È tempo di abbandonare la furiosa polemica ideologica sul Tav e – grazie a una moratoria – ripristinare un confronto politico sulle scelte strategiche nel campo dei trasporti e delle infrastrutture. Per un nuovo modello di sviluppo

Uno degli argomenti più usati nella battaglia mediatica intorno al Tunnel di Base della Valsusa è che si è perso molto tempo a discutere dagli anni '90 e soprattutto dal 2005 ad oggi, che tutte le mediazioni sono state fatte e adesso bisogna procedere decisi con un'opera utile e strategica che l'Europa ci chiede.

A noi pare giusto che prima di fare un tunnel nelle Alpi di 57 km con una nuova linea ferroviaria, in una situazione di gravissima crisi economica e di tagli "per tutti", si discuta e si capisca se si sono davvero prese in considerazione tutte le opzioni possibili, se l'opera serve e se l'ordine di priorità stabilito sia quello giusto. Del resto, questa riflessione si sta riaprendo anche in Francia. Il problema, però, è che la discussione che si è svolta in questi anni, a cui anche i Verdi hanno dato un contributo rilevante, è stata in qualche modo "truccata" e che molto tempo si sia perso e si stia ancora perdendo dietro questo "trucco". Se è vero infatti che l'Osservatorio ha lavorato e prodotto proposte interessanti e pregevoli che oggi vengono riproposte anche nel documento presentato da uno dei leader della battaglia della Valsusa, Antonio Ferrentino, è anche vero che Mario Virano non ha mai accettato di includere nel lavoro dell'Osservatorio un confronto sull'effettiva utilità del Tunnel di base e le possibili alternative. Eppure questo confronto è ancora necessario e possibile, oggi più che mai. Perché rispetto a 15 anni fa i tempi sono cambiati ed è dimostrato che le infrastrutture grandi e costose non sono necessariamente portatrici di sviluppo e lavoro e il traffico non vi si trasferisce "magicamente". Perché dal 2005 a oggi i flussi di traffico merci sono diminuiti su quella linea e perché, come ben hanno sottolineato i 360 tecnici e professori che hanno sottoscritto l'appello a Monti, non è mai davvero stata fatta un'analisi di sostenibilità ambientale, trasportistica e finanziaria dell'opera, come non si fa del resto per nessuna "grande" opera in Italia.

Noi, come ecologiste, siamo fra coloro che non hanno mai escluso la possibilità che se avvenisse davvero il trasferimento modale, se la linea si avvicinasse alla saturazione, allora si potrebbe considerare l'esigenza di una nuova linea ferroviaria e di un tunnel alpino. In questo senso, è davvero discutibile puntare sul progetto «low cost» che esclude proprio le cose più urgenti, cioè le politiche e i nodi urbani, e si concentra solo sul tunnel di base. Dobbiamo perciò convincere gli interlocutori più ragionevoli e i tecnici del governo che, poiché assolutamente nulla è stato fatto verso una politica dei trasporti sostenibile, allora puntare oggi sul Tunnel è un inutile spreco. Da qui la nostra richiesta al governo e al Parlamento di aprire un dialogo anche con i 360 tecnici e professionisti che gli hanno inviato un appello, con i con i sindaci della Valle e con gli ambientalisti.

Pensiamo poi che alcune recenti prese di posizione, in particolare da parte del Pd, sulla necessità di una svolta nella politica dei trasporti siano interessanti e possano aprire una breccia nel "muro contro muro" attuale; e riteniamo che ci siano in particolare quattro cose che si possono avviare subito per dimostrare che si fa sul serio: riaprire immediatamente la procedura di ratifica del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi stralciata in Parlamento, rivedere le politiche di sostegno generoso all'autotrasporto (che hanno ricevuto anche di recente circa 500 milioni di euro di incentivi, mentre si taglia tutto il resto), restituire le risorse per la mobilità urbana (decurtate del 20% nel 2011) e destinare i fondi promessi ai treni e ai servizi per i pendolari. Se questo non si farà, allora l'attuale discussione è solo una foglia di fico per coprire il vero obiettivo che è quello di imporre il tunnel subito e comunque, necessario o no.

Da questo punto di vista, non bisogna neppure dimenticare che della "svolta" nella politica dei Trasporti deve assolutamente far parte un serio ripensamento delle infrastrutture autostradali previste, in gran parte non utili e molto onerose per lo Stato e per i cittadini, e il progetto del Terzo Valico ferroviario Milano-Genova, che presenta dal punto di vista finanziario (7 miliardi di euro), trasportistico e ambientale delle criticità non dissimili dal Tunnel della Valsusa. Anche in quel caso si parte dal "foro pilota" per scavare un "buco" nella montagna, che non solo è stata occasione di malversazioni, violazioni di legislazioni ambientali e reati vari, ma ha anche condizionato fortemente la scelta del

progetto definitivo, che adesso si intende fare partire in tempi brevi, pur in assenza, anche in questo caso, del finanziamento complessivo dell'opera.

Dunque l'urgenza di aprire subito il cantiere di Chiomonte (dove per la cronaca nessun lavoro è davvero cominciato come si evince dal rapporto dei deputati europei che hanno visitato la zona il 10 febbraio scorso) non sta in piedi, visto che è un'opera propedeutica al Tunnel di base, che non è prioritario. Che senso ha sprecare allora adesso milioni di euro? Non è meglio spenderli in quelle politiche e aggiustamenti infrastrutturali di cui si parla? Contrariamente ad Antonio Ferrentino, riteniamo perciò che la proposta di una moratoria, come richiesto anche nell'appello promosso da Don Ciotti qualche giorno fa, sia il presupposto necessario per poter avviare quella svolta della politica dei trasporti che molti oggi auspicano.

Ultima considerazione: si continua a dare per scontato che secondo il nuovo regolamento in corso di approvazione l'Ue finanzia per il 40% il Tunnel di base e che è urgente dimostrare che l'Italia non ha dubbi sul tunnel e potrà presentare un progetto sostenibile per concorrere ai nuovi fondi nel 2014. Anche l'accelerazione sul tunnel di Chiomonte si spiega perché l'Ue, che ha già ridotto il finanziamento di 643 milioni di euro deciso nel 2007, deve vedere che le cose si muovono per poter erogare i fondi stanziati fino a fine 2013. Da qui i numeri fantasiosi che si succedono in documenti anche ufficiali. In realtà la Ue terminerà il processo legislativo sulle Linee guida TEN-T 2014/2020 e le decisioni di bilancio Connecting Europe Facility tra non meno di 12/15 mesi e la battaglia su quanto e cosa finanziare deve ancora cominciare. Ogni progetto verrà esaminato sulla base del livello di avanzamento e della sua sostenibilità finanziaria e ambientale. Oggi siamo ancora al progetto preliminare del Tunnel di base. Secondo le nuove regole europee sarà necessario fare il progetto finale corredato da una VAS e da un piano finanziario credibile di diversi miliardi di euro per Italia e Francia. Ed esistono numerosi e fondati dubbi sulla capacità dell'Italia di assicurare il reale e puntuale cofinanziamento di un'opera così pesante. Poi bisognerà allocare i lavori. Prima di qualche anno nulla potrà partire davvero, anche se fossimo in una situazione di totale accordo su tutto, e non lo siamo di certo.

Perché allora non ammettere che i tempi saranno comunque molto lunghi? Perché non utilizzare il periodo delle prossime prospettive finanziarie europee per avere il sostegno della Ue per l'adeguamento e la velocizzazione della linea esistente, ivi incluso l'adeguamento del tunnel a treni container, cosa che era già prevista ma ancora non è realizzata? Perché non includervi anche una richiesta sul nodo di Torino, dato che anche le linee adiacenti alle tratte internazionali potranno verosimilmente concorrere al finanziamento europeo, anche se per una percentuale molto minore che per le tratte di confine (20% al massimo)? Perché, insomma, non metterci d'accordo subito su cosa fare nei prossimi 10 anni e mettere fra parentesi la battaglia sul Tunnel? È necessario rimettere al centro del dibattito le politiche e le reali priorità infrastrutturali della tratta Lione-Torino anche nell'ambito più vasto della discussione in corso in Europa (ma non ancora in Italia) sui valichi alpini, sul trasferimento modale, sulle priorità della mobilità che deve diventare sempre più sostenibile e in linea con gli obiettivi europei di riduzione delle emissioni e dell'impatto sul territorio.

I tempi dunque ci sono per la moratoria e per ripristinare un confronto politico sulle scelte strategiche nel campo dei trasporti e quelle più specifiche sull'infrastruttura, confronto che non può prescindere da una discussione sul modello di sviluppo per il futuro del nostro paese, abbandonando da ogni parte la furia della polemica ideologica.

| [Spedisci questo articolo ad un amico](#) |