

## **DOMANDE E RISPOSTE**

### **1 - Quali sono le vere ragioni per cui il Governo dichiara di voler riconfermare la Torino Lione come opera strategica?**

E' vero che l'Unione Europea ritiene che il progetto prioritario n. 6, ex Corridoio 5, "Lione-Trieste/Koper-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina" faccia parte dei 30 progetti prioritari della Rete di Trasporto Transeuropea (TEN-T), ma è altrettanto vero che l'Europa non ha mai chiesto all'Italia di realizzare una linea ad Alta Velocità su questa direttrice, ma al contrario ha chiesto di intervenire sulle linee ordinarie.

La decisione n. 884/2004 quindi non impone che sia realizzata su questa direttrice una nuova linea ad AV ma chiede interventi che favoriscano i collegamenti tra i vari Paesi d'Europa e garantiscano l'interoperabilità dei vari sistemi di trasporto, che questo avvenga con la costruzione di nuove linee (di valico o no) o con il potenziamento delle linee esistenti è assolutamente indifferente per l'Europa che, anzi, avendo calcolato il costo complessivo per la realizzazione dei 30 progetti in ben 600 miliardi di euro ha raccomandato sin dall'inizio che la priorità dei singoli progetti fosse valutata sulla base di serie verifiche di carattere economico-finanziario, tecnico e ambientale.

Il modello di sviluppo perseguito dai proponenti dell'opera è basato sulla crescita continua dell'economia, sulla supposta creazione di lavoro, ancorché precario e rischioso, sottopagato. Un modello di sviluppo per nulla sostenibile.

I collegamenti internazionali moderni sono ormai di tipo immateriale (internet), realizzabili in tempi brevissimi e modulabili a costi irrisori. Perseverare con opere colossali legate al cemento e tondino è un modo vetusto di guardare al mondo ed al Nostro Paese, collegato ai gruppi di potere che portano avanti tecnologie ed interessi altrettanto vecchi.

L'alibi della riduzione delle emissioni di CO2 e del protocollo di Kyoto è smentito dal bilancio energetico realizzato da esperti italiani ed internazionali su questa colossale opera.

Nessuna strozzatura, né a Torino né a Chambéry verrebbe eliminata con il progetto attuale della Torino Lyon, al contrario si arrecherebbe un danno colossale e duraturo (almeno 25 anni) agli investimenti turistici dell'alta valle di Susa. Da annotare poi che il costo previsto per la manutenzione di una simile galleria, si parla di oltre 400 milioni annui, costituirebbe un onere suppletivo che non viene mai citato.

Nessuno snellimento è previsto per il trasporto di passeggeri. Oggi utilizzano il Low Cost aereo se hanno urgenza, ma mezzi meno costosi del Tav se si muovono giornalmente per lavoro.

Per ciò che riguarda le merci è facilmente reperibile su qualsiasi analisi ufficiale di traffici un dato che il Governo ed il signor Virano dimenticano: I valichi alpini italiani sono tutti utilizzati sotto la soglia del 40%, eccetto il Brennero. Ciò accade perché il flusso di merci prevalente utilizza gli assi di collegamento Nord Sud, ovvero dai porti italiani, verso il centro Europa e viceversa. Solo il 12 % dei traffici italiani si dirigono verso Est, mentre meno del 20% prende la direzione Ovest.

Una Nuova ferrovia merci Est Ovest nella pianura Padana non è necessaria esistendo alternative come la "Medio Padana" e non essendo possibile far transitare i treni merci sulla linea veloce Torino Milano. "Essenziale, irrinunciabile, strategico, tagliati fuori" sono termini propagandistici che un governo serio e soprattutto "tecnico dovrebbe evitare.

Per ciò che riguarda il "futuro" bisogna dire che il tunnel di Maddalena è geognostico, serve cioè per capire se l'opera sia realizzabile e per sperimentare la fresa, finora mai testata nel massiccio d'Ambin. Non c'è nessun futuro roseo davanti a noi, al contrario è molto vicino il baratro economico e tecnico. Bisognerebbe capire quale sia la ragione per cui il Governo da credito a Virano che si è dimostrato uno dei veri elementi dirompenti in questa faccenda, operando sostanzialmente la più grande azione di disinformazione lobbistica mai avvenuta e retribuita dallo Stato.

Interporti e basi logistiche sulla linea Torino Lyon esistono già, sono finanziate dalla UE e vengono utilizzati in media al 25% della loro reale potenzialità nonostante ingenti finanziamenti a fondo perduto (18 milioni di euro anno). In particolare lo scalo merci di Orbassano è oggi utilizzato solo al 10% della sua potenzialità. Il gap non è logistico è di mercato. Se la logistica esistente non funziona ciò è imputabile ad un sistema feudale, arretrato, per nulla tecnologico che le ferrovie italiane non

hanno interesse economico di migliorare ma piuttosto una capacità riconosciuta di portare alla paralisi. Le ferrovie sono diventate un'impresa privata a capitale pubblico, il più grande sistema appaltante italiano; un'impresa privata finanziata dai contribuenti con beneplacito dello Stato e dei politicanti che si avvantaggiano di questo sistema. Una anomalia denunciata ripetutamente persino dalla Corte dei Conti.

## **2 - Qual é il costo?**

Il progetto low cost da 8,2 miliardi di euro, a cui si fa riferimento nella risposta di Palazzo Chigi, al momento è una chimera. Infatti, nel testo dell'accordo del 30 gennaio scorso tra Italia e Francia, non c'è traccia di alcuna nuova stima, né di alcun vincolo di finanziamento per l'Unione Europea: ci si limita ad indicare la nuova percentuale del contributo dei due Paesi contraenti (57,9% a carico dell'Italia e 42,1% a carico della Francia) e si rimanda al progetto definitivo per avere un costo stimato da un terzo esterno. E' grave, quindi, che la Presidenza del Consiglio accrediti l'esistenza di una nuova stima ufficiale dei costi dell'opera e indirettamente l'esistenza di un piano economico-finanziario ad ora inesistente o comunque non conosciuto.

Quindi gli 8,2 miliardi di euro, di cui un 40% (3,28 miliardi di euro a carico dell'Unione Europea) sono una pura e semplice fantasia, sia perché ad oggi nessuno ha spiegato come si arrivi a questo sconto sulla realizzazione del tunnel, né come un accordo bilaterale, non sottoscritto dall'Europa, possa impegnarla a versare quasi 3,3 miliardi di euro, quando tra l'altro la coperta è molto corta sulle reti transeuropee (TEN-T). Tanto che il commissario europeo ai trasporti Siim Kallas, negli scorsi giorni in un'intervista ad Italia Oggi ha dichiarato che i fondi pluriennali destinati agli assi prioritari europei potrebbero aumentare da 8 a 31,7 miliardi di euro, che divisi per i 30 progetti prioritari europei, fanno al massimo un miliardo di euro per ogni progetto, spalmato nel tempo. Il finanziamento della UE per le opere di indagine di fattibilità è stabilito al momento (salvo nuovi tagli) in circa 643 milioni (erano 671 e sono da suddividere tra Italia e Francia). I contributi verrebbero elargiti solo a fine lavori e solo se i tempi stabiliti saranno rispettati. Oggi il sondaggio geognostico non è ancora partito nonostante nel crono programma si citasse una data precisa, inizio 2010!

Il progetto preliminare della tratta italo-francese approvato dal CIPE contiene ben 222 "prescrizioni" e 5 raccomandazioni, ed è stato impugnato davanti al TAR dalle associazioni ambientaliste e dagli Enti territoriali coinvolti, ognuno sulla base della propria legittimazione. Allo stesso modo è stato impugnato il progetto della discenderia di Chiomonte. Mentre il progetto preliminare della tratta nazionale è ancora sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale e il Ministero dell'ambiente ha chiesto ben 36 integrazioni su aspetti ambientali salienti del progetto. Iniziare l'opera prima del perfezionamento delle procedure di VIA e delle decisioni del TAR Lazio sarebbe un azzardo.

La suddivisione per fasi del progetto è un espediente per dimostrare che i costi diminuiscono. In verità l'operazione non ha funzionato poiché nei progetti si dichiara che la "fasizzazione comporta costi suppletivi per circa 200 milioni di euro! Inoltre se l'Europa decidesse di finanziare solo il tunnel, resterebbe totalmente a carico delle finanze pubbliche la tratta tra Susa e Chiusa San Michele con un surplus di costi rispetto quelli oggi stimati di oltre un miliardo di Euro (a preventivo).

La priorità sarebbe la sistemazione del nodo, cosa vogliono fare invece? Realizzare la galleria. Il grande affare sono gli appalti per il tunnel di 57 km (che ancora non si sa se è fattibile), ma la criticità è il nodo di Torino dal costo pari a 1/20 della galleria. Strano vero?

Più che "low Cost" questo sarebbe un progetto "long cost", ma questa metodologia permetterebbe di cominciare l'opera tenendo aperto il rubinetto dei costi il più a lungo possibile, come una Salerno Reggio Calabria del nord....

Tra l'altro nell'Accordo ufficiale tra Italia e Francia del 30 gennaio scorso non c'è traccia di cifre e anzi si rimanda al progetto definitivo e ad una valutazione di un soggetto terzo per stabilire il costo dell'intervento

La ripartizione dei costi che Monti dichiara in 8,2 miliardi, ma che sul sito ufficiale Ltf diventa 9,5 miliardi, sarebbe ripartito tra gli stati in modo non proporzionale ai chilometri di galleria: l'Italia per i suoi 12 km (su 57) pagherebbe il 50% dei costi.

L'asse commerciale equivalente al 34,4 % citato da Virano, pardon Monti, nel suo documento non significa nulla. Dell'asse fanno parte anche il valico del Monte Bianco, il Frejus autostradale, Ventimiglia, i valichi del cuneese tra cui quello di Tenda... idem per sui valori di interscambio verso

Ovest. Si annoti che i valori di interscambio aumentano con l'aumentare del valore delle merci e dell'inflazione, il che non corrisponde a quantità di traffici reali. Un 6,3% in più citato da Virano è sostanzialmente dovuto all'aumento dei prezzi, mentre la quantità di scambi in tonnellate resta sostanzialmente inalterata rispetto al 2010, ma ben al di sotto (circa 70 %) rispetto alla fine degli anni 90. Qui il governo tramite i dati dell'Arch. Virano ha cercato di fare il furbetto, ma a dimostrazione che i flussi principali e assolutamente maggioritari siano Nord Sud il Governo stesso ammette che la Germania ha il maggior interscambio con l'Italia...

I costi dichiarati pubblicamente in TV da Virano per la Torino Lyon sono 130 milioni a chilometro, a preventivo (tutti sappiamo che a definitivo come minimo quadruplicano), ma la cosa da chiarire è che si tratta di stime al 2009. Quanto costava l'acciaio, la benzina, il rame, il cemento nel 2009? Alcune materie prime sono già aumentate del 35% in 3 anni. Possiamo già parlare di 160 milioni a km a preventivo' 1600 euro a centimetro? Quante scuole, ospedali, quanti locomotori o vagoni si possono comperare con la cifra equivalente ad un km di ferrovia? In ogni caso finora, senza piantare un chiodo circa 800 milioni sono già sprofondati nel buco della Torino Lyon. Un economista, definito "tecnico" che avvalga simili sprechi non può definirsi sobrio! A proposito, Di Pietro, ministro che chiese i finanziamenti nel 2007 scriveva: Questa è un'opera dalla complessità senza precedenti, che abbisogna di un "montaggio finanziario accurato e della partecipazione economica della UE. Nessuno sa se l'Europa tirerà fuori i soldi, nessuno sa se l'Europa troverà dei finanziamenti. Tutti i governi invece vorrebbero tenere i costi delle grandi opere fuori dai bilanci statali. Insomma la Torino Lyon non ci porterà più velocemente in Francia ma verso Atene, verso l'aumento infinito del debito pubblico, verso il fallimento.

### **3 - Qual'è l'importanza economica dell'area collegata alla Torino Lyon?**

Parlare di baricentri economici e di numeri di abitanti ha un senso se si parla di bacini economicamente pesanti come Parigi e Londra, circa 40 milioni di abitanti, nonostante questo la linea ferroviaria Eurotunnel è già fallita 2 volte! Si consideri inoltre che l'itinerario preferito per i treni dell'Eurotunnel prosegue sulla direttrice svizzera e non italiana per evidenti ragioni di maggior traffico. Per le merci inoltre andrebbero considerati prioritariamente gli itinerari delle "autostrade marittime", che per evidenti questioni di costi del trasporto assorbiranno nel tempo sempre maggiori quantità di traffici.

La propaganda delle "macroregioni" è una bufala colossale, degna di truffatori del secolo scorso, i tassi di crescita di questa macroregione supposta non sono neppure paragonabili con regioni ben più piccole della Germania che non sono state benedette con la AV ferroviaria. Il parallelismo dell'architetto Virano tra crescita, futuro e velocità/ capacità è del tutto anacronistico allorché tutte le regioni economicamente avanzate ragionano oggi di filiera corta e chilometri zero, di reti internet, di cablaggio. La novità non è il cemento, la novità, è la rete informatica questa sì ad alta velocità!

Le risposte del governo si basano spesso su valori monetari che sono soggetti a variazioni indipendenti dalle quantità di merci trasportate e si può facilmente verificare che non esiste nemmeno un parametro utile di ragionamento che si basi su numeri di passeggeri. Nel miglior stile di Virano si interpretano i dati, e quando si rischia di non saper cosa dire di favoleggia di futuro senza neppure aver compreso il presente.

### **4 - Quali sono i punti più qualificanti del nuovo accordo?**

Il nuovo accordo, come già detto (vedi domanda e risposta n. 2) stabilisce nella sostanza solo la nuova ripartizione percentuale dei costi tra Italia e Francia ed è significativo che nella risposta della Presidenza del Consiglio si usi il condizionale: l'Ue potrebbe erogare un finanziamento fino all'ammontare del 40% del costo complessivo. L'uso del condizionale può essere comprensibile ai soli fini propagandistici ma è sinceramente impresentabile dal punto di vista istituzionale, visto che il testo compare sul sito di Palazzo Chigi.

Si deve ricordare che in nessuna parte dell'Accordo del 30 gennaio compare alcuna esplicitazione dell'impegno dell'Unione Europea non potrebbe essere altrimenti dato che l'accordo del 30 gennaio, non è sottoscritto dalla Commissione Europea ed impegna solo i Governi di Italia e Francia.

C'è da notare tra l'altro che si tratta di uno strano accordo, anche rispetto ai reali impegni assunti dai due Paesi contraenti dato che all'art. 1 che descrive l'Oggetto dell'Accordo si precisa: "IL presente accordo non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti all'articolo 4 dell'Accordo firmato a Torino tra i Governi italiano e francese il 29 gennaio 2001. In particolare non ha come

oggetto di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese, che richiederà l'approvazione di un protocollo addizionale separato, tenendo conto in particolare della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto". Di quale accordo parliamo? Quello del 2001, quello sul libro bianco di Delors oppure quello di Pracatinat? Di una cosa siamo certi: quando i proponenti sono in crisi fanno un nuovo accordo, e ad ogni accordo o costi lievitano, mentre le merci diminuiscono e i cittadini comprendono sempre più la truffa.

I tre anni di lavoro impegnativo e ben retribuito di burocrati e faccendieri hanno portato ad un unico risultato: la militarizzazione del territorio ed una spesa enorme (attorno ai 100.000 Euro al giorno), solo per la cosiddetta "sicurezza" di Maddalena, il finto cantiere, così come è stato definito dai parlamentari europei che lo hanno recentemente visitato.

Far approvare in progetto di questo tipo da parlamenti che non sanno neppure di cosa si parla come è stato dimostrato ampiamente (RAI 2 L'ultima Parola) è un comportamento irresponsabile specie per un Governo pro tempore di presunti tecnici.

E' fin troppo evidente l'interesse delle banche, prima ancora che di Confindustria all'affare. Il vero affare infatti è prestare i capitali senza rischi per decine di anni. Capitali enormi che permettono l'incasso garantito di interessi colossali, presumibilmente non inferiori al capitale impegnato nell'opera.

Interessi a debito che alla fine saranno caricati sulle future generazioni. Insomma con il DIO TAV si vende una profezia di progresso uccidendo le poche speranze dei giovani caricandoli di debiti. Con il DIO TAV si rende palese la totale nullità della politica e la mancanza di etica economica. La stessa mancanza di etica che stava dietro alle risate tra imprenditori dopo il terremoto dell'Aquila. Quando poi si parla di riprogettazione e di Governance viene veramente da ridere. Basta pensare a tutta una serie di sondaggi mai effettuati o realizzati sul lato opposto della valle rispetto all'attuale percorso.

Per concludere annotiamo che il trasferimento modale alpino dovrebbe far parte di un piano nazionale dei trasporti che invece manca colpevolmente da anni. L'uno e l'altro rimangono buoni propositi, nient'altro.

### **5 - L'opera è stata concertata col territorio?**

Anche qui dire che c'è stata attenzione alle richieste del territorio e che ci sono state 183 sessioni di lavoro settimanale non dimostra, né conferma assolutamente nulla visto che i progetti del cosiddetto cunicolo della Maddalena, del tunnel di base e della tratta italiana, presentati in VIA, mai sono stati sottoposti all'approvazione dell'Osservatorio Val Susa. Né, d'altra parte, il ruolo dell'Osservatorio è stato mai quello di dare assenso a specifici progetti. Certo l'Architetto Virano fatica molto a distinguere il suo ruolo di promotore dell'opera da quello di Commissario "super partes", riducendosi spesso ad una maschera teatrale in stile goldoniano.

Come si legge nel Primo quaderno redatto dall'Osservatorio (pag. 9) viene semplicemente detto che questo è l'organo tecnico in cui sono rappresentate tutte le istanze interessate, che ha il compito di istruire i problemi. Demandando al "Tavolo istituzionale" di Palazzo Chigi e alla Conferenza dei Servizi, rispettivamente le decisioni politico-istituzionali e amministrative riguardanti i progetti.

Le istanze dei territori sono state rappresentate? La risposta è NO. La prova? I sindaci buttati fuori dall'Osservatorio se non condividevano l'opera. Oppure tecnici come il Professor Tartaglia silurato perché pretendeva di verbalizzare gli incontri dell'Osservatorio.

Inoltre si propaga l'accordo di Pracatinat come l'inizio della concertazione, ma da quando in qua un accordo viene firmato solo da una delle parti, il proponente (travestito da Commissario), l'Architetto Virano?

Forse per richieste del territorio si intende lo spostare il tracciato di qualche decina di metri, progettare gallerie nel fondovalle, sotto alla linea esistente, convincere a forza di Contributi regionali comuni come Chiomonte (800.000 euro promessi per l'area archeologica) oppure la promessa di stazioni internazionali in cui in realtà i treni non fermeranno mai, come a Susa. Parlare di compensazioni con chiunque abbia studiato i progetti è perlomeno offensivo, infatti gli unici che le accetterebbero sono i comuni non coinvolti dall'opera. Guarda caso delle 50 amministrazioni coinvolte nella fase due dell'osservatorio, dopo l'esclusione dei sindaci contrari all'opera, ben 38 amministrazioni non risultano coinvolte dall'opera. Un esempio di truffa partecipativa, propaganda viranesca, parole al vento, anni di bugie per ottenere che la valle diventasse un calderone. Bravo Virano!

Signor Monti, uno simile commissario straordinario in un paese civile lo avrebbero licenziato da

tempo e invece di vender fumo dovrebbe guadagnarsi da vivere nel mercato reale dell'architettura! Per concludere annotiamo che dai Quaderni dell'Osservatorio si evincono 3 elementi: 1) la linea attuale non è satura, 2) l'opzione zero non è mai stata considerata, 3) prima delle nuove linee serve una politica dei trasporti, che però nessuno immagina di porre in essere.

Oggi si fa tanto parlare di compensazioni e di cifre. Facciamo notare che di fronte ad un costo a km a preventivo di 130 milioni, 500 a definitivo, ogni compensazione promessa non è altro che una vergognosa bufala buona per dei boccaloni della prima ora. Solo degli squinternati irresponsabili travestiti da amministratori possono pensare di farsi convincere da simili argomenti, anche perché la salute non può stare sul tavolo di alcuna compensazione.

#### **6 - Quali saranno i principali vantaggi della Torino Lyon, una volta realizzata?**

Scappa da ridere, ma diciamo subito che il vantaggio sarebbe solo per i finanziatori, le banche e per i General Contractors. La soluzione ci sarebbe: si può da subito di utilizzare qualche locomotore in più su una linea raddoppiata negli anni 80, far girare più convogli nella galleria del Frejus (ammodernata e resa percorribile ai treni merci di ultima generazione con una spesa di 700 milioni di Euro). Invece di vorrebbe scavare per 20 anni (ammesso che l'opera sia fattibile), magari senza aspettare gli esiti dello scavo geognostico, per una galleria inutile. Inutile e pericolosa: milioni di metri cubi di roccia potenzialmente amiantifera e uranifera, con la perdita di una quantità d'acqua equivalente al fabbisogno di 1.000.000 di persone (dato commissione COWI presso UE).

Con pochi milioni di Euro in locomotori, carri e vagoni ferroviari ed un poco di "organizzazione svizzera" si otterrebbe in brevissimo tempo il risultato voluto evitando di infilare il Paese in una guerra di religione sul TAV che costerebbe tra i 20 ed i 60 miliardi di Euro ove si riuscisse mai a realizzarla... forse fra 30 anni.

Una domanda: qualcuno ha l'ardire di dire e scrivere che la linea storica è vecchia, obsoleta. Ma allora perché si sono appena spesi 700 milioni solo nell'ammodernamento della galleria del Frejus di 12 km? Diciamocelo, la Torino Lyon è una truffa, nel caso contrario lo è stata la sistemazione della linea storica! Dei passeggeri non parliamo neppure, chi lo fa è un piazzista. I treni passeggeri veloci viaggiano già sulla vecchia linea, 3 coppie, di TGV e viaggiano ai 170 km orari in valle. Erano 6 coppie, li hanno tagliati per mancanza di passeggeri.

Se fosse serio il Governo dovrebbe spiegare che la nuova galleria necessiterebbe di un traffico di 250 treni al giorno per essere in pari, e che i treni veloci ai 200 all'ora non sono compatibili con quelli merci da 100 all'ora, che le linee veloci non sono compatibili con i treni pesanti, che la linea vecchie e nuova non sarebbero compatibili perché avrebbero alimentazioni elettriche diverse.

Questi fatti interessano al Governo o si accontenta della propaganda di Virano? Evidentemente si accontenta, non è per nulla tecnico e ben poco sobrio. Soprattutto non ha a cuore gli interessi dei cittadini ma quelli dei grandi gruppi bancari e di costruttori. Esempio lampante quello dell'affidamento senza asta dei lavori della galleria geognostica di Maddalena.

I Treni "metropolitani" sulla linea esistente ci sono già, girano vuoti, (servizi televisivi lo hanno dimostrato) sono già stati inseriti negli orari, ma non c'è utenza! Nonostante questo la linea attuale ha ancora il 60% di tracce libere.

Documenti governativi ufficiali hanno evidenziato che con la nuova linea completata da Torino a Lyon, solo l'1% dei traffici gomma passerebbe sulla ferrovia (fra 30 anni eventualmente) e non si considera che per allora le tecnologie permetteranno di avere camion molto meno inquinanti, ragion per cui anche la strampalata palla del bilancio ambientale dovuto alla diminuzione del traffico diventa assolutamente evidente.

Non serve velocità ma pulizia, mezzi efficienti, stazioni funzionali, prezzi concorrenziali, politiche dei trasporti moderne, integrazione tra i trasporti e la rete internet. Tutta roba che costa poco se proporzionata alla Grande Opera, il tunnel, buco nel bilancio pubblico.

Concludendo il costi per la Torino Lyon sarebbero immediati, sottostimati, i vantaggi sono già sovrastimati oggi ma soprattutto così lontani nel tempo da perdersi e perdere il Paese.

#### **7 – La Francia è più avanti di noi sui lavori di scavo?**

La risposta è semplice, in una valle spopolata, la val Maurienne, forti pressioni politiche e finanziamenti mirati ai comuni interessati hanno permesso finora solo di realizzare 3 diversi sondaggi, ovvero cunicoli che servono per verificare le caratteristiche geotecniche dell'area di intervento, le "discenderie", in tutto circa 8 km di scavo, che hanno evidenziato problemi geologici e idrogeologici non indifferenti.

Si dovrebbero scavare 57 km di galleria doppia, più le gallerie di collegamento tra i due tunnel, le

gallerie di ventilazione, roba da circa 150 km di scavo solo nel massiccio d'Ambin. 50 gradi calore, grisou, rocce inconsistenti, acqua calda in salita, almeno 21 faglie con venute d'acqua in forte pressione, rocce diverse, alcune durissime altre gessose e poco consistenti, vacuolari, intrise d'acqua, poi radon, amianto, materiali radioattivi... per questo e ma Monti non scaverà un bel nulla, in tutti i sensi!

LTF si è dimostrata priva di affidabilità tecnica: le tre opere di scavo che ha gestito si sono dimostrate un clamoroso fallimento. Per la discenderia di Modane, lunga 4.000 m, ha impiegato 5 anni, che corrispondono ad una media di 2,3 metri di scavo al giorno. Per quella di La Praz, lunga 2.480 m, ha impiegato 5 anni, che equivalgono ad una media di 1,4 metri al giorno. Per quella di St Martin La Porte, di 2.280 metri, 7 anni, corrispondenti a meno di un metro al giorno.

Considerando quindi una media di avanzamento di 1,5 m/giorno, la galleria geognostica di 7,5 km di Maddalena non sarebbe conclusa prima di 14 anni. Questa stima non tiene conto però delle probabili difficoltà geologiche che s'incontrerebbero negli scavi, come è accaduto durante la realizzazione della vicinissima centrale di Pont Ventoux, scavata in rocce analoghe, per cui i tempi potrebbero essere assai più lunghi.

In ogni caso la difficoltà di attivare gli espropri di Maddalena evidenzia anche un'incapacità congenita del sistema amministrativo. Le correzioni apportate sono di ordine militare con l'occupazione illegale dei terreni. Già questo fatto dovrebbe chiarire da solo l'impossibilità legale e l'incapacità gestionale di Virano, Ltf, prefetto e forza pubblica. In questo senso la presa di posizione del Governo a favore dell'opera è grave perché giustifica uno stato evidente di illegalità.

Per parte francese va detto che una recente perizia audit nel maggio 2003 stroncava questo progetto. Non a caso il candidato socialista alla presidenza della repubblica francese si è impegnato a dare un "colpo di freno" a nuovi progetti di linee ad Alta Velocità.

### **8) C'era davvero bisogno della nuova linea Torino Lione, visto il calo del traffico sulla direttrice storica del Frejus?**

Il tunnel dell'attuale ferrovia del Frejus è stato ammodernato permettendo il transito dei moderni container posti su camion sino alla sagoma di 4,08 metri (Gabarit B1, tipico delle ferrovie italiane, francesi ed europee): i lavori, conclusi nel dicembre 2010, hanno restituito un'opera grandiosa e modernissima. La questione della differenza di sagoma con i 4,20 metri della Torino-Lione è peregrina, perché anche i più grandi container passano senza problemi, se non sono caricati su di un camion e su un carro tipo Modalohr. I costi di ammodernamento hanno superato 700 milioni di euro.

In val di Susa tra il 1973 ed il 1994 sono stati costruiti anche il tunnel autostradale e l'autostrada del Frejus. La Valle di Susa è la valle alpina più ricca di infrastrutture viarie di Italia, con due strade statali, un'autostrada moderna ed una linea ferroviaria a doppio binario sulla quale già attualmente passa il TGV Parigi-Milano.

Attualmente nel tunnel di valico del Frejus passano 57 treni/giorno contro una potenzialità di 226 treni/giorno.

A livello di interscambio merci Francia-Italia, ad es. nel 2008 il traffico attraverso il valico ferroviario del Frejus è sceso a 4,8 milioni di tonnellate dopo essere arrivato ad un picco massimo di 10 milioni nel 1997. Il traforo autostradale del Frejus ha avuto 12,2 milioni di tonnellate di merci, lo stesso livello di 15 anni prima. Al Monte Bianco nel 2008 sono transitate 8,6 milioni, nel 1998, prima dell'incendio erano 13,3 milioni. Le previsioni di saturazione dei valichi sono del tutto infondate secondo i dati recenti e quindi è falso che sia indispensabile una nuova linea, non transitano merci perché diminuiscono i consumi.

L'ultimo dato risale al 2011, sono transitate solamente 3,9 milioni di tonnellate di merci ed anche l'autostrada (nonostante il progetto di raddoppio del tunnel) vede scendere in ugual percentuale le merci in transito.

### **9) Ci saranno ricadute occupazionali nella realizzazione della nuova linea? E nella fase di esercizio?**

È stato propagandato il Démarche Grand Chantier, ossia "Vendere bene il Grande Cantiere", uno strumento atto a fornire un'occupazione temporanea per le imprese edili.

Si tratta di garantire ai luoghi attraversati dall'opera che lo sviluppo del cantiere sarà l'opportunità per assicurare lavoro alla manodopera locale. Tuttavia, lavorandoci grandi imprese che quasi sempre non sono di provenienza locale, queste ultime si servono dei propri operai specializzati già esperti e non assumono sicuramente manodopera da formare perché la formazione costa. I

programmi di formazione proposti dalla “concertazione tra il potere centrale e gli enti locali” lasciano dubbi poiché si immagina che le amministrazioni locali debbano partecipare con le proprie risorse per formare personale che sarà impiegato per un tempo limitato, quindi un investimento che non torna a casa, una spesa e basta.

Gli unici benefici saranno relativi a subappalti a qualche albergo e ristorante locale e per quanto riguarda i cantieri. L’occupazione temporanea garantita a poche decine di operai non ripagherà l’economia locale, mentre il territorio nel suo complesso sarà devastato dal punto di vista ambientale con probabile abbandono della valle di parte della popolazione e perdita di valore immobiliare.

La cosiddetta Demarche Grand Chantier non è altro che una procedura amministrativa, e con opere simili e così complesse la specializzazione delle imprese e del personale è basilare ragione per cui la cifra di 4000 occupati indiretti è pura propaganda, infatti le società operanti si approvvigionerebbero autonomamente, senza utilizzare personale locale. Ciò provocherà la fuga di attività imprenditoriali locali con contemporaneo inserimento nelle lavorazioni a basso valore aggiunto (trasporto e movimento terra) di società già attive nella TAV e magari in odore di mafia.

#### **10) Il progetto ha una sostenibilità energetica?**

Si parla di un fantomatico studio sul “bilancio carbonio” del progetto a vita intera dove si stima che a regime la riduzione annuale di emissioni di gas serra sarà paragonabile alle emissioni di una città di 300.000 abitanti, dopo 23 anni però.

Uno studio dell’Università di Siena (dott. Mirco Federici) e intitolato “[Analisi termodinamica integrata dei sistemi di trasporto in diversi livelli territoriali](#)” dimostra scientificamente che “mentre il treno classico mostra rispetto all’auto un consumo di energia globale pari alla metà, la TAV mostra consumi doppi rispetto al treno e paragonabili alle auto: questo significa che se un TAV dovesse trasportare meno di 300 persone diventerebbe più energivoro di un’auto con due persone a bordo”.

Per quanto riguarda il trasporto merci la situazione è di gran lunga peggiore: “un treno mostra un consumo energetico che può variare dal 60% al doppio rispetto al trasporto su camion, mentre il TAV mostra consumi che vanno dal doppio fino al triplo dei camion”.

Per quanto riguarda la produzione di CO2 e particolato, “il TAV è addirittura più inquinante del trasporto autostradale”.

Perché in questo studio si arriva a queste conclusioni? Perché lo studio considera la produzione e l’utilizzo dei milioni di tonnellate di acciaio necessario per l’opera che per essere prodotto necessita l’utilizzo di milioni di tonnellate equivalenti di petrolio con emissione di milioni di tonnellate di CO2 e conseguente produzione di polveri sottili; a questo si aggiungono la produzione di cemento e le centinaia di migliaia di viaggi da parte dei camion e mezzi di cantiere.

Non sarà quindi il TAV a ridurre le emissioni proposte dal protocollo di Kyoto, è molto meglio l’attuale sistema ferroviario.

Alcune cifre: 6 milioni di mc di cemento, come 6 torri gemelle di New York, non meno un milione e mezzo di tonnellate di ferro ed acciaio (cioè come 30 portaerei). Consumo di energia elettrica 175 milioni di kWh all’anno, per la refrigerazione e ventilazione in fase di scavo che dovrebbe abbassare i 50° a temperature compatibili con la sicurezza.

#### **11) Esiste una sostenibilità ambientale?**

Affermazioni categoriche come quelle contenute nel testo di Palazzo Chigi sul fatto che il progetto non genera danni ambientali diretti e indiretti e che l’impatto sociale sarebbe assolutamente sostenibile si commenterebbero da soli, se non fosse che le risposte oltre ad essere surreali dal punto di vista tecnico (qualsiasi grande opera genera impatti sul conteso territoriale in cui viene inserita), sono molto scorrette, date le pesanti richieste di integrazione volute dal CIPE e dalla Commissione speciale di valutazione di impatto ambientale e considerato, quindi, lo stato attuale delle conoscenze e delle procedure amministrative sin qui avviate.

Infatti, bisogna ricordare, come vedremo meglio qui di seguito, che solo del cosiddetto cunicolo de La Maddalena (Chiomonte) è stato presentato un progetto definitivo, ma ancora non è noto un progetto esecutivo e non sono iniziati i lavori, mentre pendono al TAR del Lazio due ricorsi amministrativi di impugnazione della Delibera CIPE che approva il progetto. Mentre sia per la tratta internazionale italo-francese che per quella nazionale siamo ancora alla progettazione preliminare, con l’impugnazione della Delibera CIPE che approva la tratta internazionale, e quindi si attende il perfezionamento della procedura di VIA sui progetti definitivi.

Per essere più precisi, sicuramente molto più della Presidenza del Consiglio dei Ministri, facciamo qui di seguito un excursus sull'attuale stato dell'arte.

Il 10 agosto 2010 viene avviata la procedura di VIA sul progetto preliminare della tratta comune italo-francese. Il 24 gennaio 2011, grazie anche alle Osservazioni prodotte dalle associazioni ambientaliste (WWF, Pro Natura, Legambiente e Italia Nostra), e dalla Comunità montana e di alcuni Comuni della Val Susa e della Val Sangone, la Commissione tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente chiede che siano ripubblicate in VIA e quindi sottoposte ad una nuova fase di Osservazioni del pubblico aspetti sostanziali mancanti nel progetto LTF che riguarda principalmente lo scavo di gallerie (tunnel di base e tunnel dell'Orsiera) per complessivi 75 km, quali. 1. le alternative di trasporto dello smarino per ferrovia, 2) le alternative i riutilizzo e valorizzazione di materiale di scavo (in parte non trascurabile contaminato da sostanze pericolose quali l'amianto e uranio) in esubero, a) la realizzazione dello svincolo autostradale sull'A32. Il 3 agosto 2011 il CIPE (Delibera n. 57) approva comunque il progetto preliminare, rimandando l'approfondimento delle integrazioni richieste ed indica 222 prescrizioni su tutti gli aspetti più delicati dell'impatto ambientale, a cui dovrà conformarsi la progettazione definitiva (fase in cui viene perfezionata la procedura di VIA, ai sensi del Codice degli appalti). Nel gennaio 2012 associazioni ambientaliste (WWF, Pro Natura, Legambiente e Italia Nostra) e la Comunità montana e di alcuni Comuni della Val Susa e della Val Sangone impugnano, con due distinti ricorsi, davanti al TAR del Lazio la Delibera CIPE n. 57/2011.

La procedura di VIA sul progetto definitivo del cosiddetto cunicolo esplorativo de La Maddalena è stata avviata il 17 maggio 2010. Il 18 novembre 2010 il CIPE (Delibera n. 86) ha provato il progetto con ben 128 prescrizioni. A giugno la Comunità Montana e alcuni comuni della Val Susa e della Val Sangone e le associazioni ambientaliste (WWF, Pro Natura, Legambiente e Italia Nostra), che avevano presentato a suo tempo Osservazioni nell'ambito della procedura di VIA, impugnano la Delibera CIPE n. 86/2010 davanti al TAR del Lazio segnalando tra l'altro, che a loro giudizio, non si tratterebbe di indagine esplorativa ma di una vera e propria galleria di servizio di 7,6 km, strettamente funzionale al tunnel di base, e contestando il frazionamento dei vari stralci progettuali in VIA (c.d. cunicolo esplorativo, tratta internazionale e tratta nazionale)

Il 28 marzo 2011 inizia la procedura di VIA sul progetto preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale (SIA), elaborati da RFI/Italferr, riguardanti la tratta nazionale da Piana delle Chiuse a Torino (o come viene definita burocraticamente "Cintura di Torino e connessioni alla linea Torino-Lione - Nuova linea Torino-Lione Tratta nazionale"). Le associazioni ambientaliste (WWF, Pro Natura, Legambiente e Italia Nostra) nel trasmettere decine di pagine di Osservazioni chiedono il ritiro del progetto e la ripubblicazione ai fini della procedura di VIA perché la documentazione presentata, data la sua vaghezza, non risponde ai requisiti e agli standard stabiliti dalla normativa sugli appalti. Il 9 giugno 2011 la Commissione tecnica VIA e VAS del Ministero dell'ambiente invia a Italferr una richiesta di ben 36 integrazioni su aspetti fondamentali quali le emissioni in atmosfera e l'inquinamento acustico e da radiazioni ionizzanti e non, l'impatto sull'ambiente idrico, sul suolo e sul sottosuolo, sulla vegetazione, la flora, la fauna e gli ecosistemi e il paesaggio, la salute pubblica. La richiesta porta ad una nuova fase della procedura di VIA sul progetto preliminare che viene aperta il 17 aprile 2012.

Il progetto genera danni ambientali diretti ed indiretti, mentre nell'ambito sociale alcuni danni si verificano addirittura già prima dell'inizio di eventuali dei lavori. L'impatto più grave al momento è quello sociale sulle aree attraversate, con evidente manifestazione nel crollo dei prezzi immobiliari. In questo senso ci troviamo in una situazione assolutamente opposta a quella descritta dall'Architetto Virano che improvvisatosi oracolo aveva previsto sui "Quaderni dell'osservatorio" una rivalutazione immobiliare equivalente all'aumento di oltre 26 euro al metro quadrato.

L'insostenibilità ambientale deriva da una quantità di fattori totalmente sottostimati ovvero ufficialmente sconosciuti ai promotori che ad esempio sottostimano in 40 mila le persone coinvolte mentre invece sarebbero almeno 400 mila, molte delle quali nella cintura torinese. Sembra che nessuno nel governo abbia letto il progetto nel quale si cita che l'incremento di malattie respiratorie e cardiocircolatorie sarebbe del 10% in valle a causa dei cantieri... Il trasporto di marino, la creazione di enormi discariche, l'utilizzo massiccio della ferrovia per trasportare rocce, la quantità enorme di mezzi movimento terra necessari non fanno che confermare l'insostenibilità dell'opera. Totalmente sottostimato l'effetto dei forti venti e delle gravi alluvioni che si susseguono da anni in



valle.

Il fatto che il progetto attuale (questo è solo il 7° progetto) si sviluppi in gran parte in galleria non deve rassicurare proprio per nulla. Gli acquiferi delle montagne, la quantità di scavi ed il calore altissimo nelle viscere dei monti sono i fattori ambientali totalmente nascosti da Virano. Fattori che come per l'amianto e l'uranio non farebbero che aumentare i costi dell'opera. Rassicura poco che nel 2005 dopo alcuni sondaggi farsa, Virano avesse rassicurato tutti che l'amianto non c'era... adesso si scopre che ne dichiarano l'esistenza nei loro progetti...

Un tracciato per la tratta internazionale in territorio italiano di 81,1 km ma solamente una decina di km all'esterno, risulta evidente che anche la sicurezza del trasporto diminuirebbe rispetto alla linea attuale... Le gallerie profonde, intercetterebbero le falde acquifere condizionando gli acquedotti e l'agricoltura, risorsa che ha ormai pochi spazi di sviluppo a seguito della enorme quantità di strutture viarie realizzate (nota bene: Virano fu amministratore proprio della più importante, l'autostrada A32). In sintesi il consumo del suolo dell'opera assume una grande rilevanza se confrontata le superfici ancora libere ma il ragionamento dell'Architetto è che siccome c'è già tanto cemento bisogna cementificare ciò che resta...

Il suolo occupato dalla struttura, cantieri, aree a servizio e vincolate creerebbe una situazione insostenibile per le attività, per il turismo e per la residenzialità. Già in passato si sono create enormi strutture inutilizzate, cave e discariche, ma in quel caso nessuno ancora sapeva cosa rappresentava un'opera tanto impattante, oggi tutti ne hanno coscienza.

Un governo che nega l'esistenza di simili problemi non garantisce alcun tipo di fiducia e l'utilizzo della forza per iniziare un semplice cantiere di verifica geologica ne è la prova.

### **12) Quali sono gli aspetti geologici più importanti?**

La difficoltà incontrata da LTF ed Rfi all'epoca dei sondaggi "militarizzati" nel 2010/2011 ha obbligato i proponenti ad utilizzare i dati forniti da altri enti, sondaggi realizzati in aree diverse, a profondità poco rappresentative della realtà che si doveva studiare. Insomma chi racconta che i sondaggi sono stati fatti dice bugie, idem per le valutazioni sull'acqua e sulla presenza di materiali pericolosi. Quale costruttore ammetterebbe di trovarsi di fronte ad un problema? Ma i problemi, forse insormontabili, sicuramente forieri di costi non dichiarati nei progetti ci sono.

Chi vuole fare un test può andare su internet e cercare i vocaboli uranio valsusa, scoprirà cose che Virano nega mentendo spudoratamente. Nessun Architetto ha un naso così sopraffino da poter testare il radon, l'uranio e l'amianto fin dentro le montagne, sarebbe un fenomeno da baraccone.

L'Agip Mineraria invece trovò materiali radioattivi nelle aree vicine al "fortino di Maddalena fin dagli anni 70, usando metodi scientifici, rilevando ben 28 affioramenti, la maggior parte dei quali nella zona del cunicolo di Maddalena (!). E dove c'è radioattività, c'è radon, chiedere per informazioni a Pont Ventoux.

Per l'amianto il dato di riferimento è reperibile anche qui su internet, ma anche direttamente nei progetti LTF. Se non bastasse si sappia che a Cesana, vicino al confine francese, i lavori per una importante arteria sono fermi: non si sa come procedere di fronte a tanta roccia amiantifera! Segno che le procedure di sicurezza potrebbero addirittura bloccare i lavori.

L'amianto è presente un po' ovunque in valle di Susa e perfino durante la scelta dei siti olimpici del 2006 si incontrarono affioramenti in diverse località valsusine.

### **13) Come sarà smaltito il materiale di scavo?**

La realizzazione della linea produrrà una rilevante quantità di materiale di scavo. LTF prevede di massimizzare il riutilizzo del materiale, stoccandone grosse quantità nelle discariche valsusine a Mattie, Sant'Ambrogio, Caprie. LTF li chiama "interventi di riqualificazione ambientale" ma 9,6 milioni di tonnellate di pietrisco costituiscono una montagna di pietre e materiali vari, magari inquinati in parte durante i lavori (come nel Mugello). La movimentazione dei materiali a discarica e di quelli riutilizzati e lavorati eventualmente creerebbe un flusso pesantissimo di mezzi in grado di mutare in peggio la già critica circolazione viaria. Per ciò che riguarda il trasporto via treno del marino è la scoperta dell'acqua calda di Virano, o almeno così viene venduta. Trasportare da Susa a Montanaro, vicino a Chivasso, 80 km di distanza, su vagoni ferroviari, passando per il nodo di Torino è un'impresa degna di un illusionista, il mago della bufala. Della serie tutto è possibile, tanto pagano gli altri...

Tra l'altro le discariche di Montanaro prima dell'inizio degli scavi potrebbero già essere esaurite. Ma i maghi a cosa servono? Un colpo di bacchetta magica e via! Zero emissioni, nessun impatto, niente polvere, discariche rinaturalizzate, treni che viaggiano su e giù leggeri e silenziosi per anni, centrali

nucleari francesi che producono a tutta forza l'energia necessaria per farli muovere, e noi che paghiamo sia le magie del mago che il suo stipendio (ormai sono 6 anni).

#### **14) Qual è la dimensione reale del dissenso delle amministrazioni locali?**

Vi ricorderete tutti le dichiarazioni di Virano in cui si affermava che ormai i contrari erano poche persone, catalogate da Chiamparino nei “soliti quattro gatti”?

Questo è il punto su cui il mago architetto dà il meglio di sé. Lasciato non a caso come ultimo. Si tende a dimostrare che sono tutti d'accordo, ma spieghiamo meglio: i comuni francesi, 87, dice Virano, in realtà non hanno ancora visto alcun progetto che in Francia non c'è. Partirà eventualmente (se il Governo francese troverà le risorse) solo dopo il 2024, fra 12 anni, allorché i francesi avranno qualche certezza sulla fattibilità reale del tunnel e sulle reali intenzioni degli italiani (ci conoscono bene e non vogliono rischiare). Dei restanti 25 comuni a noi risulta che 24 abbiano deliberato contro, in valle di Susa. Come dire: dove passa il progetto lo hanno bocciato. Questa è la realtà, i numeri di Virano sono una truffa.

Diciamo però anche un'altra cosa: come mai l'Architetto tira in mezzo i comuni francesi? Non stiamo parlando del tracciato italiano?

Parliamone. I comuni favorevoli da Chiomonte a Chiusa San Michele sono 2 vogliamo spiegare come mai? Chiomonte ha ricevuto grossi aiuti dalla Regione Piemonte per la stazione sciistica del Frais ed ha un assegno pronto di 800.000 Euro per “riqualificare l'area archeologica”. Una storia non proprio lineare in cui compaiono parenti di assessori regionali e finanziamenti che arrivano direttamente da Roma dopo la visita del sindaco Pinard ai ministeri interessati dal TAV. Parliamo dell'altro comune favorevole (o forse no, non è ancora chiaro) Susa. L'attuale sindaca Amprino dopo essersi scagliata contro l'opera nel 2005, ha repentinamente cambiato idea ottenendo i voti delle ditte segusine che oggi operano a Chiomonte, voti necessari per diventare sindaco sotto l'ala protettrice dell'Onorevole Bonsignore, esperto navigatore in appalti & C. La stazione internazionale, che di internazionale ha solo il nome, è stata l'altra fetta di torta, per adesso ancora in frigorifero, anzi in freezer. Per fortuna ad alzare il livello di attenzione sull'opera in famiglia Gemma Amprino c'è il marito, medico, che firma il manifesto NO TAV dei medici valsusini. Ciò che Virano proprio non capisce è che in un pasticcio simile, che lui stesso ha creato e fomentato da Pracatinat in poi e forse anche prima, ogni amministratore attento e disinteressato ha preso le distanze dal suo operato degno di un illusionista circense. Per questo motivo l'opposizione aumenta, perciò lo striscione amministratori della valle di Susa precede sempre i cortei, per questo il presidente della Comunità Montana l'Ingegnere Sandro Plano è attaccato dal suo stesso partito (guarda caso lo stesso di Virano) che pare avere grossi interessi nell'opera con la CMC di Ravenna, la stessa ditta che si è aggiudicata senza bando i lavori di Maddalena per 94 milioni nel 2011 dopo che nel 2005 aveva vinto un altro appalto di LTF, in altra area, con altre modalità ed altri costi (85 milioni)... l'appalto di Venaus appunto, quello per cui è già dovuta intervenire la Magistratura. Quello per cui l'attuale Ministro Severino provò senza successo a difendere Comastri il direttore di LTF del tempo, che si prese una bella condanna per turbativa d'asta.

Il Tav non si farà, e sarà un bene per i contribuenti e per qualsiasi governo realmente “sobrio” attento ai reali bisogni dei cittadini. Per procedere in una situazione così complessa che evidenzia ormai presso la maggioranza assoluta della pubblica opinione l'inutilità dell'opera, possiamo solo consigliare di cambiare al più presto gli interlocutori che non si sono rivelati credibili, affidando la questione ad un gruppo di tecnici, possibilmente non di parte.

Il Governo pro tempore e tecnico di Monti ha grosse responsabilità. La trasparenza prima di tutto se la assumo!

La redazione: Ambiente Valsusa  
Scrivi a: [info@ambientevalsusa.it](mailto:info@ambientevalsusa.it)