Le cose da sapere sulla Tav Torino-Lione: 27 anni dopo

scritto da Fernando Romussi
Questa nota ha lo scopo di fornire informazioni aggiornate sulla Grande Opera Inutile e Imposta: una linea ferroviaria Treno Alta Capacità per il trasporto essenzialmente di MERCI tra Italia e Francia, anche se viene ancora chiamata TAV e progettata nel 1990.

Opera oggetto di forte contrasto da parte del Movimento NO TAV della Valle di Susa, per il terribile danno ambientale e l'evidente spreco di risorse pubbliche del progetto. Proprio l'opposizione continua all'opera ha costretto ora i progettisti a scelte incredibili: se pensate di avere ormai visto tutto sinora sulle scelte criminali di certe opere "strategiche", ricredetevi e se venire a conoscenza dei dettagli che seguono, vi può causare disturbi, non proseguite.

Riassumiamo brevemente lo stato dell'arte dell'opera dopo 27 anni di progetti e 8 anni di lavori con la situazione degli scavi eseguiti sinora:
-Tunnel di servizio o geognostici scavati: 7 Km in Italia e 9 Km in Francia
-Traforo Ferroviario: ZERO Km su un totale previsto di 57,5 Km (di cui 12,5 Km in Italia)
-Soldi già spesi dal contribuente Italiano: € 800 milioni (stima)
-Spesa totale preventivata per Italia: € 4,4 Miliardi ……Il 58% del totale! Perché nei primi accordi nel 2004 la Francia si lasciò convincere solo a fronte della promessa del Governo Italiano di sostenere la quota maggiore delle spese.

Il 7 agosto di quest'anno, il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) ha approvato i primi due lotti costruttivi della tratta transnazionale della linea ad Alta Velocità Torino-Lione, previsti dall'accordo tra l'Italia e la Francia.

Il mese scorso il Governo Francese ha ufficialmente dichiarato di volersi prendere una PAUSA di riflessione sulle Grandi Opere incluso il TAV Torino-Lione e di rimandare la decisione al 2018. Il Ministro Del Rio ha subito dichiarato che l'opera invece prosegue perché sono già stati scavati 20 Km di Tunnel corrispondente al 14% dell'opera (sic!). Sappiamo bene chi fornisce tali informazioni inesatte e propagandistiche al Ministro: la ditta francoitaliana

affidataria dei lavori (TELT).

Nel frattempo è stata cancellata tutta la tratta tra Susa e Torino (oltre 50 Km) e quindi se il Traforo venisse effettuato il TAV viaggerebbe poi sino a Torino sugli stessi binari standard sui quali viaggia ora 3 volte al giorno il TGV francese Parigi-Milano e i treni merci nella galleria del Frejus (rimodellata anni fa) e non si avrebbe quindi alcun incremento di capacità di trasporto.

Il cantiere in Italia si trova qui a Chiomonte (loc. Maddalena) ed era previsto che si spostasse poi a Susa, base di partenza del traforo ferroviario. La difficoltà di aprire e gestire, sotto l'aspetto della "security" un cantiere molto ampio a Susa, ha costretto la TELT a rivedere il tutto e a luglio ha presentato un nuovo progetto denominato "Variante Maddalena", che prevede praticamente un raddoppio dell'area cantieristica.

Da sette anni i contadini che hanno campi e vigne nell'area del cantiere, hanno un pass e devono ottenere un controllo ogni volta che vanno a lavorare. La famosa Via Francigena è interrotta da tempo in quella zona e un'altra strada di collegamento sarà chiusa per più di 12 anni. E' previsto che la nuova area di cantiere così allargata sia monitorata e servita da circa 400/500 uomini delle forze dell'ordine e militari.

Il traforo prevede lo scavo di DUE Tunnel ferroviari con fresa TBM e di un terzo tunnel posto mediano e in alto rispetto ai due, per il passaggio dei mezzi di soccorso in caso di incidenti.

Lo smaltimento dall'area di cantiere di **tutte le terre di scavo dei tre tunnel (smarino) non potrà avvenire che via gomma e quindi si prevede la costruzione di due svincoli per collegare il cantiere all'Autostrada A32 per i flussi di materiali di scavo (4,5 milioni di metri cubi per i 12,5 Km di tunnel in Italia) e anche di costruzione (conci).** Ogni giorno per anni e anni centinaia di camion scenderebbero a Susa per poi invertire la marcia e risalire la valle sino a Salbertrand (zona di stoccaggio temporaneo), per il trasbordo poi sul treno e il definitivo deposito in due aree a metà della valle di Susa. Sono stati calcolati 440.000 viaggi in dieci anni per un totale di oltre 22 milioni di chilometri percorsi: bel servizio all'ambiente anche se i camion avessero motori euro 6!

Ma la Valle di Susa gode del fenomeno "tubo di Venturi" e il vento soffia e soffia forte, da anni! A parte la perdita di acqua durante gli scavi si prevede che **con i**

tunnel in esercizio verranno perse ogni anno 14 milioni di metri cubi di acqua: pari al fabbisogno idrico di 150.000 abitanti.

In Toscana nel Mugello con il TAV abbiamo già sperimentato cosa succede alla interruzione incontrollata delle falde acquifere: perdita per sempre di risorse preziose e possibile inquinamento delle acque residue utilizzate poi a valle per l'irrigazione in agricoltura. Esiste il rischio concreto che ampie zone di insediamenti situati su quel versante della montagna e su quello opposto vengano private dei tale risorsa, come già verificato nel recente passato in Valle per opere autostradali e di canalizzazioni per centrali idroelettriche.

Dagli scavi **saranno estratte 130.000 metri cubi di "pietre verdi" contenenti amianto,** stoccate provvisoriamente e poi sigillate, a fine opera, in fondo al tunnel geognostico scavato per 7 Km. Immaginatevi i controlli nel curare la separazione dell'amianto dall'altro materiale scavato e che sia evitato che rimanga nello smarino trasportato sui 440 mila camion

La "Variante" in discussione è figlia della scelta scellerata di anni fa da parte degli Amministratori Locali non solo di non opporsi ma di aver favorito l'apertura del cantiere a Chiomonte, con loro momenti di gloria nazionale, e convinti di ricevere larghe compensazioni in cambio e di favorire occupazione in una Valle depressa. Recentemente Del Rio ha promesso come stanziati cento milioni: "prostituzione urbana" è il termine che prendo a prestito. L'impatto delle Variante è in via di presentazione ai cittadini da parte delle Amministrazioni locali, supportate dal Movimento No TAV, in diverse assemblee pubbliche nei Comuni della Valle coinvolti ora in modo diretto, perché destinatari di aree di stoccaggio temporaneo di uno stabilimento lungo 300 metri per la costruzione dei conci (Salbertrand) in zona alluvionale e per il deposito definitivo dello smarino (Caprie e Torrazza) e a conoscenza delle capacità di sversamenti illegali delle imprese dedite al movimento terra. Persino l'attuale Sindaco di Chiomonte si sta preoccupando per l'impatto che anni e anni di cantieri così impattanti avranno sulla vita del piccolo borgo di montagna e sulle impossibili prospettive di sviluppo.

Si sta quindi allargando l'area di presa di coscienza e rivitalizzando la partecipazione popolare. Anche i Comuni dell'Alta Valle di Susa interessati al flusso turistico e sinora molto favorevoli all'opera, ci stanno ripensando, coscienti che ora toccherà anche a loro di pagare un prezzo alto per tali scelte "strategiche", che forse hanno una finalità diversa da quella propagandata sinora

come mezzo indispensabile per lo “sviluppo” e la “crescita”.

***Fernando Romussi**

Nota – Tutte le informazioni sono state ricavate da uno studio dei tecnici dell’Unione dei comuni della bassa valle di Susa, che stanno preparando le osservazioni di merito su tale nuovo progetto.