

Bussoleno e Firenze, 21 novembre 2011

Al Presidente del Consiglio
Prof. Senatore Mario Monti

Signor Presidente,

“... soldi pubblici forse bisogna spenderne meno, per fare crescita...”: ci ha fatto molto piacere udire questa affermazione dalla Sua viva voce nel corso della trasmissione “Otto e mezzo” su LA7, il 20 ottobre scorso, dunque ben prima della crisi di governo e della Sua conseguente nomina alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

La Comunità Montana della Val di Susa e Val Sangone e l'Associazione fiorentina di volontariato *Idra* hanno sempre sostenuto una pluriennale attività di documentazione e di informazione alla cittadinanza sulla nuova ipotizzata linea ad “Alta Capacità” Torino-Lione e sul prospettato passaggio nel capoluogo toscano della nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità Milano-Roma-Napoli. Tecnici qualificati hanno analizzato in dettaglio tutti gli aspetti di questa lunga vicenda ed è emerso 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, come le cronache e i riscontri nelle aule di giustizia hanno provato *ex post*.

Si ipotizzava pure un rilevante pregiudizio per l'erario sia nella fase di realizzazione che in quella della gestione dell'infrastruttura. Essendo infatti 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 penalizzazione per le casse pubbliche si è rivelata essere ancora più severa di quanto prospettato all'inizio dai proponenti in conseguenza del fatto che l'impresa si dimostrava concretamente, nel suo evolversi, totalmente a carico delle casse pubbliche anche nel momento della cantierizzazione. E ciò a dispetto delle promesse iniziali dei promotori dell'opera, per lungo tempo reiterate, secondo le quali una quota di maggioranza dell'impresa sarebbe stata costituita da investimenti privati in regime di *project-financing*. Quota che non si è mai concretizzata.

1/2

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 le risorse del territorio, oltre ogni limite ragionevole. Il danno sociale e ambientale, rappresentato dalla dispersione irreversibile di ingenti risorse idriche di alta qualità, nonché da fenomeni diffusi di cementificazione e inquinamento, e da nuovi contributi di dissesto idrogeologico, era peraltro già insito in una progettazione approssimata. Si evidenziano inoltre i danni a immobili, proprietà, impianti produttivi e altri manufatti lesionati dalle conseguenze dei lavori TAV e indennizzati in misura irrisoria. Emblematica la circostanza che un'alternativa ragionevole ed economica alla tratta appenninica TAV era assolutamente praticabile. Una valutazione tecnica della direttissima storica Bologna-Prato-Firenze ne evidenziava infatti gli amplissimi margini di potenziamento, che si sarebbe potuto ottenere introducendo i sempre più perfezionati sistemi elettronici di controllo della capacità e sicurezza applicabili alle linee storiche. Nemmeno questa opzione, che la società civile ha vanamente presentato, è stata presa in considerazione, forse proprio in ragione della sua *economicità*: sarebbe costata una cifra dell'ordine di *un cinquantesimo* di quanto lo Stato ha speso per la nuova galleria.

Per quanto riguarda il progettato nodo ferroviario TAV della città di Firenze, la stazione approvata è un manufatto sotterraneo ‘subacqueo’ (cioè da costruire in prossimità del subalveo di due torrenti esondati l'ultima volta nel 1992). La “Foster” (unica stazione al mondo a ospitare i soli treni TAV), approvata senza Valutazione di Impatto Ambientale e senza consultazione con l'opinione pubblica, dovrebbe essere servita da un doppio tunnel scavato sotto la città perpendicolarmente alle linee di scorrimento della falda freatica per una lunghezza di oltre 6 km. I lavori per il nuovo terminal sono iniziati, nonostante la palese incongruità di uno schema progettuale che lo ha collocato in una zona distante diverse centinaia di metri rispetto al nodo di Santa Maria Novella. Qui, l'Associazione *Idra* ha da tempo proposto che la migliore soluzione venga scelta tramite un confronto e un dibattito pubblico e trasparente tra le diverse soluzioni possibili sulla base del miglior rapporto costi/benefici, e non sia invece aggiudicata aprioristicamente all'intervento più costoso per le casse pubbliche e, malauguratamente, anche più impattante per la città.

Le medesime storiche incongruenze progettuali e di pianificazione trasportistica si ripresentano oggi col progetto della nuova linea ad “Alta Capacità” fra Torino e Lione, via Val di Susa. “Alta Capacità”, si dice, in quanto dedicata – in

virtù di una improvvisa capriola nominale - non ai passeggeri bensì, teoricamente, al trasporto merci. Una prospettiva non plausibile e logisticamente irrazionale, in quanto la linea ferroviaria storica mista (passeggeri/merci) sulla medesima tratta è utilizzata per meno del 20% della sua capacità. Al contrario, i valori del traffico ferroviario merci sono andati precipitando nel tempo. Nella relazione Italia-Francia il traffico merci è passato da 8,6 milioni di tonnellate del 2000 ad appena 2,4 milioni di tonnellate del 2009 (facendo registrare dunque un - 72%), mentre contestualmente continuava a crescere il traffico attraverso le frontiere svizzera e austriaca. La tesi che attribuisce proprietà miracolistiche all'investimento infrastrutturale sull'economia in tempo di crisi risale a Keynes. Oggi l'Italia deve produrre e vendere a prezzi competitivi; il trasporto non è un problema dato che i nostri Trafori sono ampiamente sottoutilizzati, e non è credibile che il risparmio di qualche ora per un treno merci aumenti la competitività delle industrie italiane. I manufatti cinesi impiegano settimane per arrivare ai mercati europei.

Le popolazioni della Val di Susa si sono dichiarate avverse al nuovo progetto infrastrutturale anche attraverso i propri rappresentanti istituzionali locali fin dal momento della sua presentazione, circa venti anni fa. E ciò non solo per le controindicazioni ambientali assai rilevanti, ma anche per la mancata dimostrazione della sua utilità trasportistica per il Paese e per il negativo rapporto costi/benefici, specie ove si abbia cura di rilevare che i costi andrebbero a ricadere - come le relazioni della Corte dei conti e dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici attestano - esclusivamente sulle casse pubbliche. Purtroppo, l'approccio "globale" al problema, adottato dalla popolazione e dalle istituzioni della Val di Susa, non è stato apprezzato né considerato dai livelli istituzionali determinanti ai fini delle scelte politiche di fondo. E così la tutela della qualità della vita dei cittadini della Val di Susa, implicitamente e sinergicamente strumento di salvaguardia del disastro erario nazionale, è stata presentata 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.

Spiace rilevare nell'ultimo atto del Governo uscente, il "Ddl stabilità", la presenza di un provvedimento che 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. Uno Stato che, in una fase di crisi finanziaria globale, vuole investire cifre dell'ordine dei 15-20 miliardi di euro (suscettibili di raddoppio) in una ulteriore "grande opera inutile" come la Torino-Lione.

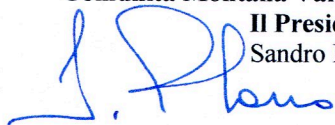
2/2

Gli abitanti della Valle di Susa e i Fiorentini sostengono che in Italia le alternative non mancano: sarebbe sufficiente investire risorse finanziarie e produrre lavoro in progetti, anche infrastrutturali, che tengano conto delle reali necessità dell'utenza, sia passeggeri che merci, e le incrocino con gli studi costi/benefici tra le diverse opzioni possibili. Si ricorda che ancora Keynes, quasi un secolo fa, sosteneva che il modo migliore per far girare l'economia era quello di *"fare buche in terra con i soldi dello Stato, e poi riempirle nuovamente, sempre con i soldi dello Stato"*. Si ritiene che questo modello perverso di crescita e sviluppo non abbia portato in realtà crescita e sviluppo sani e sostenibili, come dimostrano i ricorrenti catastrofici dissesti idrogeologici. Troppe volte, del resto, 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.

Signor Presidente, si confida nella Sua considerazione dei contenuti di quello che si intende proporre come contributo allo *"sforzo comune"* da Lei 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. Restando a Sua più completa disposizione si porgono cordiali saluti e gli auguri di un buon lavoro.

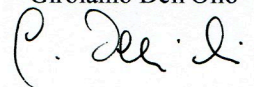
Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone

Il Presidente
Sandro Plano



Associazione di volontariato Idra

Il Presidente
Girolamo Dell'Olio



Allegati:

V. BETTINI, C. CANCELLI, R. GALANTINI, P. RABITTI, A. TARTAGLIA, M. ZAMBRINI, *"Alta Velocità - Valutazione economica, tecnologica e ambientale del progetto"*, CUEN Editrice, Napoli, 1997.

I. CICONI, *"Il Libro Nero dell'Alta Velocità"*, Koinè Nuove Edizioni, 2011.