

MOZIONE 3.2

MOZIONE PROPOSTA DAI DELEGATI DEL CIRCOLO VALLE SUSA ALL'APPROVAZIONE DEL CONGRESSO INTERREGIONALE PIEMONTE-VALLE D'AOSTA DEL 17-18/11/2007

La Valle di Susa è un lungo corridoio vallivo di origine glaciale che attraversa le Alpi Cozie; ha rappresentato fin dall'epoca romana un naturale collegamento tra l'Italia e la Francia. Questa circostanza ha determinato, in epoca moderna, la compresenza nel medesimo asse vallivo, largo da qualche centinaio di metri non più di 3 chilometri, di diverse infrastrutture di collegamento di importanza internazionale:

- due strade statali di collegamento con la Francia, delle quali una diretta verso Briançon-Gap attraverso il Colle del Monginevro e una verso Lanslebourg attraverso il Colle del Moncenisio
- 1 ferrovia internazionale a doppio binario, diretta a Modane-Valle della Maurienne attraverso il Traforo Ferroviario Internazionale del Frejus
- 1 Autostrada diretta anch'essa a Modane, attraverso il Traforo Autostradale del Frejus

Aggravano la pressione antropica sul territorio tre rilevanti impianti idroelettrici (Pont Ventoux, Diga del Moncenisio, Diga di Rochemolles) nonché una fitta industrializzazione nel fondovalle del territorio di bassa valle.

La valle è inoltre percorsa dal fiume Dora Riparia, la cui dinamica condiziona ulteriormente l'assetto territoriale.

Le infrastrutture presenti sostengono egregiamente il traffico merci-passeggeri attuale; in particolare la ferrovia esistente, una volta conclusi gli importanti lavori di ammodernamento attualmente in corso, sarà in grado di assorbire tutto l'incremento di traffico merci previsto in base alle stime.

La Valle di Susa è stata inserita nelle reti europee di trasporto TEN-T, nel corridoio che si prefigge di collegare Lisbona a Kiev, passando a sud delle Alpi, sulla tratta Torino-Milano-Trieste.

Da quasi vent'anni, prima ancora di un interesse europeo per questa direttrice, si susseguono da parte di una ampia lobby politico-imprenditoriale proposte di realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria con un nuovo tunnel di base lungo oltre 50 km, proposte che da un'iniziale configurazione di treno passeggeri ad Alta Velocità, presto scartata per palese carenza di utenza e la conseguente insostenibilità economica, sono passate a una configurazione mista merci-passeggeri cosiddetta ad Alta Capacità, configurazione pasticciata tutta italiana, giacché i francesi al di là del confine terranno distinti i due tipi di infrastruttura.

La realizzazione della nuova linea, quale che sia il tracciato o il modello di esercizio, è palesemente antieconomica (poiché la sua realizzazione graverà pressoché interamente sul bilancio pubblico), inutile rispetto agli scopi che si prefigge, e dannosa sul piano socio-economico e ambientale, poiché imporrà la distruzione di ampie porzioni di territorio per un lungo periodo (non meno di 15-20 anni di cantieri), distruzioni

che si sommeranno a quanto il territorio già ha dovuto sopportare e sopporta tuttora per le altre infrastrutture presenti.

L'economicità della linea è già stata bocciata in linea tecnica da 3 diversi audit realizzati dai francesi, e solo un accordo politico intergovernativo fortemente sollecitato dal governo italiano (che si accollerà buona parte del costo della tratta internazionale) ha consentito di superare le consistenti riserve da parte francese.

Per questi motivi la popolazione della Valle ha manifestato in tutti questi anni una contrarietà che ha raggiunto carattere di massa, coinvolgendo trasversalmente tutti gli strati sociali, tutte le istituzioni, tutti gli schieramenti politici locali, forti di un capillare lavoro di sensibilizzazione, contro-informazione e documentazione tecnico-scientifica. A tale movimento di opposizione all'opera ha partecipato e partecipa tuttora anche il Circolo Valle Susa di Legambiente.

L'odierna assise congressuale costituisce la prima occasione di confronto associativo successiva all'azione di forza perpetrata dal governo nazionale nel periodo ottobre-novembre 2005 per imporre alle popolazioni della Valle di Susa la linea ferroviaria ad Alta Velocità Torino-Lione. Tali drammatici eventi, culminati con la violenta azione notturna di sgombero da parte delle forze dell'ordine del Presidio di Venaus e con la successiva rioccupazione dei terreni da parte di migliaia di pacifici cittadini e amministratori locali l'8 dicembre 2005, hanno rappresentato da una parte il punto più basso che si sia mai raggiunto nei processi decisionali tra istituzioni sovralocali e cittadini, dall'altra un significativo esempio di partecipazione democratica dal basso a presidio e tutela di valori sociali ed ambientali condivisi e rilevanti per l'intera

6

collettività nazionale.

Dopo tali eventi si è avviato un percorso di concertazione tecnico-politico (tavolo politico e osservatorio) che può essere considerato unico nella storia delle infrastrutture in Italia, pur dovendosi registrare da parte dei sostenitori della nuova infrastruttura ferroviaria frequenti quanto maldestri tentativi di forzatura dei tempi e degli esiti, accompagnati da un utilizzo perlomeno discutibile degli organi di stampa.

All'interno del percorso di concertazione di cui sopra le popolazioni della Valle hanno mantenuto una netta posizione di contrarietà alla nuova linea e a tutte le diverse opzioni di tracciato che si sono fantasiosamente susseguite negli ultimi mesi. Tale contrarietà si è ulteriormente concretizzata con una petizione sottoscritta

da circa 32.000 cittadini, di cui 28.000 residenti in Valle, petizione che è stata consegnata pochi giorni fa alla Commissione Europea, alla Commissione Petizioni del Parlamento Europeo e al Presidente del Consiglio Prodi.

Nonostante gli sforzi fatti dai soggetti favorevoli all'opera, tendenti ad accreditare la linea ferroviaria attuale come prossima al collasso e una nuova linea pertanto necessaria e urgente, i dati oggettivi e le analisi fin qui condotte anche da esperti lontani dalla cultura ambientalista evidenziano l'inutilità e la dannosità per l'ambiente e per i conti pubblici di una nuova infrastruttura.

L'originalità e novità del movimento NO-TAV valsusino è senz'altro rappresentata dal rapporto tra popolazioni e amministratori locali che nel rispetto dei rispettivi ruoli e con la dialettica che ne consegue hanno saputo impostare un efficace contrasto alla nuova opera assumendo un ruolo propositivo nel proporre un percorso di discussione e individuazione di alternative condivisibili.

La popolazione della Valle di Susa è convinta dell'inconsistenza e inaccettabilità della linea TAV presentata come grande opportunità di sviluppo locale e ribadisce la convinzione che tale sviluppo vada perseguito per strade diverse quali le già numerose iniziative avviate per la valorizzazione delle produzioni agricole locali, il turismo 'verde', basato sulla valorizzazione delle risorse culturali e ambientali della Valle secondo un modello 'soft economy', che sappia integrarsi con l'economia più tradizionale, da sempre presente in valle.

Per le ragioni di cui sopra, il Congresso Interregionale di Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta:

- **esprime la netta contrarietà a qualunque ipotesi di nuova infrastruttura ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Torino-Lione**
- **riconosce il carattere di novità rappresentato dall'esperienza della Val di Susa, caratterizzata dalla trasversalità, dall'ampio ricorso a strumenti di partecipazione e formazione di una coscienza civile condivisa, dalla compresenza di popolazioni e amministratori locali uniti dal comune obiettivo di salvaguardare il territorio e i diritti delle comunità locali a partecipare alle decisioni strategiche per il proprio futuro, dal ricorso a strumenti di lotta e resistenza non violenta**
- **partecipa all'esperienza della Val di Susa e la sostiene laddove sappia mantenere anche in futuro i positivi caratteri distintivi di cui al punto precedente, mantenendosi lontana da settarismi e da posizioni pregiudiziali o preconcepite**
- **rifiuta un'idea di sviluppo e di progresso basata pressoché esclusivamente sulla retorica delle grandi opere e sul consumo del territorio**
- **ritiene necessario avviare una seria pianificazione dei trasporti accompagnata da un processo di Valutazione Ambientale Strategica riferito all'intero sistema di trasporto merci-passeggeri attraverso l'arco alpino ritenendo assolutamente indispensabile che questo sia preliminare a qualunque decisione in merito alle infrastrutture stradali e ferroviarie da realizzarsi attraverso le Alpi**
- **ribadisce la fondata convinzione del necessità urgente, nell'ambito delle politiche dei trasporti, di politiche fiscali e tariffarie che disincentivino efficacemente il trasporto merci su gomma e di investimenti significativi che incrementino in qualità e quantità i trasporti utilizzati quotidianamente da milioni di pendolari**
- **ritiene necessaria l'assunzione di un'iniziativa di carattere nazionale per una profonda revisione della legislazione, con l'abrogazione della cosiddetta legge obiettivo, che costituisce un'illusoria e dannosa scorciatoia, utile unicamente a favorire i consistenti interessi economici, legali e non, connessi alla realizzazione delle grandi opere**
- **impegna i delegati che parteciperanno al Congresso Nazionale di dicembre a promuovere l'approvazione del presente documento da parte dell'assise nazionale.**

Firmatari:

Piercarlo Cotterchio, Viviana Ferrero, Mario Actis, Angelo Castrovilli, Alberto Pierbattisti, Emilia Calcagno, Leonardo Galla, Giovanni Miletto, Riccardo Rosso, Marina Calcagno