

LETTERA NO TAV

Sull'Europa pressing dei comitati per provare che non c'è il consenso «L'Italia non avrà mai tutti i soldi per realizzare un'opera così costosa»

IN UNA lettera aperta all'estone Siim Kallas, vicepresidente della commissione europea e commissario ai trasporti, il movimento No Tav chiede ufficialmente a Bruxelles di cancellare i finanziamenti per la Torino-Lione definendoli «un insensato investimento che, come provato da numerosi studi, può solo danneggiare l'ambiente, la salute dei cittadini, i bilanci d'Europa, d'Italia e di Francia». Nel documento firmato da Paolo Prieri a nome del movimento, vengono snocciolate le principali questioni che da sempre, al di là delle criticità più prettamente locali, sono al centro del pensiero No Tav: la necessità di un nuovo modello di sviluppo e di nuove politiche dei trasporti basate su una reale analisi costi-benefici, a maggior ragione in un'epoca di crisi economica.

Da un lato si citano alcune dichiarazioni rilasciate dallo stesso Kallas, ad esempio quando l'8 giugno a Saragozza, in occasione delle giornate dedicate ai progetti Ten-T, il commissario aveva sostenuto che «la costruzione di nuove ferrovie, strade, aeroporti e porti è un lavoro enorme e richiede molto tempo e risorse. I sistemi di trasporto intelligenti possono portare vantaggi più grandi e più velocemente». «Questa osservazione - fa notare Prieri - ci sembra indicativa della sua forte preoccupazione che l'Ue non sia in grado di trovare soluzioni innovative per il sistema di trasporto europeo considerando anche la scarsità di fondi, inizialmente previsti in più di 900 miliardi di euro da destinare a pesanti infrastrutture di trasporto da parte di alcuni stati membri dell'Ue». Dall'altro i No Tav ricordano che anche diversi studi internazionali di alto profilo scientifico contestano il modello dell'alta velocità ferroviaria: ad esempio lo studio «Ferrovie ad alta velocità: valutazioni fuorvianti e false soluzioni» di Sergio Ulgiati (Università di Napoli) e Riccardo Basosi (Università di Siena) lancia un chiaro invito a «identificare i vantaggi di modelli alternativi di investimento e mettere a confronto le

modalità di trasporto con le esigenze di mobilità locale».

Ma c'è anche l'annoso problema dei soldi. «L'Italia - sostiene Prieri - non sarà mai in grado di rispettare, neppure a breve termine, gli impegni assunti con la Francia e l'Unione europea per la realizzazione di quest'opera in quanto le disponibilità finanziarie sono scarsissime e altre sono le priorità italiane del trasporto ferroviario nel breve e medio periodo (trasporto locale e asse sud-nord). Un design innovativo dovrebbe trarre il massimo vantaggio dalle reti di trasporto esistenti e potenziare la loro capacità di soddisfare le esigenze locali, senza perdere il collegamento con la rete internazionale. Il concetto stesso di "alta velocità" deve essere esplorato in relazione ai concetti di qualità della vita e all'integrità sociale e ambientale». E poi, non ultime, le questioni più di carattere politico. Prieri ricorda la mobilitazione permanente delle valli No Tav, in particolare i 50mila scesi in strada con 24 sindaci in fascia tricolore nella marcia del 9 ottobre da Vaie a Sant'Ambrogio, e preannuncia che nei prossimi giorni farà avere a Kallas le 24 delibere di contrarietà all'opera approvate a settembre da quasi tutti i comuni valsusini toccati dal tracciato.

«Le segnaliamo - conclude il documento - che il governo italiano convocherà a Roma nei prossimi giorni tutti i sindaci dei comuni in cui la nuova linea ferroviaria non passerà, mentre ha dichiarato che inviterà solo un rappresentante in rappresentanza dei 24 sindaci "No Tav" i cui comuni sono attraversati dal progetto! Le ricordiamo inoltre che il finanziamento di 0,67 miliardi di euro concesso nel dicembre 2008 dalla commissione europea all'Italia e alla Francia era stato approvato anche sulla base del falso "accordo di Pra Catinat" del 28 giugno 2008 tra l'Osservatorio e i comuni: questo cosiddetto accordo è falso perché in realtà è solo un documento firmato dal suo redattore che è al tempo stesso presidente dell'Osservatorio».

Marco Giavelli