



DIBATTITO APERTO SUL NUOVO PROGETTO DELLA TORINO-LIONE

Estremisti sono i signori Sì Tav

«Sono contro ogni ragione e per il profitto»

Sulla questione dell'alta velocità, ed in particolare per la tratta Torino-Lyon, non esiste la possibilità di un confronto tecnico e razionale per valutare se questo progetto risponda davvero ai reali interessi del Paese e quindi al "bene comune". La logica che spinge alla costruzione delle opere pubbliche, in questa Italia dominata dal malaffare e dalla corruzione ed anche dalla criminalità organizzata, è quella del massimo profitto privato, personale o lobbistico che sia.

Il progetto dell'alta velocità quindi, oltre ad aver affossato il trasporto merci su rotaia e penalizzato il trasporto regionale dei pendolari, si è rivelato, nel suo complesso, come il più grande e grave scandalo finanziario dal secondo dopoguerra, a danno esclusivo delle risorse finanziarie pubbliche. A fine anno 2009 i costi per la realizzazione delle attuali linee, non tutte completate, avevano già raggiunto i 45 miliardi di euro tutti addebitati alla spesa pubblica.

Sulla questione della tratta Torino-Lyon, in particolare, gli ideologi del Sì Tav ad ogni costo e contro ogni logica, e i professionisti della rapina della finanza pubblica procedono uniti e affascinati dalla possibilità di compiere la più grande rapina di tutti i tempi: un affare da 20 miliardi di euro... a preventivo. Se il cartello Sì Tav non fosse in malafede e condizionato dal malaffare alcune semplici e oggettive valutazioni avrebbero già suonato il de profundis per un'opera inutile al Paese ma utile per le tasche di chi la vuole costruire.

I dati sono oggettivi:
 - il traffico merci attraverso le Alpi Occidentali è, da anni, in costante sensibile calo e sicuramente la crisi internazionale disegnerà nuove rotte del traffico merci su cui, in questo Paese dove non esiste alcuna capacità di programmazione, nessuno è in

grado di fare la minima previsione credibile, e il "fumoso" corridoio 5, che ha già perso per strada l'interesse del Portogallo, risulterà una cattedrale nel deserto;

- non esiste una reale domanda di trasporto passeggeri Torino-Lyon, considerato che oggi sono sufficienti una corsa Tgv al giorno, raramente completa, ed una "corsa autobus" serale... per soli cinque giorni alla settimana;

- l'attuale linea ferroviaria è utilizzata solo al 30 per cento delle sue potenzialità e quindi un suo ammodernamento può rispondere ad eventuali aumenti di domanda trasporto merci o passeggeri, senza alcuna necessità di una nuova linea;

- non esiste un concreto Piano nazionale dei trasporti e quindi non esiste alcuna seria programmazione di sviluppo delle infrastrutture effettivamente necessarie;

- Rfi, la società che gestisce le Fs, azienda di natura pubblica e di proprietà del ministero dell'economia, da anni porta avanti una precisa politica che penalizza il traffico ferroviario delle merci, ad esempio con la riduzione degli scali disponibili, e di conseguenza il volume del traffico merci su ferrovia è precipitato al 6 per cento che rappresenta la metà della media europea;

- in questa scelta Rfi gode della complicità del governo che, con il recente "provvedimento sulle tariffe minime" ha nuovamente emesso misure che incentivano il trasporto delle merci su gomma a danno del trasporto merci su rotaia.

In questo quadro quindi per la Torino-Lyon, dopo anni di bugie sul rilancio del trasporto merci, che non interessa a Rfi e tanto meno al governo che non intende affatto ridimensionare il settore dell'autotrasporto, riemerge il trasporto passeggeri. E questo continuo ondeggiare tra trasporto passeggeri

e poi merci e poi di nuovo passeggeri la dice lunga sulla non serietà e malafede del cartello Sì Tav.

E se per il trasporto passeggeri Torino-Lyon si può provvedere con un treno ed una corsa autobus, non esiste, nel modo più categorico, alcun interesse pubblico per costruire una nuova linea ferroviaria, basta ed avanza, di molto, l'attuale linea internazionale considerando anche che a breve saranno conclusi i lavori dell'ammodernamento dell'attuale traforo ferroviario del Frejus.

Detto questo, è evidente che 20 miliardi di euro, e questo è solo un preventivo di spesa, nell'interesse reale del Paese, dovrebbero essere spesi ben diversamente. Ed è incontestabile che se solo una parte di questa enorme massa di soldi pubblici fosse investita in un piano di sostegno alle industrie manifatturiere per disincentivare la delocalizzazione all'estero delle aziende e per sostenere ricerca e innovazione, le ricadute occupazionali sarebbero esponenziali e concrete per tutta l'Italia.

L'entrata in vigore dell'euro ha avuto come effetti collaterali quello di raddoppiare il valore monetario dei beni, penalizzando il reddito dei cittadini, e di dimezzare la capacità di valutare il valore reale dei soldi. Come si può accettare il costo di 120 milioni di euro al km (primo "preventivo Virano"), o lo "sconto" di 108 milioni di euro al km (preventivo Fs) per una tratta ferroviaria? Si tratta comunque di oltre 200 miliardi di vecchie lire al km... traversine al carbonio... rotaie d'argento... bulloni diamantati... o più semplicemente una colossale rapina di denaro pubblico? Alcuni esempi possono far capire il colossale assalto alla diligenza dei predoni Sì Tav:

- l'amministratore delegato della Fiat Marchionne, per Pomigliano, dove sono in

gioco condizioni e posti di lavoro per 5 mila operai e per un numero ben più alto di operai dell'indotto auto, fa un investimento di 700 milioni di euro, una spesa inferiore per il costo del tratto di 8 km Bussoleno-Susa;

- i Comuni della valle hanno bilanci annuali, per gestire il territorio e i servizi di migliaia di cittadini, che in pochi casi superano i 10 milioni di euro: il costo di pochi metri della Torino-Lyon.

E gli esempi per capire di quale massa di risorse pubbliche si stia parlando possono continuare all'infinito perché a volte per poche unità di milioni di euro, meno di 500 metri della "dorata ferrovia", non si finanziano interventi necessari al bene comune. Chi dice quindi che difendiamo il nostro cortile o è disinformato o è in malafede e su alcuni politici davvero il nostro dubbio rimane "atroce", ma chi fa parte del cartello Sì Tav è sicuramente complice del dissesto finanziario di questo Paese.

Questa lotta ci porta via, da troppi anni, tempo e spazi preziosi della nostra vita quotidiana, ma viviamo la dignità di una scelta consapevole, fatta, inizialmente, per la nostra comunità valsusina ma diventata, da molti anni, centrale per tutta la comunità nazionale. E non siamo arrivati fino a questo punto per poi accettare mediazioni. Non si tratta di estremismo: estremisti sono i signori del Sì Tav ad ogni costo e contro ogni ragione e a danno della finanza pubblica. Per noi, l'opposizione all'inutile e devastante clonazione dell'attuale linea ferroviaria internazionale, è esercizio di democrazia e di partecipazione consapevole. Anche per questo il 9 ottobre eravamo in tanti alla manifestazione con corteo da Vaie a Sant'Ambrogio ad affermare il No Tav.

GIOVANNI VIGHETTI
 Bussoleno