

Alleanza italo-francese per rilanciare la lotta No Tav

Documento congiunto per sostenere la marcia Susa-Bussoleno e un appello ai parlamentari

di MARCO GIAVELLI

IL COORDINAMENTO italo-francese degli oppositori alla Torino-Lione lancia un appello congiunto per partecipare alla marcia No Tav di sabato prossimo, 23 marzo, da Susa a Bussoleno. Lo fa attraverso un comunicato diffuso all'indomani del 27° salone "Primevère" di Lione, dedicato ai temi dell'ecologia alternativa, a cui durante lo scorso weekend i comitati italiani e francesi contrari al super-treno hanno preso parte con uno stand informativo volto a dimostrare, su video e su carta, «la fantasia dei lobbisti e dei sostenitori della Torino-Lione per quanto riguarda le loro previsioni. Nella realtà la capacità della linea esistente è utilizzata a meno del 20 per cento, vi è dunque un'ampia possibilità di spostare già da subito le merci oggi trasportate dalla strada alla ferrovia; il trasporto ferroviario di merci, grazie alle nuove tecnologie come la motorizzazione distribuita sui carri merci, è all'altezza delle sfide del 21° secolo», fa rilevare il documento.

L'incontro è stato anche l'occasione per mettere in risalto l'influenza che il fronte No Tav potrà esercitare in Italia alla luce del recente risultato elettorale: a differenza della legislatura appena conclusa, che vedeva un parlamento tutto schierato a favore della Torino-Lione, ora il movimento potrà contare tra Camera e Senato su una pattuglia di ben 145 deputati e 61 senatori contrari all'opera, eletti nelle liste di Sel e del Movimento 5 Stelle. «Il successo elettorale dei cittadini attenti insegna molto e permette di sorvegliare il comportamento dei promotori del progetto, in un paese in cui le élite hanno sempre tentato di ridicolizzare un ampio movimento di opposizione». Senza dimenticare, si rimarca nel comunicato, che «il cantiere del progetto Tav di sottoattraversamento di Firenze è stato fermato dall'autorità giudiziaria per

fatti di corruzione e appropriazione indebita, con probabile relazione con la mafia». A ciò si aggiunge, evidenziano le associazioni anticorruzione "Anticor" e "Flare", «la condanna in primo grado dell'ex direttore generale e del direttore dei lavori della società Ltf per turbativa d'asta».

Il coordinamento italo-francese ha inoltre preso atto con soddisfazione del fatto che «in Francia tutti i partecipanti al dibattito pubblico sulle infrastrutture di trasporto sottolineano l'assoluta necessità di utilizzare e ammodernare l'infrastruttura esistente. In seguito alle raccomandazioni della Corte dei conti francese, i deputati Eva Sas (Verdi) e Dominique Dord (Ump-centrodestra) hanno dichiarato il mese scorso "Torino-Lione: d'ora in avanti senza di me"; sono più recenti le conclusioni dell'ex ministro dei trasporti Jean Louis Bianco circa le nuove infrastrutture: "L'abbandono puro e semplice della linea Lione-Torino sembra ovvio"». Per queste ragioni, i No Tav dei due Paesi colgono l'occasione per lanciare un appello ai parlamentari francesi affinché rifiutino la ratifica dell'accordo franco-italiano firmato a Roma il 30 gennaio 2012.

Nei mesi scorsi, gli oppositori hanno anche inviato una lettera raccomandata al presidente di Ltf che, sostengono, «ha cercato di

proteggersi rivelando che i dati forniti per il tunnel internazionale sono suscettibili di cambiamenti, e che si basano sul progetto preliminare in valori del gennaio 2010 che devono essere rivalutati. Louis Besson, presidente della Cig, ha invece confermato nel gennaio 2013 che non esiste alcuna previsione di utilizzo e di finanziamento per questo progetto, dicendo che «gli studi sulla capacità di partecipazione finanziaria saranno resi noti la prossima primavera» e che «la percentuale di finanziamento derivante dai pedaggi futuri versati dalle imprese ferroviarie utilizzatrici è in corso di valutazione». I No Tav italo-francesi chiedono dunque che Ltf «cessi immediatamente i lavori iniziati nonostante l'evidente violazione degli accordi intergovernativi ormai decaduti a causa delle modifiche sostanziali intervenute», come ad esempio «l'esplosione dei costi previsti da 12 a più di 26 miliardi di euro e l'ulteriore diminuzione dei flussi di merci nelle Alpi tra gennaio e febbraio 2013 - conclude il documento - La sospensione dei lavori permetterà di risparmiare denaro pubblico e non graverà in alcun modo sul futuro, dato che la linea ferroviaria esistente può trasportare già oggi oltre l'80 per cento delle merci circolanti su strada così come i pochi passeggeri che viaggiano sul treno tra Francia e Italia».