

IX Congresso Nazionale di Legambiente

Mozione NO TAV

La Valle di Susa è un lungo corridoio vallivo di origine glaciale che attraversava 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 di diverse infrastrutture di collegamento d'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 Lancelbourg attraverso il colle Mocenisio
- una ferrovia internazionale a doppio binario, diretta a Modane-Valle Della Maurienne attraverso il traforo ferroviario internazionale del Frejus
- un'autostrada diretta anch'essa a Modane, attraverso il traforo autostradale del Frejus

Aggravano la pressione antropica sul territorio tre rilevanti impianti idroelettrici (Pont Mentoux, diga del Moncenisio, diga di Rochemolles) nonché una fitta industrializzazione nel fondovalle del territorio di bassa valle. La valle è inoltre percorsa dal fiume Doria Riparia, la cui dinamica condiziona ulteriormente l'assetto territoriale.

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

Da quasi vent'anni, prim'ancora di un interesse europeo per questa direttrice, si susseguono da parte di un'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, quasi subito abbandonata la carenza di utenza e la conseguente insostenibilità economica, si è passati ad una configurazione mista merci-passeggeri così detta ad alta capacità, configurazione pasticciata, tutta italiani, giacché i francesi al di là del confine terranno distinti i due tipi di infrastruttura.

La realizzazione della nuova linea è riconosciuta ormai da moltissimi economisti, anche di fama internazionale come palesemente antieconomica, essa infatti graverà totalmente sulle casse pubbliche, perfettamente inutile rispetto agli scopi che si prefigge, e assolutamente incompatibile da un punto di vista ambientale, sociale; poiché imporrà la distruzione di ampie porzioni di territorio per un lungo periodo (non meno di meno 15-20 anni di cantieri), distruzioni che si sommeranno a quanto il territorio ha già dovuto sopportare e supporta tutt'ora per altre infrastrutture presenti.

L'economicità della linea è già stata bocciata tecnicamente da tre 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 tutt'ora il Circolo Valle Susa di Legambiente.

Sono passati sei anni da quando l'8 dicembre del 2005 il Governo decise di andare avanti nonostante la ferma opposizione della popolazione locale, che culminò nel violento sgombero del presidio di Venaus da parte delle forze di polizia: oggi siamo ritornati a quella situazione in cui la politica, incapace di rapportarsi con i territori e di capire e tramutare in progetto politico le istanze delle popolazioni locali, abbarbicata ormai nella sola difesa dei propri privilegi, delega all'esercito e alle forze di polizia la risoluzione dei conflitti sociali.

Congiuntamente al Circolo di Legambiente Valle Susa, riteniamo inaccettabile la linea TAV presentata come grande opportunità di sviluppo locale e ribadiamo 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 "dolce", basato sulla valorizzazione delle risorse culturali e ambientali della valle secondo un modello di soft economy, che sappia integrarsi con l'economia più tradizionale, da sempre presente in valle.

Per le ragioni di cui sopra, il Congresso Nazionale:

- esprime la netta contrarietà alla militarizzazione del territorio e alla dichiarazione di sito strategico;
- esprime la netta contrarietà al progetto di nuova infrastruttura ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Torino-Lione; e chiede di intervenire per il potenziamento della linea esistente a partire dal nodo di Torino i e con particolare attenzione ai pendolari e al rilancio del trasporto merci su ferro;
- riconosce il carattere di novità rappresentato dall'esperienza della Val di Susa caratterizzata dalla trasversalità, dall'ampio ricorso di 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 e da ogni forma di violenza;
- rifiuta un'idea di sviluppo e di progresso basata pressoché esclusivamente sulla retorica delle grandi opere sul consumo del territorio;
- ritiene necessario una seria pianificazione dei trasporti accompagnata da un processo di Valutazione Ambientale Strategica riferito all'interno del sistema di trasporto merci-passeggeri attraverso le Alpi;
- ribadisce la fondata convinzione della necessità urgente, nell'ambito delle politiche dei trasporti, di politiche fiscali e tariffarie che disincentivano efficacemente il trasporto merci su gomma e di investimenti significativi che incrementino in quantità e qualità i trasporti utilizzati quotidianamente dai milioni di pendolari;

- ritiene necessaria l'assunzione di una iniziativa di carattere nazionale per una profonda revisione della legislazione, con l'abrogazione della 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;
- esprime la netta contrarietà all'utilizzo della seconda canna autostradale del Frjus ad usi che non siano esclusivamente di sicurezza.