

## PERCHÉ IL F.A.R.E. È UNA TRAPPOLA AI DANNI DEL TERRITORIO E DEL MOVIMENTO NO TAV

Bisogna leggere molto bene la proposta F.A.R.E. (non la sintesi, ma il documento completo di 45 pagine), bisogna aver assistito a tutte le presentazioni pubbliche della proposta per capire che in realtà il F.A.R.E. è una trappola ben studiata per battere la resistenza popolare e istituzionale contro la nuova linea ferroviaria Torino Lyon che noi chiamiamo da sempre e per brevità TAV.

Vediamo i punti fermi, consolidati, della lotta quasi ventennale al TAV:

- **netta contrarietà** a qualsiasi **nuova infrastruttura trasportistica** (ferroviaria o autostradale) con la relativa e consequenziale **indisponibilità a discutere di tracciati** e di problematiche connesse;
- **netta contrarietà** a qualsiasi **nuovo tunnel** (di qualunque tipo autostradale, ferroviario idraulico ecc., visti i danni creati da quelli già fatti);
- **netta contrarietà** ad accettare, per qualsivoglia motivo, **l'aumento del traffico merci** attraverso la Valle di Susa (**non siamo disposti a diventare un CORRIDOIO DI TRAFFICO**) che ecceda le attuali 20 MT annue;
- **richiesta di politiche trasportistiche** che **favoriscano il trasferimento modale dalla gomma al ferro** senza incidere sulla finanza pubblica (tipo sovvenzioni governative all'A.F.A.-modalhor), ma migliorando il servizio offerto e disincentivando il traffico su gomma, utilizzando la ferrovia esistente (già migliorata) e risolvendo i problemi là dove si pongono e quando si pongono, senza inutili forzature.

Le motivazioni economiche, ambientali e sociali non si elencano perché ben note a tutti.

Vediamo ora cosa propone il F.A.R.E che costituisce la demolizione dei punti fermi e consolidati citati sopra:

- **accetta l'ipotesi** che il **traffico merci** attraverso le Valli di Susa **possa crescere** e crescere senza limiti, **quindi di fatto accetta che le Valli di Susa** possano diventare un **CORRIDOIO DI TRAFFICO**, e **questa è la prima grande trappola**, perché accettato questa ipotesi è chiaro che poi da qualche parte e in qualche modo queste merci bisogna farle passare;
- **accetta l'immaginifico progetto dell'Agencia per la Mobilità Metropolitana** secondo il quale entro il 2012 – 2018 tutte le zone periferiche di Torino dovrebbero essere interconnesse da una serie di treni metropolitani che sfrecciano ogni 20 minuti in tutte le direzioni da Avigliana a Chivasso a Germagnano a Rivarolo a Orbassano a Pinerolo a Carmagnola e fino a Chieri (per questa suggestione progettuale, a detta degli stessi proponenti, non esiste neppure un centesimo di euro a disposizione), quindi **accetta l'ipotesi di saturazione** della linea fino ad Avigliana, **quindi accetta l'ipotesi di un quadruplicamento** della linea esistente o una nuova linea Orbassano – Avigliana (**seconda trappola già messa in atto con il terzo quaderno dell'Osservatorio**);
- **accettata l'ipotesi** di crescita del traffico merci e anche del traffico passeggeri (almeno da Avigliana a Torino), **si dà per scontata la necessità di ipotizzare una nuova infrastruttura trasportistica di tipo ferroviario (questo è il capolavoro dei trappoloni)**. Infatti il progetto F.A.R.E. toglie le castagne dal fuoco a Virano e Ferrentino (“se si parlerà di tracciati abbandoneremo i tavoli”) e prevede, questa proposta, tutti i TRACCIATI (descritti e riportati sulle cartine) per la nuova infrastruttura trasportistica. E' vero che si affretta a precisare (e questa è la grande suggestione e la grande truffa del F.A.R.E.) che tutto si dovrà fare per blocchi funzionali e solo quando si dimostri la necessità, ma intanto dice che “È MEGLIO OPERARE PER FASI” non dice “è indispensabile operare per fasi”, dice “è meglio” ... (fasi che ci sono solo sulla carta perché dati i tempi di realizzazione delle diverse tratte, per arrivare nei tempi

indicati, di fatto, tutto deve partire subito) non solo, ma poi, propone anche il tunnel di base chiamandolo pudicamente “DUPLICAMENTO DELLA LINEA DI VALICO”: in quattro FASI ha messo nero su bianco i tracciati, con le gallerie, i cantieri, le stazioni ecc.;

- il F.A.R.E. ha dimostrato **la possibilità di una “progettazione preliminare unitaria della nuova linea Torino Lyon, dal confine francese a Settimo”** (punto 4 delle decisioni operative assunte dal tavolo di Palazzo Chigi il 29/7/2008) e **questa è la quarta grande trappola** di questa proposta: rendere ineludibile la fase due dell’Osservatorio e cioè la PROGETTAZIONE di tutta la linea con il coinvolgimento degli enti locali interessati attraverso i propri tecnici (con alcuni che saranno sicuramente ben retribuiti con il pubblico denaro, magari attingendo da quei 671,8 milioni di euro che tutti cercano disperatamente di strappare all’U.E. in una corsa contro il tempo e con le carte truccate).

Per concludere, la proposta F.A.R.E., in modo accattivante, abbonda di “NO TAV” ma nei fatti propone la realizzazione del “NUOVO ASSE FERROVIARIO TORINO LYON” in modi e tempi da verificare tali per cui gli amministratori con i loro “tecnici” possano sedersi ai tavoli di concertazione della nuova linea ferroviaria e senza imbarazzo possano discutere del COME TAV fidando, forse, nella penuria di fondi pubblici per limitare e rimandare nel tempo i danni irreversibili e devastanti al territorio.

Questa proposta ha consentito a Virano di giungere ad una serie di “punti di accordo per la progettazione della nuova linea” con i tecnici (che l’hanno sottoscritta non si capisce a nome e con l’avallo di chi, visto che nessun comune ha approvato l’accordo, al massimo i primi della classe ne hanno “preso atto”) che non prevede assolutamente un avanzamento per fasi e ha consentito al governo di stilare le otto “decisioni operative” di Palazzo Chigi.

In questo contesto non a caso si inserisce come ulteriore tubetto di vaselina la proposta della Provincia di Torino, rimasta nel cassetto per anni, tesa a individuare con appositi studi (e anche da qua si possono attingere risorse economiche già finanziate) gli interventi di “valorizzazione” (da leggere come COMPENSAZIONI) dei territori che saranno attraversati dalla nuova linea Torino-Lyon, come proclamato ai quattro venti da Saitta e Borioli.

**Le trappole, per non dire le truffe, di questo documento sono enormi ma ben mascherate.** Si spera con questo scritto di metterle un po’ in luce, affinché la gente e gli amministratori non inciampino.

25 agosto 2008

Comitati NO TAV Valli di Susa, Val Sangone, Torino e Cintura.