



FACCIAMO CHIAREZZA SULLA TAV! NON FACCIAMOCI RUBARE IL FUTURO!

E' purtroppo un **diffuso pregiudizio** che, quando si realizzano nuove infrastrutture, **inevitabilmente** si porta un **danno** al territorio, una **ferita all'ambiente** che in qualche modo deve essere risanata, ricompensata.

Invece, quando si costruisce, **il danno al territorio non è inevitabile**.

Anzi, è possibile aggiungere valore al paesaggio attraverso le opere edilizie e una nuova infrastruttura, anziché sottrarre valore al territorio, può diventare un **valore aggiunto**.

E' questo il caso del **progetto della Torino-Lione**, presentato il 31 gennaio 2013 nella sua veste definitiva a Roma: un progetto molto diverso da quello del 2005, con un **altro tracciato e con modalità realizzative completamente differenti**.

Dal 12 dicembre 2006 al 29 gennaio 2013 le **comunità locali** (direttamente e con loro esperti) sono state partecipi di un confronto continuo, a più voci, lungo l'intero processo ideativo, dalle prime ipotesi di tracciato fino al progetto definitivo delle opere e del loro contesto. Sono state valutate ben **11 alternative** di tracciato con pubbliche analisi comparative multicriteria per individuare il corridoio migliore sulla base dei suggerimenti delle comunità locali.

L'**Osservatorio** è stato la sede principale di questo confronto con **204** sedute di lavoro, **10** gruppi di lavoro sui temi principali ed oltre **300** audizioni di cui **65** internazionali.

Quel progetto, vissuto da una parte della collettività come opera estranea al contesto della Valle, è diventato così un **progetto di territorio** che consentirà di risanare siti che sono stati compromessi nel corso del tempo per usi trasportistici.

Infatti il territorio della Valsusa negli anni, sotto la spinta del turismo, dell'industria e delle abitazioni si è sviluppato in modo disordinato e frammentario con gravi danni al paesaggio.

Anche la viabilità che si è stratificata nel tempo risulta incompiuta ed irrazionale: il progetto di territorio per la realizzazione della Torino-Lione è una grande occasione per intervenire su questi problemi pregressi e **ridare alla Valle un nuovo e migliore assetto**, maggiore funzionalità e un'immagine più bella.

Tutte le opere significative della Sezione Transfrontaliera in Italia sono concentrate in soli due comuni: **Susa e Chiomonte**, entrambi strenui difensori della tutela dei loro territori, ma in un quadro di dialogo e collaborazione. In questo contesto, la Torino-Lione, la tanto discussa e mitizzata Tav, si riduce in Italia a **12 Km di galleria profonda** e a poco più di **3 Km di sistemazioni in superficie nella Piana di Susa**, riutilizzando a destinazione ferroviaria l'autoporto esistente ed altre aree a destinazione trasportistica. Aree oggi asfaltate ritorneranno agricole, dando vita ad un "**Agriparco**" definito d'intesa con gli operatori agricoli del territorio.

L'**utilizzo di terreno vergine sarà veramente minimo** sia nella fase di cantierizzazione sia per le opere a regime e alla fine dei lavori il consumo totale di suolo naturale vergine sarà



poco meno di un campo di calcio. Mentre il consumo totale di suolo previsto per l'intera Sezione Transfrontaliera della Torino-Lione (lato in Italia) risulta **meno di un decimo** del consumo medio **di suolo dei comuni no-tav** della Valle per **ogni anno** (rilevazione 2000 /2006).

Anche il numero di edifici esistenti che interferiscono con l'intera tratta italiana della Sezione Transfrontaliera è stato ridotto al minimo: solo **due unità unifamiliari e una commerciale** saranno **oggetto di esproprio/demolizione**.

Per ridurre l'impatto ambientale, in particolare polveri e rumore, l'attività di cantiere sarà organizzata sul **modello di uno stabilimento industriale**. Tutte le **lavorazioni** avverranno **al coperto, in un ambiente protetto e controllato**, sotto quattro-cinque capannoni in tensostruttura. E' previsto il **trasporto su rotaia di tutti i materiali di scavo** del cantiere: dall'area dello scavo infatti, detriti e terra andranno ai siti di deposito viaggiando su ferro. Almeno **metà del materiale estratto sarà riutilizzato** nei lavori, mentre l'altra metà sarà trasportato verso le aree adibite alla raccolta e allo smistamento. I cantieri nella loro interezza si svilupperanno su un'area di 8,5 ettari, in gran parte oggi occupati dall'autoporto e dal centro di guida sicura che alla fine saranno restituiti al territorio per uso agricolo.

La **nuova stazione internazionale di Susa**, progettata dal grande architetto giapponese **Kengo Kuma**, per la sua qualità architettonica e per l'accessibilità turistica che offrirà a tutta la Valle, porterà un indiscutibile ed eccezionale valore aggiunto per l'intero territorio. In quell'area sarà realizzato anche il **centro servizi** che, a regime, darà lavoro a circa 150 persone in modo permanente e saranno generati, con l'**energia fotovoltaica, 700 mila kWh all'anno**, di cui 180 mila resteranno alla Valle di Susa.

Si ridurranno anche le **emissioni di gas serra**: a regime 3 milioni di tonnellate in meno, la quantità di anidride carbonica prodotta da una città di 300 mila abitanti.

L'**intera tratta internazionale** costerà **8,2 miliardi** di euro, di cui **4,7** per la parte italiana, finanziati **al 40%** dei suoi costi dalla **Comunità europea**. Con la **legge di stabilità** il governo Monti ha garantito l'**integrale copertura** finanziaria dell'opera **fino al 2029**, stanziando **quasi 3 miliardi**, di cui **840 milioni** potranno essere spesi tra **2013-2015** e altri **150 milioni all'anno** fino al **2029**.

Sono previsti **1000 posti di lavoro diretti** nel cantiere, in grado di crearne altri **3000 nell'indotto** per dieci anni.

Nel cantiere della Maddalena a Chiomonte, cosa inaudita, operai, tecnici ed impiegati edili vengono ormai quotidianamente fatti oggetto di aggressioni e di attacchi fisici, con lancio di pietre, biglie di acciaio, bombe-carta, distruzione di camion e pale meccaniche, appiccamenti di incendi e questo sotto il completo silenzio e l'indifferenza generale.

Dobbiamo avere il coraggio di dire: "Adesso, basta!". Quel cantiere, quei lavoratori non devono essere lasciati soli.

Dobbiamo difendere la democrazia e il diritto al lavoro senza se e senza ma.

Come libero Sindacato dobbiamo mobilitarci per difendere questi principi, senza essere subalterni a nessuno, per poter continuare a vivere e lavorare in uno Stato di diritto.

Filca -CISL Torino