



# obiettivo ambiente

## TAV Torino-Lione: il punto sulla situazione

Le elezioni amministrative non hanno modificato gli equilibri, nessun sindaco dire Si Tav ha fatto significative dichiarazioni. Si Tav, ed una maggior prudenza sembra poterla vedere nel presidente della Regione, Cirio, che non ha ancora dato seguito all'attivismo Si Tav di Chiamparino.

### Riflessioni sul voto

In Val di Susa, la città di Susa è passata da un No Tav moderato ad un Si Tav moderato. La conquista sul filo di lana del comune di Salbertrand, dove dovrebbe essere impiantato metà del cantiere italiano del tunnel di base, è stata un regalo per la opposizione politica al progetto, ma il vero peso delle due parti si vedrà solo nelle elezioni dei presidenti delle Unioni Montane. In Regione, la conferma della Frediani è stata un altro motivo di soddisfazione. Nell'altro campo si è visto, ancora una volta, come politicamente il Si Tav non paghi: sia Giachino che la rappresentante delle "madamin" protagonisti della discesa in piazza, sono restati fuori, e la lista Si Tav ha avuto un seggio in Regione solo grazie al fatto che Chiamparino ne era capolista ed ha tirato voti. Al di là delle posizioni politiche che caratterizzano ogni candidato, si deve notare che la sconfitta di Chiamparino, che aveva fatto della campagna Si Tav e della richiesta di referendum il principale cavallo di battaglia, significa che questo messaggio è tutt'altro che maggioritario come invece vorrebbero far credere i grandi quotidiani.

### Quali prospettive per gli appalti?

Il problema vero ora sono gli appalti per la costruzione del tunnel di base, che potrebbero avere una spinta quasi irreversibile già a fine luglio se nel Governo (dove la posizione contraria all'opera si fronteggia con quella favorevole della Lega) dovesse prevalere la linea della Lega. Di fatto tutto è legato alla possibilità, alla volontà, ed alla presenza del premier Conte che si espresso in modo nettamente contrario ed ha chiesto di rivedere i rapporti con i francesi, cosa che, sull'esperienza del passato, sappiamo che bloccherebbe tutto.

Il vicepremier Salvini ha sbandierato un possibile contributo europeo del 55%, sui lavori definitivi, ma sembra che sia ingenuamente caduto in trappola al suo primo confronto con il lobbismo che gira intorno alla Commissione europea. Se, con la pressione della Lega e degli altri sovranisti, e con gli effetti della Brexit, si ridurranno i soldi che gli stati versano annualmente alla Unione Europea, i contributi rigirati dalla Unione Europea agli Stati per le infrastrutture e per i programmi non potranno certo aumentare del 50% come ha detto il capo

della Lega, diventato improvvisamente propagandista della generosità di Bruxelles.

### La posizione della Francia

La Francia è sempre sulla stessa linea già espressa da Macron nel 2017, quando ha messo in attesa il progetto: il tunnel di base si fa purché non pesi sul bilancio dello Stato ed infatti, a differenza dell'Italia, non ha ancora stanziato la sua quota, violando sfacciatamente l'accordo franco italiano. Per il resto la Francia gioca al ribasso: la necessità di decidere una nuova linea passeggeri TGV è stata rinviata al 2038. La parte merci è tornata al progetto originale ante 2012 come linea fra Digione (su cui convergono i due terzi delle merci) e St Jean de Maurienne, con un forte investimento sulla vecchia linea che doveva essere quasi dismessa, per adeguare il nodo di Chambéry ed il passaggio a fianco del Lac Bourget.

### I bandi: i lavori vanno in Francia i maggiori costi in Italia

Il lato dolente per gli oppositori alla Torino-Lione è che, con i bandi in attesa di assegnazione, la realizzazione del tunnel di base per 22 Km a partire da Modane, riduce la parte costruita dall'Italia ai 6 Km tra Chiomonte e Susa e cioè solo al 10%. Questo vuol dire che il tunnel sarà scavato per il 90% da parte francese con competenza esclusivamente francese sino a Chiomonte, ripetendo l'operazione di successo fatta dal partito delle grandi opere in occasione della costruzione della seconda canna del tunnel autostradale del Frejus: far scavare tutto dalla parte francese dove gli oppositori italiani non possono interagire.

Ma anche con il solo 10% l'Italia dovrà contribuire alle spese per il 57,9%, della parte non coperta dalla Unione Europea alla costruzione del tunnel di base. Tenendo conto di un contributo UE del 40%, nella somma delle percentuali, la Francia dovrebbe pagare solo il 25%; per contro riscuoterà tutte le imposte fiscali sia per le società che le persone sul 90% dei lavori. Tre mesi fa Pro Natura Piemonte ha espresso l'ipotesi che ci possa essere anche un guadagno sull'IVA (TVA) del 20% incassata dallo Stato francese e che possano esser stati fatti passare come faticosi contributi dello Stato quelli che sono in realtà dei rimborsi del te-

**Non buttate nei rifiuti l'involucro di "Obiettivo ambiente" ma mettetelo nella plastica riciclabile**

soro francese. Questo anche a fronte di una sibillina frase scrittaci della Direzione TEN-T Europea nel marzo 2016 in cui, rifiutando la nostra richiesta di avere accesso ai documenti dei finanziamenti, si affermava che questa divulgazione: "avrebbe arrecare pregiudizio alla politica economica... ed alle relazioni degli stati implicati". Al nostro comunicato stampa sulla questione dell'IVA, la controparte non ha replicato.

### Prospettive e azioni per il Movimento No Tav

Per il nostro futuro l'aver programmato nei bandi che il tunnel di base sia scavato quasi totalmente dalla parte francese costituisce un problema: i fautori dell'opera pensano che, una volta iniziata, le immense opere che restano da fare per far passare la nuova linea TAV in territorio nazionale (come i 50 Km di tunnel tra Susa e Settimo) possano poi essere fatti accettare un poco alla volta. L'ultima notizia riguarda una richiesta di aiuto appena giunta al Coordinamento dei comitati No Tav dai corrispondenti della Maurienne: infatti i primi lavori di costruzione del futuro cantiere di St Jean de Maurienne sono già iniziati ed hanno prodotto devastazioni che sarebbero inaccettabili in Italia, con enormi riporti di terra collocati in mezzo al tessuto urbano. Come abbiamo potuto constatare altre volte, la conoscenza dei problemi e delle conseguenze sanitarie delle grandi opere, da parte francese, è molto meno diffusa rispetto all'Italia. Il Coordinamento sta esaminando come supportare l'opposizione francese.

*Mario Cavargna*

## NO TAV (1990-2018)

Sono disponibili nella sede di via Pastrengo 13, Torino, i due volumi di Mario Cavargna:  
**NO TAV (1990-2008)**  
pagine 320, euro 10 ai soci e  
**NO TAV (2009-2018)**  
pagine 416, euro 10 ai soci

## Sede di Pro Natura a Torino

Nel mese di agosto la sede di via Pastrengo 13, Torino, rimarrà aperta dal lunedì al venerdì dalle 14 alle 19, **con chiusura da lunedì 5 agosto a martedì 20 agosto compresi.**

Anche nel periodo di chiusura verrà assicurato l'ascolto dei messaggi lasciati alla segreteria telefonica (011.5096618) e si provvederà al controllo della posta elettronica per rispondere a eventuali messaggi urgenti indirizzati a Pro Natura Torino, a Pro Natura Piemonte e alla Federazione nazionale Pro Natura.

"Obiettivo Ambiente" viene spedito ogni mese a tutti i soci in regola con la quota di iscrizione.

Di seguito indichiamo le altre principali notizie di questo numero:

- L'estinzione di massa, minaccia sottovalutata
- Terna ha revocato il progetto Interconnector
- Tecnologia 5G: attenzione senza preclusioni
- Nasce il Centro per lo studio sui fumi alpini
- Biodiversità sul Po: non abbassare la guardia
- Parte il "progetto castagne" al Truc Bandiera
- "Obiettivo Nonviolenza", la pagina del MIR-Movimento Nonviolento

Chiuso in redazione il 20 giugno 2019