

MEMORIA SULL'INCONTRO CON IL COMMISSARIO AI TRASPORTI DELLA U.E. JACQUES BARROT A STRASBURGO NEL PALAZZO DEL PARLAMENTO EUROPEO IL 25.09.07.

L' avviso che il commissario riceverà i rappresentanti del movimento NO TAV alle 7 di sera, ci viene dato al mattino, senza altre indicazioni. Poco prima dell'ora dell'appuntamento ci viene detto che dovremo parlare in francese, cosa che poi non sarà vera perché troveremo un'interprete. Il tempo riservato all'incontro sarà, come di abitudine, di 10 minuti.

Andiamo all'incontro senza discorsi preparati e senza aver potuto concordare una strategia: ci affidiamo al nostro affiatamento e alla conoscenza del problema.

Alberto, Claudio, Agnoletto e io arriviamo puntuali all'incontro con il funzionario U.E. che ci ha aiutati collaborando all'esposto del WWF. La segretaria di Barrot ci avvisa con molta gentilezza di un leggero ritardo e ci accompagna a sedere.

Successivamente verrà due volte a scusarsi, a nome del commissario, per il prolungarsi dell'attesa.

Poco dopo le 7.30 entriamo nello studio di Barrot: oltre a lui sono già presenti due funzionari che si occupano di questi problemi. Barrot lascia la scrivania e viene a sedersi al tavolo delle riunioni e dopo una breve stretta di mano attraverso al tavolo, s'inizia il confronto

Inizia Agnoletto presentandoci, porgendo le firme ed esponendo le obiezioni alla domanda di finanziamento della Torino-Lione (presentata a Bruxelles dal ministro Di Pietro) che manca di un progetto e di una VIA.

Successivamente parla Alberto spiegando che le 31.600 firme raccolte in due mesi rappresentano l'opposizione della popolazione della Val di Susa.

Barrot chiede se hanno firmato anche i sindaci: Alberto dice che ci sono sindaci, medici, preti... Barrot commenta amichevolmente che, se ci sono anche i preti, è una questione seria. Alberto termina la sua esposizione dicendo che le firme si aggiungono alle delibere di 30 consigli comunali valsusini e di altri comuni non della valle che rinnovano l'opposizione alla Torino-Lione già nelle loro mani. Presenta infine l'ultimo degli otto volumi che raccolgono le schede con le firme : gli altri arriveranno a Bruxelles tramite i canali ordinari della UE.

Claudio fa notare la ridotta disponibilità di spazio della valle di Susa e come il rapporto tra numero di infrastrutture e il numero di abitanti sia uno dei più alti in assoluto. Anche se, per assurdo, fosse dimostrato che la Torino-Lione avesse dei motivi per essere realizzata, gli abitanti non potrebbero accettarla.

Ho invitato la Commissione a guardare obiettivamente la realtà dei dati sull'andamento del trasporto merci in questa parte dell'arco alpino, a guardare l'insuccesso sia dei piani di rilancio per il trasporto ferroviario delle merci in Italia e Francia, sia dell'autostrada ferroviaria.

I No TAV non sarebbero andati così avanti in 17 anni, e non sarebbero così forti se il progetto avesse un minimo di ragione. Nella nostra valle la ferrovia conta ancora ed è sotto gli occhi di tutti: non possono ingannare la popolazione presentando dati scorretti.

Il potenziamento del trasporto merci è possibile sulla linea attuale. Secondo i dati stessi della ex commissaria De Palacio, mettere i TIR interi sulla ferrovia significa trasportare la metà del peso netto rispetto ad altri tipi di trasporti merci ferroviari. Basterebbe rinunciare a questa modalità di trasporto, che si è dimostrata fallimentare, per ottenere una capacità di trasporto che soddisfa tutti gli scenari futuri.

Barrot ha passato tutto questo tempo sottolineando su fogli che aveva davanti (evidentemente veline) e senza mai guardarci in faccia. Ha risposto in modo "ministeriale"

affermando che le modifiche al tracciato sono state proposte (abolizione dell'uscita di Venaus e del viadotto della val Cenischia, con passaggio in destra Dora) hanno avuto un ampio consenso. Barrot dice di aver parlato con Virano che gli è sembrato una persona attenta alle esigenze della popolazione locale.

Inoltre Virano avrebbe affermato che esiste una bozza di progetto su cui si sta lavorando con successo. Solo ora Barrot viene a sapere da noi e grazie alle firme, che vi è un'opposizione radicale al tunnel e su questo è sorpreso. Secondo Barrot, il trasporto per ferrovia è necessario per togliere i TIR dalle strade e perciò non è d'accordo con noi, inoltre afferma che la ferrovia attuale è ancora quella del milleottocento e non è adeguata alle nuove necessità ed al trasporto dell'enorme volume di merci previsto sulla Lione Torino. Barrot si domanda: sono forse folli i governi italiano e francese che chiedono il nuovo tunnel, i tecnici delle ferrovie che lo sostengono, gli svizzeri che li hanno già realizzati sul loro territorio? A questo punto ci invita a considerare che il traffico merci previsto al Frejus è di "200 milioni di t/anno". In realtà tutti sanno che 200 milioni di Tonnellate sono la previsione annua su tutto (l'intero) arco alpino e non quella del Frejus che si aggirerebbe secondo le previsioni future più ottimistiche intorno ai 40 milioni di tonnellate. Qui il ministro europeo dei Trasporti dimostra di avere poca dimestichezza con i dati reali del traffico merci e della gravissima situazione di congestione della autostrada di Nizza-Ventimiglia.

Agnoletto replica sul ruolo di Virano, sulle modifiche di tracciato e sulle ragioni sostanziali della battaglia degli abitanti chiarendo alcuni concetti.

Alberto replica a sua volta che gli studi sulla Torino-Lione fatti dagli stessi promotori, sostengono che la percentuale dei TIR che sarebbe spostato dalla strada alla ferrovia varia tra l'1 ed il 3%.

Poi prosegue con forza, passando dall'italiano al francese, ribadendo che il quadro fornito da Barrot non è reale. Dice che i dati dei Quaderni dell'Osservatorio, in realtà danno ragione a noi, che contengono madornali errori di metodo, come quello di considerare il traffico una curva di crescita esponenziale, e mostra un grafico del 2° Quaderno che compara i dati di traffico della linea di Modane, con la curva di crescita esponenziale prevista per «li stessi anni ai fini della nuova linea da cui si deduce che in realtà il traffico merci è in forte calo.

Replica anche Claudio su alcuni punti, in particolare sul fatto che la linea non è dell'800, infatti il binario di salita è stato realizzato solo 25 anni fa. Non è una questione di follia: i governi italiani e francesi non recedono perché dopo aver creato un'illusione, nessuno vuole essere il primo a rinunciare. Spieghiamo a Barrot che la Svizzera ha creato due nuovi trafori nel quadro di un accordo doganale proprio con l'Unione Europea, per permettere il passaggio sul proprio territorio delle merci in transito. Non esistono merci per una nuova linea, il traffico merci complessivo (strada e ferrovia) tra Italia e Francia negli ultimi 12 anni è rimasto sostanzialmente immutato Unica eccezione: Ventimiglia. Ma su quella direttrice basterebbe completare le nuovissima linea tra Genova e Nizza (50 chilometri mancanti). Proprio su questa direttrice la concentrazione di traffico è più pesante ed oltre il 90% delle merci viaggia su strada.

La mancanza "colposa" di questi 50 chilometri, mostra che le ferrovie italiane non perseguono una politica coerente ma piuttosto governata da ragioni estranee ai trasporti stessi. Barrot accusa i colpi ed evidentemente in difficoltà si gira verso il suo collaboratore chiedendogli di "dare lui dei dati". Il collaboratore in questione, (Baron è il suo nome, già collaboratore della De Palacio), non fornisce dati, ma risponde genericamente che "sulla linea Nizza- Ventimiglia ci sono dei problemi". Qualcuno di noi dice che l'Osservatorio non rappresenta la volontà della popolazione perché non si è mai confrontato con essa.

Barrot riprende il discorso concludendo ora che il suo ruolo di commissario U.E. (ministro, n.d.r.) non è un ruolo tecnico e che riceve le richieste dai governi degli stati membri...

Dice anche "che non vuole convincerci e che noi non dovremmo cercare di convincere lui: ognuno ha le sue posizioni". A questo punto del discorso Barrot ridefinisce il suo ruolo mostrandosi rispettoso delle nostre posizioni. Un atteggiamento ben differente rispetto alla " lezione" con cui aveva aperto l'incontro.

Dopo 40 minuti, con Barrot visibilmente preoccupato, con qualche certezza in meno (tra cui quella datagli da Virano) ed una in più (resistenza di una radicale opposizione sul territorio), ci salutiamo.

Annotiamo come, nell'accomiatarci, non ci ha più salutati stringendoci le mani al di là del grande tavolo, ma lo abbia fatto aggirandolo per venirci ad accompagnare e stringerci le mani sulla porta. Ho interpretato questo come un riconoscimento della posizione No TAV. Evidentemente la combinazione di 31.608 firme e la nostra determinazione durante questo incontro ristretto, ha fatto scattare la molla psicologica necessaria per ottenere rispetto dalle istituzioni e ripagarci della fiducia che ci è stata data dai cittadini che abbiamo rappresentato.

Mario Cavargna, Presidente Pronatura Valsusa.