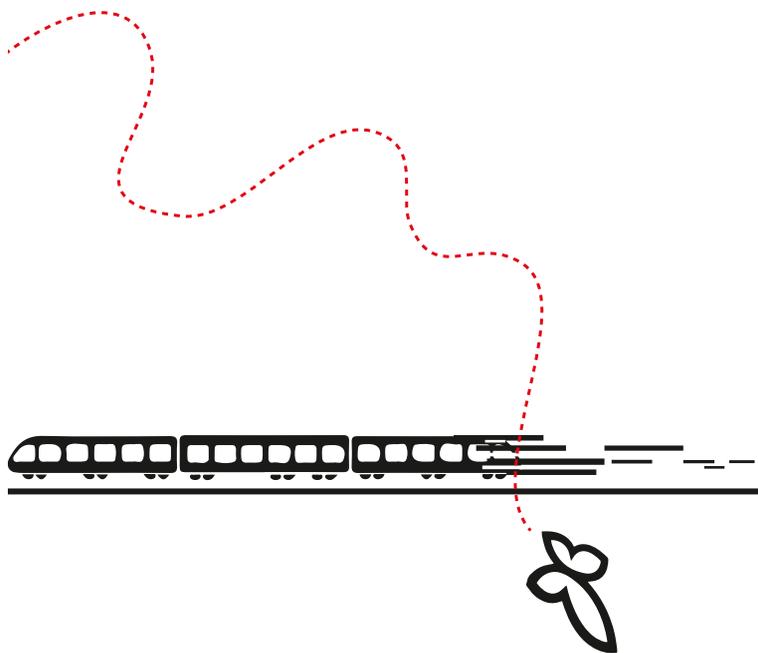


TAV IN TRENTINO:
UN BUCO NELL'ACQUA

Tutto quello che non ti aspetti



Coordinamento Trentino NoTav

SOMMARIO

INTRODUZIONE

3

I TRACCIATI DELL'ALTA VELOCITÀ IN TRENTINO

5

**IMPATTI AMBIENTALI E MODIFICAZIONI
DEL PAESAGGIO**

18

A COSA (E SOPRATTUTTO A CHI) SERVE IL TAV

29

TAV DEL BRENNERO QUANTO CI COSTI?

40

LA CREAZIONE DEL CONSENSO

45

**PARTECIPAZIONE DI CHI E, SOPRATTUTTO,
A COSA?**

50

CONCLUSIONI

55

APPENDICE

Le tre campane: TAV, A31, TIBRE

57

RIFERIMENTI

65

Introduzione

Dopo diversi anni dall'ultimo opuscolo contro il progetto di Alta Velocità ferroviaria in Trentino "Le 10 ragioni del NO" - testo che riassumeva uno studio approfondito durato anni e accompagnato da una capillare attività di informazione nelle città e nei paesi -, sentiamo l'esigenza di fare il punto della situazione.

Negli anni trascorsi dall'opposizione ai primi carotaggi per il TAV in Trentino - opposizione che tra blocchi e manifestazioni ha coinvolto centinaia di persone, e che ha portato alla nascita del presidio permanente Acquaviva e Resistente -, i promotori dell'opera hanno da un lato coperto sotto un sistematico silenzio le "nuove" progettazioni, dall'altro, hanno affinato una propaganda mediatica e politica allo scopo di rifare il trucco a un'opera contro la quale stava crescendo il dissenso.

Nelle pagine che seguono cercheremo dunque di spiegare, in forma riassuntiva, come la "nuova" progettazione ricalchi in tutto e per tutto la precedente, non modificando né i tracciati né i loro devastanti effetti sul territorio, né, soprattutto, la questione di fondo: la palese inutilità dell'opera. Allo stesso tempo, cercheremo di smascherare gli argomenti e lo stile con cui si vuole rendere accattivante il saccheggio del territorio. Di pari passo con il silenzio sulle caratteristiche del progetto e sui suoi impatti, infatti, politici, giornalisti e industriali hanno cominciato ad utilizzare un linguaggio più prossimo a quello della pubblicità che non a quello delle "opere pubbliche" di cui sarebbe loro mandato spiegare costi e benefici. Il TAV non è più un progetto ferroviario di cui argomentare la necessità, bensì un "sogno irrinunciabile", un'"occasione di valorizzazione del territorio", una "visione del futuro" ecc. Scompaiono carte topografiche e tracciati, arrivano le frasi ad effetto del marketing. Ogni tanto si nomina l'ospite ingrato: l'opposizione. Sperando che fiumi di parole - tra cui ne spicca una magica: "partecipazione" - e il trascorrere del tempo ne cancellino ogni consistenza. Ma noi siamo ancora qui, caparbi nel nostro No, radicati nelle nostre ragioni, cresciuti nelle nostre esperienze.

Questo lavoro nasce da uno sforzo collettivo che, a partire dal campeggio No TAV dell'agosto 2017, attraverso tavoli di discussione e approfondimenti tecnici, ci ha portati a scegliere le tematiche da

affrontare in queste pagine. L'abbiamo realizzato nel modo il più possibile condiviso - questo è quello che noi intendiamo per partecipazione - rifiutando di delegare a un ristretto gruppo di esperti la critica dell'opera, ma affinando tutti e tutte la conoscenza approfondita delle ragioni dell'opposizione. Se questo nostro lavoro avrà degli aspetti tecnici, vorremmo anche riuscire a suggerire da quali "Sì" emerge ed è accompagnato il nostro "No", qual è la vita per cui ci battiamo: cosa voglia dire conoscere un territorio, avere memoria dei lenti equilibri ecologici che ne stanno alla base, confrontarsi su come difenderlo e capire che il "come" si può stare insieme mentre lo si fa è tutt'uno con gli obiettivi che ci si pone. Nelle discussioni fra comitati locali, attorno ai falò, sotto un tendone, lavorando per allestire un presidio, una cucina, una festa, abbiamo sperimentato che parlare di libertà in libertà è non solo un'esperienza appagante, ma anche un modo efficace di resistere. Ci si unisce per impedire uno scempio concreto, ma poi si parla anche di tutto il resto, tessendo una rete di solidarietà che piano piano coinvolge la vita, il lavoro, l'affitto, i figli... Proprio di questo c'è sempre più bisogno, in un'epoca in cui l'isolamento e il rancore sembrano avere il sopravvento su tutto.

Il peso della sopravvivenza, per tante persone, sembra oggi tale da far apparire la "questione del TAV" una sorta di lusso per protestatari buontemponi. In realtà non solo TAV, scuola, sanità, salari sono strettamente collegati, ma è proprio negli spazi sociali aperti da lotte come quella no TAV, che simili problemi possono essere affrontati collettivamente. Il sistema delle Grandi Opere - bancomat dei partiti, gioco di spartizione di appalti e subappalti - è una delle cause di questo impoverimento generale.

In risposta a tutto ciò e alla ricerca di un'alternativa, assumiamoci la responsabilità di decidere e di agire in prima persona: qui comincia l'avventura.

Ottobre 2018 - Coordinamento trentino no TAV

I TRACCIATI DELL'ALTA VELOCITÀ IN TRENTINO

La storia dei progetti TAV in Trentino: prima pubblici e poi secretati

Alta Velocità in Italia contro ogni ragionevole dubbio

I numeri, le ragioni concrete, non servono. L'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino – Lione, a febbraio 2018 ha reso pubblici dati che ammettono ciò che il movimento No TAV diceva dal 2000: la richiesta di trasporto merci su ferrovia non giustifica la costruzione della nuova linea. Dopo oltre dieci anni di tentativi di iniziare e procedere con i lavori, fra le proteste dalla popolazione, con un territorio occupato militarmente e represso a suon di multe e arresti di chi si opponeva, parlano i numeri: il TAV non si giustifica. Nonostante questo la risposta del governo non si fa attendere: “è inutile, ma andiamo avanti comunque” [1]. Si vuole proseguire lungo il percorso intrapreso senza fornire alcun nuovo elemento a sostegno della “sensatezza” o della fattibilità economica del progetto.

In Trentino un'opera imposta “a scatola chiusa”

Dal 2009 a oggi il maggior promotore locale, ovvero la Provincia di Trento, insieme a Rete Ferroviaria Italiana (RFI), ha cancellato, ritrattato, annunciato e poi smentito tutte le informazioni certe accessibili alle popolazioni interessate. L'unica cosa certa, ci dicono, è che si farà.

Era il 2009 quando, Raffaele De Col e Alberto Pacher, rispettivamente responsabile del dipartimento infrastrutture e mobilità e l'allora vicepresidente della Provincia di Trento, presentarono il progetto del TAV in alcuni dei comuni interessati, con l'obiettivo di placare le preoccupazioni degli abitanti e la crescente contrarietà all'opera [2].

All'epoca i promotori non si facevano riguardo a indicare chiaramente i tracciati, a rendere accessibili planimetrie e valutazioni di impatto ambientale. Cosa è cambiato da allora?

Il primo progetto di Alta Velocità in Trentino

Il primo progetto di Alta Velocità in territorio trentino fu elaborato da RFI nel 2003 [3] ma rigettato dalla Provincia poiché prevedeva un lungo tracciato all'aperto che avrebbe inflitto una ferita insana-ibile ai produttivi e rinomati vigneti della Piana Rotaliana. Fu allora che la Provincia si fece promotrice del progetto impegnandosi a preparare un'ipotesi di tracciato e iniziando così fin da subito ad attingere dagli stanziamenti per l'alta velocità (si stima che nel 2013 fossero già stati divorati dalla Provincia 200 milioni di euro solo in progettazione). Il progetto venne dunque ripresentato nel 2009 [4], spostato dalla Piana Rotaliana all'altra parte della valle e quasi interamente progettato in galleria, ma sostanzialmente identico per quanto riguardava le tratte a sud, quindi il passaggio per Trento e Rovereto.

Si comincia a discutere collettivamente di TAV

Dal 2006 al 2009, il primo embrione di movimento No TAV Trentino, analizzò nel dettaglio gli studi di valutazione di impatto ambientale dell'opera e successivamente, una volta ottenuto il progetto, anche i nuovi tracciati e le aree che avrebbe coinvolto. Sulla base di questo studio dal 2006 al 2010 sono state oltre cento le serate organizzate in ogni piccola valle, comune e comprensorio nelle quali persone qualunque, non tecnici o ingegneri, si sono prese la responsabilità di condividere con tutti cosa stava emergendo dai documenti ufficiali: prosciugamento irreversibile delle acque, sorgenti, torrenti e laghi, acquedotti fuori uso, inquinamento da cantieri, discariche di inerti disseminate per la valle, rischio crolli nel comune di Trento, e tanti altri disastri che troverete in queste pagine approfonditi e, per quanto possibile, aggiornati.

La popolazione è contraria? La nuova ferrovia viene imposta

Già nel 2007, a fronte del sollevarsi delle prime preoccupazioni in Alto Adige e Trentino, l'allora presidente della Provincia di Trento Lorenzo Dellai affermava: "Il presidente del Consiglio Prodi ha inserito nei suoi dodici punti programmatici la rapida attuazione del piano infrastrutturale e in particolare dei corridoi europei, fra cui il Brennero. Mi auguro che questo diventi un diktat". [6]

La Provincia, fedele al suo diktat, iniziò nel 2014 i primi sondaggi geognostici per la realizzazione dell'Opera. La popolazione fu

anch'essa conseguente: la reazione all'inizio dei lavori fu un'opposizione ferma e coraggiosa. I blocchi delle trivellazioni avvenuti in località Marco nell'ottobre 2014 e in località Novaline nel Novembre 2015 portarono centinaia di persone a opporsi fisicamente ai primi cantieri. Un fatto inedito per la nostra pacifica regione, dove la memoria più recente di altre opere così fortemente osteggiate deve tornare agli anni novanta, quando la costruzione della PI.RU.BI fu scongiurata dall'opposizione della popolazione di Besenello.

Cambio di strategia: meglio tacere

La preparazione tecnica sugli impatti dell'Opera di moltissime persone e la determinazione effettiva a impedire i lavori avevano aperto uno scenario inatteso. Le persone non si fermavano alla semplice indignazione ma impedivano concretamente i primi sondaggi. A questo punto Provincia e RFI istituirono un "Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero e delle connesse infrastrutture provinciali" [6] con lo scopo dichiarato di convincere le amministrazioni locali della necessità dell'Opera e iniziare un percorso "partecipativo". Ma gli scopi non dichiarati dell'osservatorio erano (e sono) anche togliere dal piano della discussione collettiva la questione "Alta Velocità in Trentino" riducendola a un confronto fra tecnici e amministratori, e rimuovere dal discorso i dati ufficiali sugli impatti dell'Opera che tanto avevano preoccupato gli abitanti della Valle.

Il progetto non esiste più...o forse sì? L'opera non serve più... oppure sì?

Il 9 settembre 2015, Mauro Gilmozzi, assessore alle infrastrutture e all'ambiente della Provincia di Trento, rispose all'interrogazione n. 1180/XV del consigliere Filippo Degasperì (M5S) sul progetto della Circonvallazione di Trento e Rovereto, comunicando ufficialmente che il progetto delle tratte d'accesso sud al Tunnel del Brennero era stato ritirato nel gennaio del 2011 in attesa di una sua revisione da parte dei tecnici provinciali [7]. Iniziò allora il balletto che dava il progetto prima esistente e in via di approvazione, poi non esistente, con dichiarazioni contraddittorie e non chiare. Nella stessa data Florian Mussner, assessore alla mobilità della Provincia di Bolzano, dichiarava che la ferrovia esistente fra Ponte Gardena e Verona era conforme alle prescrizioni europee e non si vedeva quindi la necessità di un quadruplicamento della linea [7]. A questa voce si aggiun-

geva qualche giorno dopo quella di Martin Ausserdorfer, membro del consiglio di sorveglianza di BBT-SE, società incaricata della progettazione del Tunnel di Base del Brennero e coordinatore dell'osservatorio per la realizzazione dell'Opera, il quale dichiarava: "Le tratte d'accesso sud non rappresentano più una priorità in quanto la ferrovia attuale ha una capacità sufficiente per gestire il trasporto di merci e persone necessario" [8].

Contro ogni ragionevole dubbio anche in Trentino... nuova ferrovia: avanti tutta

Contro ogni evidenza logica e di fronte alle perplessità (dove non alla contrarietà) della popolazione, il 15 settembre 2015 la Provincia di Trento diramò un comunicato stampa in cui ribadiva la ferma intenzione di procedere con le Tratte d'accesso sud [9]. Quello stesso giorno Pat Cox, Coordinatore europeo per l'asse TEN-T1 dichiarava: "Sono qui per ribadire il sostegno dell'Unione europea a questo corridoio e per invitarvi tutti al massimo impegno sullo sviluppo delle tratte d'accesso, la cui realizzazione deve essere portata avanti contestualmente ai tunnel di base, perché una galleria senza tratte d'accesso è come un Irish Pub senza la birra". Molto più limpidamente Raffaele De Col dichiarava: "Usate i soldi o perdeteli", riferendosi agli 1,2 miliardi di euro già stanziati per l'opera dall'U.E., unico obiettivo di tanta frenesia nella prosecuzione dei lavori.

Resistenza atto secondo

Nel novembre 2015 comparvero nuovamente le trivelle per i sondaggi. Bloccate per giorni da manifestazioni e un sabotaggio, conclusero i lavori con settimane di ritardo e grazie a un dispiegamento di polizia e carabinieri degno di un'occupazione militare. A seguito del polverone sollevato, dei danni alle attrezzature di cantiere e dell'esplicita contrarietà all'Opera, la ditta che si era aggiudicata l'appalto per i carotaggi, la Landservice di Bolzano, nella primavera del 2016 rinunciò, ritirandosi dai lavori.

20000 leghe sotto i mari... e i monti

È da allora che qualunque informazione certa sui tracciati della nuova linea ferroviaria si è inabissata. Sommersa nei continui rinvii di presentazione del progetto: fine 2015 poi 2016, marzo 2017... Sepolta da una propaganda incessante all'opera che non parla asso-

lutamente del progetto e dei suoi impatti, ma di “sogno”, “opportunità”, “necessario”, “futuro”, “progresso”.

Non è una questione tecnica, né di risorse: il problema è la contrarietà della popolazione

Il 25 novembre 2016 la prima indiscrezione: l'ingegnere Ezio Facchin, da gennaio 2016 commissario governativo per il progetto di corridoio infrastrutturale dichiarava: “Sì, il progetto preliminare di Rfi è pronto, ma prima di renderlo pubblico dobbiamo valutarlo bene. Dobbiamo essere prudenti.” [10] Che cosa intenda l'ingegner Facchin lo possiamo capire solo se leggiamo fra le righe delle sue dichiarazioni dei mesi seguenti: “No, non è una questione di risorse e nemmeno tecnica, ma di compattezza. L'aspetto più importante è quello di non rimanere invischiati nei veti incrociati. Delle divisioni politiche e dei gruppi antagonisti” [11]. È evidente che la non diffusione dei progetti serve ai promotori dell'opera per evitare di confrontarsi con un dissenso aspro e fondato.

Una questione di propaganda: ecco il “progetto leggero”

Il 25 gennaio 2017 una piccola bolla affiora in superficie: i giornali locali parlano per la prima volta dell'esistenza di un progetto “più leggero” [12]. Il 23 gennaio (all'insaputa della popolazione) si era svolta infatti la prima riunione dell'Osservatorio. Ai partecipanti, (due delegati per ciascun comune interessato) venne come prima cosa fatto firmare un documento che li impegna a non divulgare alcun documento prodotto in quella sede. Dopo la garanzia del riserbo, ciò che venne mostrato e lasciato loro da Facchin e Gilmozzi altro non è che il segno di un pennarello su una cartina del Trentino (fig.1) che tracciava solo la tratta da nord di Trento a Marco di Rovereto, il resto della tratta non sarebbe prioritario.

Per quanto approssimativo, quel segno è comunque sufficiente a chiarire a tutti che il “nuovo” progetto leggero altro non è che la fotocopia di quello presentato nel 2003 da RFI. A confermarlo sarà l'ingegner Larcher, delegato dal Comune di Rovereto per il comitato scientifico che partecipa all'Osservatorio: “...quindi stiamo parlando di un progetto del 2003 rivisto, tra virgolette aggiornato, minimamente nel 2009. Quindi dal 2003 al 2009 non è stato fatto niente, e dal 2009 al 2017 non c'è stato altrettanto niente.” [13]. Niente da un punto di vista progettuale ma anche dal punto di vista degli approfondimenti idrogeologici. Larcher infatti dichiara che a seguito

delle numerose perplessità avanzate dal tavolo tecnico sull'altissimo rischio idrogeologico, gli approfondimenti promessi non sono stati realizzati. Al secondo incontro (Novembre 2017) del tavolo i proponenti si sono limitati a ripresentare analisi vecchie e già note, per arrivare al terzo incontro (Marzo 2018) a dichiarare forse "rivedibile" la parte di progettazione relativa alla zona di Rovereto.

Le proteste a salvaguardia del territorio e il loro impatto sui progettisti

Questa rivedibilità era nell'aria fin dal primo incontro dell'Osservatorio, ma non certo a partire dai rischi per la popolazione o per il territorio, quanto per la paura di ritrovarsi di fronte l'opposizione delle persone contrarie: "In realtà più che di modifiche si tratta dell'individuazione di una serie di priorità che lasciano in secondo piano le tratte in galleria che avevano sollevato le proteste a sud di Marco e a nord di Trento" [12].

In tutto questo nessuna planimetria accessibile, nessun documento ufficiale da verificare. I giornali locali titolano esultanti: "Brennero: ecco come sarà la nuova linea" [14]. Certi della sua realizzazione, volutamente dimentichi dell'opposizione.

Tacere per non permettere alla popolazione di opporsi: i progetti secretati

Nel settembre 2014, quando gli abitanti di Marco bloccarono la prima trivella, Gilmozzi aveva negato che i lavori fermati fossero propedeutici alla nuova ferrovia. Il giorno dopo, un documento inviato allo stesso comune da Rfi, confermava invece che i No TAV avevano ragione [15]. Dal gennaio del 2017 ad oggi è un susseguirsi di affermazioni in contraddizione una con l'altra. Facchin dichiara ai giornali che il tracciato sarebbe pronto ma nascosto, poco tempo dopo, in un incontro pubblico all'Urban Center di Rovereto, Gilmozzi sostenne addirittura che il progetto non esisteva: "Le circonvallazioni di Trento, Rovereto, Bolzano: Rfi ci dice che non servono, ad oggi non c'è una [...]. Come Provincia però ci siamo posti dei problemi: il rumore, la possibilità di usare la ferrovia anche come trasporto locale, e abbiamo chiesto aggiornamenti alle ferrovie italiane" [16]. La contraddizione è talmente evidente che sulla stampa locale, nell'aprile del 2017 escono articoli che parlano esplicitamente del fatto che i progetti siano secretati [17].

Non vedrete il progetto finché non sarete tutti d'accordo: questo è il ricatto.

Tacere sui progetti per impedire alla popolazione di informarsi, farsi un'idea, opporsi. Ammalciare, con promesse e slogan, per creare un consenso inottenibile a carte scoperte. Il 9 luglio 2017, un articolo del giornale "L'Adige" titolava: "Alta capacità. Primi passi in cerca del consenso" [18] e in quell'articolo il giornalista scrive: "La Provincia sa bene che ci sono forti resistenze e contrarietà al progetto non solo da chi è contrario al Tunnel del Brennero come i No TAV, ma anche da amministratori e categorie preoccupate per l'impatto dell'Opera. Quindi cercare di costruire il massimo di condivisione sulla ferrovia prima di proseguire con il progetto è una necessità e l'obiettivo è completare il percorso entro quest'anno per poter passare poi a una progettazione definitiva."

I tracciati del lotto 3 nel dettaglio

Da quanto finora emerso possiamo affermare che i tracciati dell'attuale progetto preliminare per il del lotto 3 (Circonvallazione di Trento e Rovereto) ricalcano i medesimi tracciati del progetto preliminare 2003, minimamente rivisti nel progetto preliminare del 2009. Lo stesso valga per gli impatti ambientali, dato che le aree attraversate dalle gallerie sono le medesime.

Le informazioni che seguono in questo opuscolo quindi sono ricavate dal Progetto preliminare per la circonvallazione di Trento e Rovereto depositato nel febbraio 2009 [22], dal relativo Studio di impatto ambientale dell'ottobre 2008, dagli studi di fattibilità delle tratte Nord [23] e Sud [24] della Provincia Autonoma di Trento. Informazioni integrative sono ricavate dagli studi fatti dalla Provincia di Trento nel 2003 per valutare il progetto iniziale di RFI e per individuare le alternative in sinistra Adige [25].



Per il Trentino i chilometri di nuova ferrovia previsti sono circa 80 ma visto che la progettazione che intendono rendere definitiva sembra riguardare solo le circonvallazioni di Trento e Rovereto, ci limiteremo ad illustrare questo tracciato. È una scelta che facciamo consapevoli che il resto dei raccordi (tab LOTTI), seppur non prioritari, lo diventerebbero una volta realizzati quelli prioritari; nessuno può credere a una ferrovia fatta di progressivi colli di bottiglia. È evidente che il cosiddetto “progetto leggero” non è che il piede nella porta, viatico a un effettivo quadruplicamento di tutta la linea.

Il tracciato delle circonvallazioni di Trento e Rovereto (lotto 3) avrebbe dunque una lunghezza complessiva di 36 km di cui 32 in galleria. La nuova ferrovia resterebbe all'aperto fino all'altezza di via Maccani dove verrebbe interrata per “bypassare” Trento passando per l'ex scalo Filzi e perforando la collina di Trento all'altezza di Pietrastretta. Questo attraversamento coinvolgerebbe dunque le aree inquisite di Trento nord (ex Sloi).

Vedi immagine 1 fine capitolo.

Le gallerie attraverserebbero poi la collina di Trento passando sotto Mesiano per uscire all'aperto a sud di Mattarello, esattamente come da progetto 2009. Di qui inizierebbe una tratta all'aperto che rientrerebbe sotto montagna all'altezza del comune di Besenello (Galleria Zugna, 17 chilometri fino a Marco di Rovereto).

Vedi immagine 2 fine capitolo.

Oltre a queste gallerie definite “naturali” perché ottenute scavando la montagna, sono previste altre due gallerie artificiali, una già citata di 1,1 km a Trento nord per l'imbocco a nord di Trento, e una di 700 m per l'imbocco sud nel monte Zugna. Recentemente il comune di Trento ha fortemente caldeggiato una doppia entrata dell'Alta Velocità nella città di Trento mantenendo le gallerie di cui sopra per il trasporto merci, e interrando vecchi e nuovi binari per il trasporto persone seguendo l'attuale tracciato della ferrovia in città [19].

Il piede nella porta: l'interramento della ferrovia a Trento

La strategia portata avanti da Provincia e RFI per riuscire a iniziare i lavori dell'Alta Velocità sembrerebbe attualmente quella di partire dal cuore del progetto, ovvero dai lavori all'interno della città di Trento. Spacciare l'inizio di un'Opera devastante con l'alleggerimento dall'attraversamento ferroviario in città è lo specchietto per le allodole cui politici e progettisti sperano che la popolazione trentina abocchi.

Questa è la lettura che si può dare del Protocollo di Intesa firmato a Roma il 17 Aprile 2018 tra Provincia, Comune, MIT (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) e RFI. Obiettivo principale del protocollo, si legge nelle dichiarazioni, è “velocizzare l’iter per la circonvallazione ferroviaria di Trento e avviare l’analisi di fattibilità di progetti urbanistici e architettonici importanti per la città” [20]. Il Protocollo di Intesa prevede, in una prima fase, la costituzione di un gruppo di lavoro tra Provincia, Comune di Trento ed Rfi che proceda, entro 180 giorni (ossia c.a. Ottobre 2018), ad una valutazione di fattibilità tecnica di entrambe le opere: sia i tre km di interramento della linea del Brennero da Trento nord (rotatoria dei caduti di Nassiriya in zona Tridente) a Trento sud (via Molte Baldo), sia il bypass in galleria sotto la collina est. In questo contesto, l’approfondimento tecnico riguarderà la realizzazione di una nuova stazione temporanea a Trento nord (zona ex Scalo Filzi), individuato come snodo per garantire la realizzabilità dell’interramento. L’area dell’ex scalo Filzi, a valle del cavalcavia tra via Brennero e via Maccani, viene definita strategica poiché, oltre alla stazione, ospiterà anche il cantiere del bypass in galleria. Con il protocollo, Provincia e Comune si impegnano a sostenere i costi di questo primo approfondimento tecnico. Vengono anche individuati dei tempi: “sarà un lavoro impegnativo che durerà otto-nove anni per la circonvallazione e tre per l’interramento. E va compreso che è un intervento utile alla città e al territorio, indipendentemente dall’orientamento di chi è al governo delle amministrazioni” [21]

Inutile dire che se l’interramento in sé costituisce un’opera per diversi aspetti auspicabile, la sua realizzazione all’interno del quadro della nuova linea ferroviaria tra Fortezza e Verona, rappresenta un pericolo e una minaccia pesante per il futuro: anche perché, come si vedrà nel proseguo di questo Opuscolo, quando si parla di TAV la logica è quella del profitto immediato di pochi progettisti costruttori e politici, un obiettivo non dichiarato che alla fine fa tornare tutto, anche progettare Opere insostenibili e dichiaratamente fallite in partenza.

La divisione in lotti

Per permettere la concentrazione di tutte le energie sulla realizzazione del primo cantiere del TAV trentino a Trento, il comitato scientifico dell'osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero avrebbe dato indicazione di suddivisione del lotto 3 dell'Opera, la circonvallazione di Trento e Rovereto, in 2 distinti lotti, un lotto 3 A prioritario – circonvallazione di Trento – e un lotto 3B “eventualmente rivedibile” per i sopracitati problemi idrogeologici – Tracciato da Acquaviva a dopo Rovereto, ex galleria Zugna – [13].



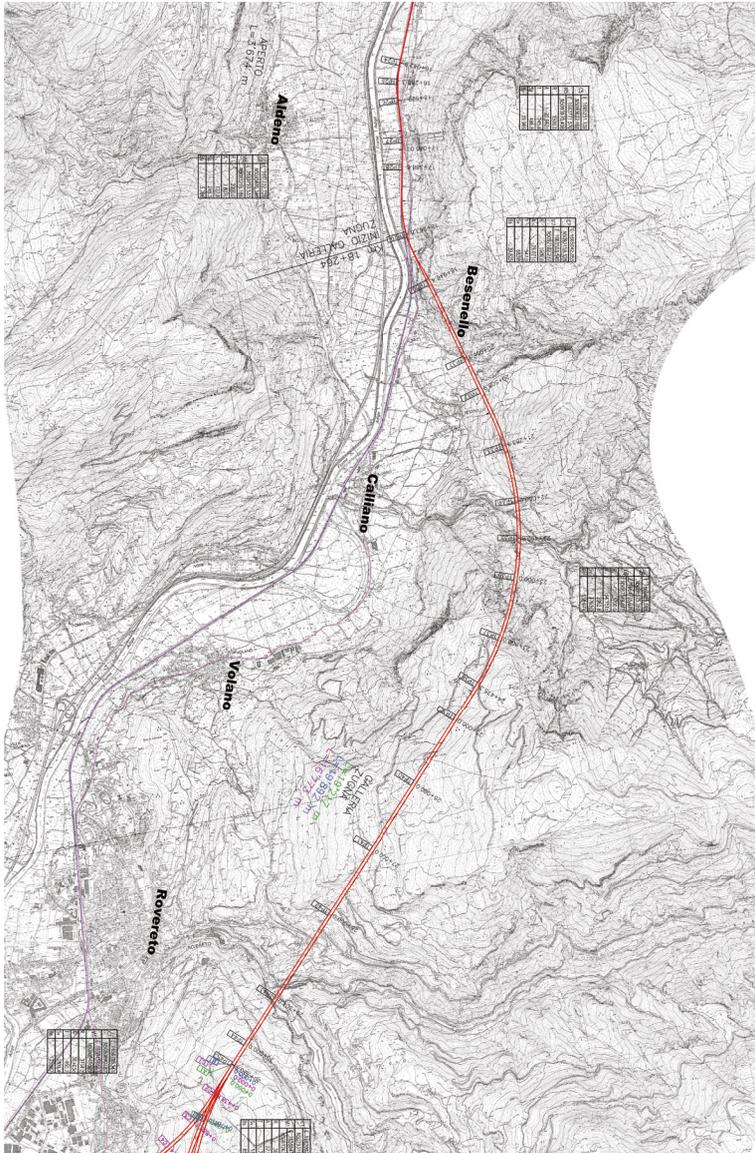


Immagine 2 - Provincia di TN, progetto preliminare lotto 3
Circonvallazione di Rovereto, 2008-06

IMPATTI AMBIENTALI E MODIFICAZIONI DEL PAESAGGIO

L'AV in Trentino viene proposta come una delle soluzioni all'inquinamento connesso al trasporto su strada. In realtà porterebbe con sé stravolgimenti ambientali di grande importanza tali da determinare danni irreversibili al territorio senza risolvere il problema dell'inquinamento. I danni previsti non potrebbero essere mitigati con le opere di compensazione che normalmente accompagnano questi progetti. Le compensazioni costituirebbero un mero accomodamento estetico alle cicatrici dei cantieri oppure opere di interesse pubblico locale che però nulla hanno a che fare con il bene ambientale sottratto.

Fra tutti gli impatti quello sulle risorse idriche è il più rilevante, soprattutto in relazione agli scavi per la realizzazione delle gallerie. A questo si aggiungerebbero altri danni, come il consumo di suolo e la movimentazione ed il deposito dell'enorme quantità di materiale inerte che risulterà dagli scavi. La combinazione degli effetti sul paesaggio fisico determinerebbe infine inevitabili pesanti ricadute sul paesaggio culturale e culturale dei territori attraversati dall'opera tenendo conto dei lunghissimi tempi di realizzazione e delle sue dimensioni.

Impatti sulle risorse idriche

Le aree di cantiere previste per la realizzazione dell'AV sono localizzate sui terreni alluvionali della valle dell'Adige. Si tratta di alcune centinaia di metri di detriti e strati di terreno di varia natura che sovrastano il solco roccioso originario della vallata. In questo contesto si trovano numerose falde acquifere e fertili limi di origine fluviale, caratteristiche importanti sia per uso irriguo che potabile, oltre che idonei a coltivazioni di pregio come gli asparagi. La vulnerabilità di tali ambienti peculiari è già stata ampiamente dimostrata dai casi di inquinamento delle aree ex industriali: esempio eclatante sono i terreni inquinati di Trento Nord, alla cui bonifica non si è ancora voluto seriamente mettere mano. Andare ad insistere sulle stesse aree anche con le opere principali ed accessorie del TAV non aumenterà di certo la salubrità delle falde e neppure ne compenserà la perdita. Esiste, quindi, un rischio di inquinamento diretto durante i lavori per negligenza o incidente.

Il lungo viaggio dell'acqua ed il rischio che corriamo

Gran parte dei traccianti ipotizzati interessano i massicci carbonatici che caratterizzano i rilievi montuosi che si affacciano su Vallagarina e Valle dell'Adige. I monti Lessini, il Pasubio, il Finonchio, le alture di Folgaria, la Vigolana/Scanuppia, la Marzola, il Calisio, il Monte Corona sono formati prevalentemente da calcari, dolomie e altre formazioni sedimentarie, con alcuni settori dove compaiono rocce di origine vulcanica. La permeabilità di tali rocce all'acqua è variabile, diminuisce passando dalle rocce calcaree, alle dolomie, alle marne e argille, ai cosiddetti porfidi. I vasti altopiani e le ondulazioni delle vette ad est dell'Adige costituiscono un grande bacino di raccolta delle acque meteoriche, in particolare di quelle derivanti dallo scioglimento delle nevi invernali che si accumulano nelle conche interne. Il carbonato di calcio, che forma i calcari, viene eroso dagli acidi presenti nelle acque. Tale azione si combina con la tessitura delle rocce sottostanti e la presenza di sistemi di faglie. Attraverso gli inghiottitoi carsici (pozzi naturali che si trovano sul fondo delle conche) l'acqua fa il suo ingresso nel mondo sotterraneo. L'acqua raccolta in superficie lentamente trova e scava una strada, alternando percorsi verticali e orizzontali/diagonali a seconda delle condizioni della roccia. Nel corso dei tempi geologici tale azione ha originato grotte e condotti, che l'acqua percorre alternando fasi di lento stillicidio a forti piene, accumulandosi in bacini sotterranei di origine carsica o tettonica o, in loro assenza, trovando una via di uscita verso il mondo esterno. In ogni caso la presenza di strati di rocce impermeabili determina l'interruzione del cammino verticale dell'acqua e il suo scaturire in forma di sorgente perenne o temporanea/periodica (caratteristica questa delle zone in cui vi sono dei bacini interni che prima devono riempirsi e salire di livello, fino a raggiungere la quota di sfioramento). Tra i punti di ingresso e le sorgenti ci possono essere decine di chilometri e percorsi tortuosi, insoliti e poco logici; allo stesso modo i tempi di percorrenza tra assorbimento nel suolo e fuoriuscita possono passare da poche ore/giorni ad anni, giungendo anche a decenni di accumulo nei grandi acquiferi sotterranei. È evidente come sia estremamente difficile prevedere l'effetto della costruzione di una grande galleria in un sottosuolo complesso, fratturato, ripiegato, attraversato da camini vulcanici, caverne note ed ignote, faglie principali e secondarie, frane.

Aspetto non secondario, che determina un ulteriore fattore di incertezza, è la sismicità costante dell'area compresa tra il basso Trentino e la Vigolana, con eventi ripetuti, frequenti, non catastrofici, ma in ogni caso in grado di determinare periodicamente danni a strutture umane e di modificare l'assetto interno delle faglie. I sismi ed i movimenti delle placche continentali (ricordiamoci che ci troviamo presso il margine nord della placca africana che, spingendo contro la placca eurasiatica ha dato origine a una cosetta come la catena alpina!), in generale possono complicare ulteriormente il sottosuolo, che dovremmo considerare come un delicato e fragile castello di carte piuttosto che come un substrato da perforare a piacimento, adottando come prima regola il principio di precauzione. La possibilità di scomparsa di sorgenti e specchi d'acqua è tutt'altro che remota e peregrina, dimostrata sul campo da ogni opera di escavazione eseguita dal secondo dopoguerra in Trentino. I canali di gronda ed i tunnel di alimentazione dei bacini idroelettrici, opere del diametro di qualche metro, hanno determinato la scomparsa di molte sorgenti anche a distanza di chilometri; il prosciugamento delle acque ha intaccato l'utilizzo agricolo o l'alpeggio di alcune aree, determinandone l'abbandono. Anche lo splendido Lago di Loppio fu prosciugato dalla Galleria Adige-Garda, la cui realizzazione ruppe il delicato equilibrio che permetteva la presenza di un tale specchio d'acqua tra la Val Lagarina e l'Alto Garda. Altre opere di scavo in roccia hanno dimostrato la difficoltà dell'intervento nel complesso roccioso interessato dalle opere dell'Alta Velocità, come nel caso del primo cantiere dedicato al Depuratore di Trento Sud, subito interrotto dopo importanti fuoriuscite di acqua, in un luogo, guarda caso, dove il toponimo Acquaviva qualcosa forse significava...

Impatti previsti dal Progetto

La tratta di accesso in galleria dal Veneto e le circonvallazioni di Rovereto e Trento comportano, oltre al già citato rischio di inquinamento delle falde in fase di costruzione, anche il rischio assai concreto di modificazione permanente del tragitto ipogeo delle acque. L'AV perforerebbe rocce intensamente fratturate, in gran parte appartenenti ai complessi carbonatici, carsificati e quindi molto permeabili. Il pericolo di perdita di risorse idriche viene chiaramente indicato anche nella Relazione Idrogeologica del Progetto e nella Relazione di Sintesi non Tecnica dello Studio di Impatto Ambientale predisposto dalla Provincia Autonoma di Trento [1]. Quest'ultimo studio riporta indicazioni relative anche

alle interferenze del Progetto sulle altre componenti ambientali quali agricoltura, paesaggio, conservazione di habitat e specie. Pur riconoscendo ed evidenziando una serie di problematiche, lo Studio di Impatto Ambientale appoggia il tracciato proposto dalla PAT e rimanda la soluzione delle negatività a successive indagini ed opere di mitigazione/compensazione. Questi studi, inoltre, non considerano, se non occasionalmente, la realizzazione di finestre costruttive, ulteriori gallerie che incrementando i chilometri di scavo (da 2-3 a 5-6 Km), aumenterebbero sia i rischi di drenaggio di acque superficiali e sotterranee che i danni legati alla cantierizzazione.

Impatti nel tratto Salorno-Val Lagarina [2]

Le Relazioni indicano innanzitutto la necessità di adeguate attenzioni ai possibili rischi legati alle fasi di cantiere e di operatività connessi con la costruzione e la gestione di ponti/viadotti ferroviari sull'Adige e sull'Avisio. Si parla dei rischi connessi con questa tipologia di opere in caso di eventi meteorologici eccezionali (effetto diga per intercettazione detriti e alberi) e del possibile inquinamento per dilavamento della linea, con le acque grigie che dal ponte potrebbero raggiungere i corsi d'acqua sottostanti. Le soluzioni proposte fanno sorridere: canalette e vasche di raccolta delle acque di scolo, come se in caso di alluvione queste non fossero a rischio.

Qualche cenno sui possibili rischi idrogeologici riguarda l'attraversamento in galleria della Collina di Pressano e le pendici del Monte Corona/Monte della Rosa, luoghi interessati da una viticoltura di pregio e di altissimo interesse paesaggistico. Nella zona nord del Calisio, a seconda delle alternative progettuali si citano i possibili effetti negativi determinati dall'eventuale drenaggio/compromissione dell'equilibrio idrogeologico attuale operato dal tunnel sottostante per quanto riguarda le zone umide del Monte Barco, delle Grave e il Lago di Santa Colomba. L'opera quindi uscirebbe in parte all'esterno per proseguire in interrato nella zona di Trento nord, dove il tracciato ferroviario scorre in trincea in un'area dove le acque sotterranee risultano pesantemente inquinate dalle contaminazioni delle pregresse aree industriali (ad es. la SLOI). Lavorare in questo luogo significa inevitabilmente rischiare di diffondere le pericolose sostanze chimiche stoccate nel sottosuolo. A questo si aggiunge la necessità di opere cautelative in fase di cantiere assai costose e non esenti da rischi e problemi di smaltimento delle acque grigie. L'attuale barriera idraulica

predisposta nell'area per ora funziona ma affidarsi fiduciosamente ad essa - come sembrano presupporre i progettisti e consulenti - è quantomeno azzardato conoscendo la pericolosità del sito.

Dalla collina di Trento alla Marzola: danno possibile per 12 sorgenti, danno probabile per 10 sorgenti, danno probabile/certo per la sorgente Ponte Alto

Il percorso in galleria sotto la collina di Trento, fino a Povo, presenta forti criticità per il possibile drenaggio delle numerose sorgenti. Tra Martignano, Cognola e Ponte Alto sono presenti ben 23 sorgenti con portata complessiva di 200l/s. Di queste, 3 sorgenti si trovano a meno di 400 m dal tunnel, e 8 sono presso faglie che intersecano il tracciato. Il rischio maggiore riguarda *la sorgente Ponte Alto*, che rifornisce l'acquedotto della città di Trento. Questo rischio è tale che già nella relazione idrogeologica se ne prospetta la scomparsa e la necessità di misure compensative.

Dalla Marzola ai Murazzi: danno possibile a un numero imprecisato di pozzi a scopo irriguo tra Povo e Mattarello, danno possibile a un numero imprecisato di fonti, danno possibile al rio Salè, al lago Turchino (Casteller), al lago delle Cannelle (Casteller), al rio Valsorda

Proseguendo verso sud lungo *il versante occidentale della Marzola* fino a Mattarello, troviamo molte piccole sorgenti, che alimentavano in passato i piccoli acquedotti dei sobborghi di Trento, e che oggi fanno ancora parte del sistema distributivo dell'acquedotto cittadino. L'accumulo di frana costituisce un serbatoio naturale per le acque di infiltrazione, che alimenta molto lentamente le formazioni sottostanti, nel quale sono stati costruiti anche pozzi irrigui. In questa zona si trovano anche due piccoli specchi d'acqua (il Lago Turchino ed il Lago delle Cannelle). Questo sistema potrebbe essere impattato dalla realizzazione della galleria, le infiltrazioni sarebbero probabilmente di piccola portata ma molto durature nel tempo e diventano quindi difficilmente prevedibili i danni sul lungo periodo.

Il territorio di Besenello e la tratta all'aperto: a rischio 10 sorgenti

Dopo essere passato sotto il Rio Stolzano/Valsorda il tracciato uscirebbe all'aperto nella zona dei Grezzi di Mattarello, sulle

prime pendici della Vigolana. All'aperto affiancherebbe nella zona dell'Acquaviva la ferrovia storica, per poi iniziare il percorso sotterraneo della circonvallazione di Rovereto, con ingresso in roccia nella zona dei Murazzi. In questo settore le gallerie potranno intercettare l'acquifero principale in profondità (connesso al sistema carsico della Vigolana/Scanupia ed alle sorgenti dell'Acquaviva), drenando riserve afferenti a circuiti profondi con tempi di percorrenza di diversi anni, se non decennali. Gli effetti di questo drenaggio molto probabilmente non si manifesteranno immediatamente, ma dopo molto tempo. Una valutazione che glissa sul rischio di compromissione di uno dei principali acquiferi del Trentino, potenziale riserva di preziosa acqua potabile per la città di Trento e centri abitati vicini. Nell'area tra Rio Secco e Dietrobeseo circa 10 sorgenti subirebbero possibili danni a seguito degli scavi, tra queste la sorgente di Besenello.

Il bacino del Rio Cavallo sarà sicuramente impattato dall'opera anche nella sua parte più profonda nonostante non sia intercettata direttamente.

Rovereto: danno possibile alle sorgenti di Spino, Diga e Toldo, e nessun dato certo sulla diga di S. Colombano

Il tracciato entra nell'area più permeabile dell'acquifero principale nella zona a est di rovereto. Le faglie intersecate, si addentrano nel territorio del Pasubio, area di ricarica delle più importanti risorse idriche della zona, costituite da sorgenti tettoniche-carsiche: la sorgente "Spino" (al servizio degli acquedotti di Rovereto e Trento), la sorgente "Molino", le sorgenti "diga Toldo".



Sorgente di Spino

Da Rovereto a Borghetto: a rischio tutto il complesso delle sorgenti

Si passa anche nei pressi della diga di San Colombano, cosa che non dovrebbe tranquillizzare gli abitanti di tutta la vallata sottostante, Rovereto compresa. Più a sud a essere messo a rischio dalle gallerie del progetto è tutto il complesso delle sorgenti e delle acque sotterranee comprese tra Serravalle, Santa Margherita, Ala, Masi di Avio e Borghetto, zone di grandissima importanza per la viticoltura di qualità.

Gli altri impatti

Un'opera come quella in progetto comporterebbe gravi problemi di impatto ambientale, che possono assumere carattere irreversibile. Non esistono opere di compensazione o mitigazione in grado di porre rimedio alla perdita di territorio, specie, habitat, paesaggio, presidi culturali, ma solo interventi che mimetizzano i danni o creano nuove forme, generalmente semplificando molto la situazione preesistente. Altro aspetto tutt'altro che trascurabile è la valutazione dell'impatto complessivo dell'opera in tutte le sue componenti e complessità, con bilanci economici, ambientali e sociali e valutazione degli effetti sinergici nel medio e lungo periodo, cosa ben lungi dall'essere stata eseguita negli studi sino ad oggi eseguiti sul Progetto, che hanno preferito la valutazione punto per punto, tratta per tratta, rimandando gli scenari futuri ai posteri.

La Valutazione di Impatto Ambientale sull'opera

I quattro lotti funzionali (n.1 Fortezza – Ponte Gardena; n.2 Circonvallazione di Bolzano; n.3 Circonvallazione di Trento e Rovereto e n.4 Ingresso a Verona da Nord), accompagnati dai relativi Studi di Impatto Ambientale, sono stati sottoposti a procedura di V.I.A. che ha avuto esito positivo, con varie osservazioni e prescrizioni, per i lotti 1, 2 e 4 mentre per il Lotto 3 l'esito è risultato negativo. Nell'ambito della procedura di V.I.A. di tale lotto la Provincia Autonoma di Trento (PAT) ha però presentato due alternative al tracciato proposto da RFI ed una di queste, la seconda, definita “parietale”, ha ottenuto, con prescrizioni, il parere favorevole della Giunta Provinciale. A parte quanto già considerato per quanto riguarda l'acqua è interessante riportare e commentare alcuni passaggi della Relazione di Sintesi alla VIA.

Impatti in fase di cantiere

Atmosfera

Per quanto riguarda l'inquinamento dell'aria è stata svolta una stima dell'impatto delle emissioni dovute alle attività di cantiere. I risultati conducono a valori di emissione lineare su ogni singolo arco della rete di cantiere decisamente trascurabili e in grado di determinare valori di concentrazione di molto inferiori ai valori di legge. A nostro avviso si tratta di una valutazione molto bonaria e poco reale, che spalma l'effetto nel tempo, ma non tiene conto di picchi di lavorazione dove probabilmente l'impatto in termini di inquinanti e di decibel sfiorano significativamente, in un contesto vallivo dove i dati attuali sulle emissioni dovrebbero far riflettere.

Geologia

I problemi principali sono connessi alla presenza di importanti lineamenti tettonici e zone di faglia; l'incontro con queste zone comporta un peggioramento delle caratteristiche geomeccaniche dell'ammasso roccioso intercettato. Ossia, vuole dire che si rende tutto più fragile.

Sottrazione di suolo

Secondo i proponenti l'occupazione temporanea di aree porterà al "consumo" di suolo con buone caratteristiche pedologiche che dovrebbe essere decorticato, accantonato e quindi riutilizzato per le operazioni di ripristino al termine dei lavori (circa 30 anni). La sottrazione definitiva di suoli con buone caratteristiche pedologiche non potrà essere mitigata. Lo studio cerca di rassicurare con l'argomentazione che tutto il suolo raccolto nelle operazioni di scopertura potrà essere accantonato e riutilizzato per le riambientazioni e le bonifiche oltre alla promessa di realizzare interventi di recupero di aree non produttive come misura di compensazione alle superfici eliminate. È un classico esempio di come si articolano gli studi di questo tipo: non posso negare la negatività dell'azione, ma non la metto in discussione, sostituisco solo un effetto negativo con qualcosa che sembri positivo all'opinione pubblica eseguito un po' più in là. Le aree occupate dai cantieri, considerando la sola variante C sono di circa 47,5 ha, mentre ogni km della linea richiederebbe territorio per circa 3 ha.

Materiale di scavo

I volumi di terra estratti sarebbero circa 11 milioni di metri cubi; attraverso il riutilizzo di circa 2,5 milioni di metri cubi per il confezionamento dei calcestruzzi e di 390 mila metri cubi per la formazione dei rilevati, il volume di scavo in esubero da smaltire a deposito il totale sarebbe di circa 8,5 milioni di metri cubi. Lo smaltimento di una tale quantità di roccia renderà necessari almeno 55.000 viaggi mezzo camion (con i relativi effetti su traffico e inquinamento) e la creazione di nuove discariche sul territorio.

Flora e fauna

I coltivi costituiscono le forme di copertura del suolo più interessate dagli effetti della costruzione del tracciato ferroviario, ma sembra vengano considerati come facilmente compensabili, senza considerare la perdita di elementi preziosi legati al paesaggio culturale connesso all'agricoltura tradizionale (muretti a secco, stradine, canali, etc.).

Nella zona dei Lavini di Marco si ha la maggiore interferenza rilevabile a carico della flora, in ragione di interferenze a carico di ambienti erbacei riferibili alla categoria prati magri, un habitat peculiare di cui sarebbe doverosa la conservazione ai sensi delle norme europee, con elevate concentrazioni potenziali di specie floristiche di pregio.

I fattori principali che agiscono negativamente sulle specie animali risultano: la sottrazione diretta di habitat e la loro frammentazione; la mortalità diretta per collisione/schiacciamento; il disturbo diretto con necessità di abbandonare le aree dei lavori e trovarsi un altro luogo in cui vivere.

Alterazione degli ecosistemi

La vegetazione adiacente al tracciato in esame, con particolare riferimento alle coperture boschive, subirebbe delle alterazioni, in termini di composizione in specie e struttura. I principali fattori alteranti sono costituiti dalle mutate condizioni microclimatiche a ridosso del tracciato ferroviario (ombreggiamento, incremento degli sbalzi termici, etc.) e le conseguenze della distribuzione di erbicidi per la manutenzione delle scarpate. Ciò comporta la creazione di nuovi ambienti sui margini ferroviari, con ingresso molto frequente delle cosiddette "specie aliene", indesiderate proliferazioni di

vegetali ed animali non autoctoni con le problematiche connesse.

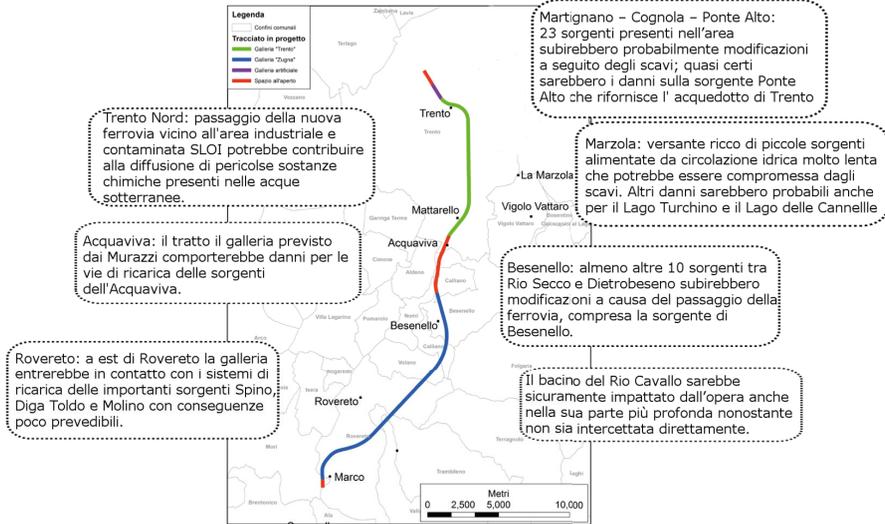
Inquinamento luminoso: l'illuminazione dei cantieri, associata al continuo disturbo acustico e all'emissione di polveri può provocare seri fenomeni di interferenza con i meccanismi della visione notturna, di orientamento e di regolazione fisiologica delle specie, con effetti indiretti sulla struttura degli ecosistemi.

Effetto barriera: le tratte all'aperto comportano in molti casi tratti in trincea, creazione di barriere antirumore, alte recinzioni di sicurezza. Tali condizioni, associate al quasi continuo passaggio di convogli nei due sensi di marcia, comportano la creazione di barriere ecologiche quasi insuperabili per animali terrestri e non solo.

Un'opera sicura?

In fase di progettazione andrebbe valutato il rischio di eventuali sversamenti di sostanze trasportate per eventi accidentali o in caso di incidente ferroviario. Consideriamo che il volume implicato dai lunghissimi convogli merci previsti dal progetto è di molto superiore a quanto trasportabile da un singolo TIR, immaginiamo un lungo treno veloce pieno di scorie tossiche o gas infiammabili e pericolosi. Nessuna tecnologia al mondo può garantire la sicurezza al 100%. I lunghi tratti in galleria costituiscono in particolare un fattore importante di moltiplicazione dei rischi. Quella che viene spacciata come soluzione per aggirare le città e salvare campagne e paesaggio è in realtà una pericolosa bomba ad orologeria regalata ai nostri figli e nipoti. Non a caso non se parla nelle relazioni di progetto. Lo scenario di un incidente ferroviario di questo tipo in vallate densamente popolate e con problemi di inversione termica potrebbe essere catastrofico.

RISCHI PER LE RISORSE IDRICHE
CIRCONVALLAZIONE TRENTO - ROVERETO



Mappa risorse idriche



A COSA (E SOPRATTUTTO A CHI) SERVE IL TAV

Per un'opera come il TAV Brennero, così impattante sul territorio e dal costo stimato di 53 miliardi di euro, bisognerebbe valutare a monte costi e benefici del progetto. Un'analisi di questo tipo è stata realizzata dai promotori [1] ma soltanto in relazione al progetto del Tunnel di Base del Brennero (BBT) e quindi non entra nel merito dell'intera tratta (Circonvallazione di Bolzano, Trento e Rovereto). Peraltro, in questo singolo studio i promotori sono riusciti a fare in modo che il bilancio fosse positivo, ma successivamente il Politecnico di Milano ha analizzato il suddetto studio definendolo obsoleto, scorretto e da rifare [2].

L'inquinamento da ossidi e il problema del traffico pesante in Trentino Alto Adige

L'opera è stata presentata come si trattasse dell'unica risposta possibile per una mobilità sostenibile. Secondo i suoi promotori, il TAV dovrebbe permettere di spostare traffico da "gomma a rotaia" e rispondere al sistematico sfioramento del valore limite della qualità dell'aria (in particolare degli ossidi d'azoto) lungo l'asse del Brennero, causato principalmente dal traffico pesante su l'A22. Chi abita queste zone sa bene come questi veleni anche a basse concentrazioni, possono causare diversi danni alla salute, ad iniziare da patologie all'apparato respiratorio che possono portare anche al decesso i soggetti più esposti, come bambini e asmatici [3].

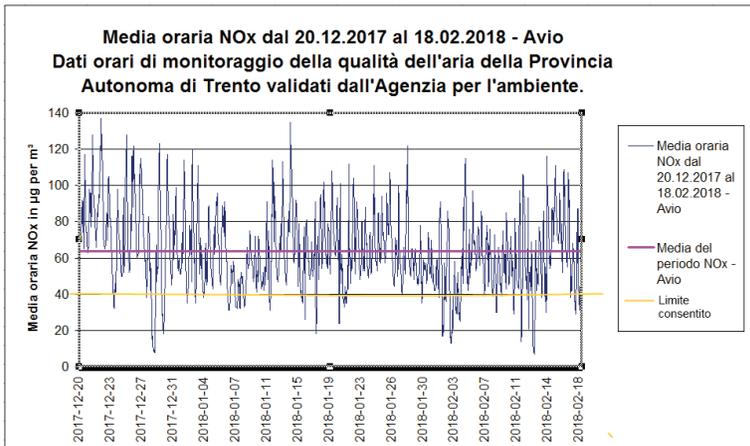
Secondo il rapporto sulla qualità dell'aria del 2016 dell'Agenzia europea per l'ambiente, in Italia si contano 21.040 morti premature all'anno, sempre per il solo inquinamento da ossido di azoto, il numero più alto tra tutti gli Stati dell'Unione [4].

I dati del rapporto sulla qualità dell'aria del 2016 vengono richiamati anche nel dossier n. 52 del febbraio 2017 del Servizio studi del Senato sull'attuazione delle politiche ambientali, dedicato alla qualità dell'aria, dove si definiscono l'ossido di azoto, il particolato e l'ozono come "gli agenti inquinanti più dannosi, non solo per gli ecosistemi, ma anche per la salute umana sia nel breve che nel lungo termine". Gli alti valori di ossidi di azoto sono infatti ritenuti responsabili dell'insorgere o dell'aggravarsi di molte malattie (malattie cardiovascolari, asma e cancro ai polmoni) nonché di morti premature [5].

Mille promesse, nessuna applicazione

Nonostante ciò la politica dei trasporti dei governi Austriaci e Italiani (a livello nazionale e locale) di fatto tollera e favorisce attivamente la circolazione di mezzi pesanti sull'A22 e con essi l'emissione di almeno 60 milioni di km/autocarro all'anno di ossidi d'azoto e anidride carbonica solamente per riscuotere le imposte sul carburante (in Austria) e i pedaggi autostradali (in Austria e Italia). Per il Trentino questi guadagni vengono accantonati nel famoso tesoretto dell'A22 che verrebbe utilizzato proprio per i lavori dell'alta velocità ferroviaria in Trentino Alto Adige: curioso che si avveleni un territorio per poi "curarlo" [6].

Lo Stato Italiano e la Comunità Europea hanno sottoscritto impegni riguardo la riduzione di gas serra, in particolare per il rientro a norma delle emissioni di ossidi di azoto lungo l'asse del Brennero ma nulla è stato fatto in tal senso; dunque, dopo un lungo iter d'infrazione istituito dalla Unione Europea, dal 2018 saranno molto probabilmente comminate sanzioni economiche "salate" che con altrettanta probabilità il governo italiano "girerà" alle province autonome di Bolzano e di Trento [7]. In pratica la popolazione risulterà "intossicata" dall'inquinamento causato dall'A22 e per questo dovrà persino pagare una multa di tasca propria.



Stazione di rilevamento di AVIO (ottobre 2017) – dal sito ufficiale APPA

Rinunciare alla gomma? L'affare del traffico deviato

E' fin dal 2007 che le amministrazioni del Trentino-Alto Adige sanno perfettamente che una grande parte dei transiti di autocarri che causano inquinamento sull'asse del Brennero è rappresentata dal traffico deviato.

Il traffico deviato è il traffico veicolare che passa in un determinato luogo (il Brennero nel nostro caso), non perché sia il percorso più breve verso la destinazione scelta, ma perché viene mantenuto artificialmente il più economico.

Gli autotrasportatori infatti hanno un notevole vantaggio economico per ogni singolo viaggio pur allungando il percorso anche di 60 Km: passando per l'Austria guadagnano per il basso costo del diesel e dal Brennero per il basso pedaggio dell'A22.

Per facilitare la comprensione facendo un semplice calcolo in base ai soli costi del diesel risultanti dai dati aggiornati a febbraio 2018 (riportato nel dettaglio finali), vediamo che ogni autocarro risparmia 333,06 euro per ogni singolo pieno. A questo va aggiunto l'altrettanto rilevante risparmio sulle tariffe di pedaggio di A22 [8].

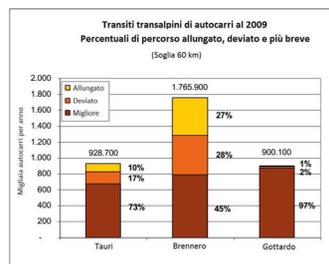
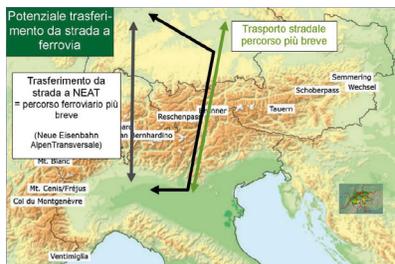
Le amministrazioni che si sono succedute a tutti i livelli, hanno siglato delibere e accordi per la riduzione del traffico solo per mantenere una facciata: quegli accordi infatti non sono mai stati rispettati dagli stessi che li hanno sotto firmati. Nel 2007 il presidente della giunta provinciale di Bolzano, Alois Durnwalder, dichiarò: «Già ora ci impegniamo ad adeguare il pedaggio sull'autostrada del Brennero a quello delle autostrade svizzere ed austriache per scoraggiare il traffico di transito, in modo che in futuro le ditte di trasporto internazionali scelgano il percorso più corto invece di quello più economico» [9].

Nell'ottobre 2014 i rappresentanti delle Assemblee Legislative del Land Tirolo, della Provincia Autonoma di Bolzano e della Provincia Autonoma di Trento, hanno sottoscritto a Schwatz la Delibera 17, con cui prendevano impegni concreti per eliminare il traffico deviato lungo l'asse del Brennero attraverso l'armonizzazione dei pedaggi considerando anche i costi esterni come i costi ambientali nell'area alpina o la gestione delle entrate (soluzione presentata alle amministrazioni competenti fin dal maggio 2009 e denominata "Toll Plus") [10].

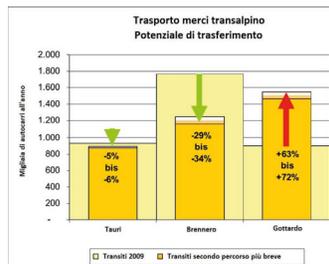
La nuova ferrovia del Brennero non sposterebbe il traffico dalla gomma alla rotaia

Nel 2016 al Brennero sono transitati circa 2,1 milioni di autocarri. Secondo una rilevazione del Land Tirol pubblicata già nel 2011, il 55% (cinquantacinque per cento) di questi autocarri transita al Brennero allungando il proprio percorso di almeno 60 km (in nero nella figura). I percorsi alternativi più brevi considerati sono rispettivamente il Gottardo (in grigio nella figura) ed i Tauri (sono stati considerati i percorsi effettivamente disponibili e transitabili dagli autocarri) [11].

SITUAZIONE ATTUALE - traffico deviato



SITUAZIONE FUTURA - se attuato percorso più breve



Di fatto con l'entrata in esercizio del Tunnel di Base del Gottardo (01/06/2016), le capacità di trasporto merci su ferrovia in Svizzera (Gottardo nuovo e vecchio, linea del Lötschberg) sono aumentate notevolmente. Inoltre l'accordo tra la Comunità Europea e la Confederazione Svizzera che regola i transiti attraverso la Svizzera, prevede che se le aziende di trasporto non utilizzano le ferrovie Svizzere almeno al 66% della capacità disponibile, le autorità possano provvedere alla limitazione dei transiti su strada. Questo permette alla Confederazione Svizzera di limitare unilateralmente i transiti su strada modulando il pedaggio di transito e di fatto ob-

bliga gli autotrasportatori a scegliere la ferrovia. Ma a questo punto, immaginando una situazione futura in cui entrambe le ferrovie fossero ultimate, la ferrovia scelta fra quella Svizzera e quella prevista al Brennero sarà certamente la più breve, in quanto le ferrovie non hanno pedaggi differenti o costi di carburante. Ecco che “magicamente” quel 55% di traffico che attualmente ci soffoca passando per il Brennero non sceglierebbe la nuova ferrovia del Brennero, ma la più vicina, ovvero quella Svizzera.

In poche parole una grande opera che non serve a nessuno, come stanno dichiarando apertamente i già citati studi sulla TAV Torino-Lione.

Oltre al danno la beffa: in Italia si continua ad attuare una politica di agevolazioni che attiri artificialmente il traffico di autocarri al Brennero [12], anche se complessivamente le merci trasportate attraverso le Alpi rimangono essenzialmente stagnanti [13].

L'attuale ferrovia potrebbe già assorbire il traffico merci sull'asse del Brennero

La questione della circolazione delle merci è un argomento ampio e che dovrebbe partire da riflessioni sul suo senso, porre domande etiche e politiche prima che tecniche. In questa sede ci piacerebbe mostrare a titolo puramente esemplificativo come, se si volesse davvero ridurre il traffico merci a vantaggio dell'ambiente e della nostra salute e avendo comunque un vantaggio macroeconomico riflesso (riduzione costi esterni-utilizzo energia elettrica per i trasporti-tempi certi di condegna-utilizzo ottimale delle infrastrutture ecc.), esisterebbero soluzioni immediate senza costruire nemmeno un centimetro di TAV:

PER I TRASPORTI SU GOMMA:	PER I TRASPORTI SU FERROVIA:
Strategia percorso più breve (sulla ferrovia)	Utilizzo efficiente attuale ferrovia storica
Allineamento dei pedaggi autostradali di tutti i passaggi transalpini	Misure di contenimento rumore
Controllo sistematico obblighi C.d.s (peso, ore di guida, condizioni veicolo in particolare per i dispositivi AdBlue di emissione)	Materiale rotabile sicuro e silenzioso
Divieti settoriali	Locomotori efficienti
Divieto di transito notturno	
Limitazione della velocità	

Nonostante quanto sopra, la propaganda di chi vuole il TAV a tutti i costi non si ferma.

Di fronte all'evidente e diffusa contrarietà all'opera, i promotori si sono appropriati di parte delle argomentazioni del movimento no TAV usandole come mera propaganda (dato che alle parole non sono mai seguiti i fatti). Questo ha portato ad un "aggiustamento" della strategia iniziale e al nuovo cavallo di battaglia: il TAV in trentino è uno strumento di valorizzazione del territorio.

Il TAV valorizzerebbe le valli trentine?

Nonostante l'impatto e l'irreversibilità delle conseguenze dell'opera, attualmente la nuova Ferrovia del Brennero viene presentata come un "corridoio" (asse intermodale) ambientale ed europeo: questo corridoio si dovrebbe integrare attraverso i territori locali con una rete di mobilità sostenibile. Secondo tale visione i treni ad "alta velocità" dovrebbero incontrare, una volta raggiunto il Trentino, nuovi progetti ferroviari di recupero delle linee storiche a "bassa velocità" denominata: Nordus, Ring, Monaco- Garda; treni Trans Dolomites). Ma è proprio così? Le narrazioni principali con le quali questa "nuova truffa" viene supportata sono descrivibili attraverso le parole dell'Ass.Gilmozzi durante il Convegno al Muse il 13/04/2017. In primo luogo, Trento viene presentata come un centro di attrazione

turistica interconnessa con tutto il territorio europeo: “Questo corridoio -diremmo- Monaco-Verona permetterà all’Italia e alla Germania di interconnettersi, di interconnettere Trento che ha bisogno di essere una delle capitali europee connesse al sistema Scandinavia-Mediterraneo”.

La sostenibilità solo a parole

Questa prospettiva ipotizza la realizzazione di un sistema sostenibile di mobilità e interscambio tra poli. In realtà le disposizioni istituzionali non vanno realmente in questa direzione e questo è dimostrato dalla Legge provinciale 30 giugno 2017 (n. 6 Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile). Questa legge è stata emanata evidentemente con lo scopo di bloccare una legge di iniziativa popolare che tra i suoi obiettivi osava proporre misure differenti: la gratuità del servizio di trasporto pubblico e la partecipazione dei cittadini nella composizione dell’osservatorio sulla mobilità (ddl mobilità sostenibile presentato dal comitato promotore, il 16 dicembre del 2014).

Non prati e montagne: il TAV serve ai grandi centri tecnologici non ai bisogni dei valligiani

In secondo luogo, cosa intendano davvero i promotori per “valorizzazione del territorio” sembrerebbe emergere da un’altra dichiarazione di Gilmozzi: “Trento deve sentirsi non solo un punto di passaggio ma un punto di riferimento. L’università, i centri di ricerca, la storia, l’economia, l’ambiente, le Dolomiti, il Garda... che devono rappresentare un elemento di attrattività per tutti”. Qui non si tratta, soltanto, di concepire il TAV come elemento di un’ampia rete di collegamenti infrastrutturali (la c.d. intermodalità o “mobilità sostenibile”) ma, soprattutto, di promuovere l’alta velocità come tassello dell’eccellenza provinciale, in stretto rapporto con il settore della ricerca e dell’innovazione high-tech. L’impatto dell’opera va analizzato, quindi, anche dal punto di vista della capacità dei proponenti dell’opera di modellare bisogni e territori a seconda delle proprie esigenze non considerando opinioni e percezioni di coloro che quotidianamente vivono e attraversano quel dato territorio. Un esempio è il caso del comprensorio sciistico di Folgaria, nel quale per anni gli interessi di lobby private hanno operato sinergicamente con enti ed istituzioni per una pianificazione territoriale clientelare e fallimentare.

Nuove aree edificabili come compensazione: la valorizzazione è cementificazione

Tale meccanismo economico avviene mediante l'intervento diretto di investitori e tecniche di compensazione (alle amministrazioni locali) e di monetizzazione degli impatti delle opere. In ogni territorio in cui passa il TAV la riqualificazione urbanistica prevede delle "compensazioni" (nell'ordine di centinaia di migliaia di euro incassati dai comuni per ogni singolo intervento) tramite le convenzioni consentite con il Regolamento/Piano Urbanistico. Al tempo stesso il "valore aggiunto" del TAV e delle stazioni AV, come lo definiscono i promotori, si configura in linea con gli interessi strategici delle maggiori banche nazionali (Unicredit, Intesa San Paolo e BNL) e l'implementazione di servizi ad alta tecnologia.

Che tipo di turismo e di connessa mobilità c'è dietro?

Va dunque sottolineato come una funzione del progetto Alta Velocità (in Trentino come a livello nazionale) sia quella di ridisegnare il paesaggio modellandolo secondo le esigenze delle classi sociali che maggiormente utilizzeranno questa infrastruttura (manager, amministratori e delegati d'azienda, imprenditori). In questo modo da una parte la fruizione dell'offerta del territorio verrebbe configurata rispetto a una tipologia turistica ben precisa: il turismo d'élite. Dall'altra parte i progetti TAV sono funzionali a una riqualificazione di territori (urbani e non) che vengono uniformati secondo i "nuovi" canoni architettonico - urbanistici e un immaginario high-tech. Esempi di questo tipo di riqualificazione paesaggistica sono il progetto (per ora archiviato) della nuova stazione internazionale all'ex scalo Filzi di Trento, o il mastodontico progetto già realizzato del quartiere Albere di Trento.



Stazione ex scalo Filzi, immagine tratta dal progetto ritirato

Anche in questo caso sono gli stessi progettisti e amministratori delegati di RFI a dichiarare apertamente il ruolo dell'AV come fattore strategico per la trasformazione dei territori e delle città italiane. “Noi abbiamo la fortuna di avere al centro delle città aree da trasformare” – afferma Carlo De Vito (amministratore delegato F.S., Sistemi urbani) – [...] le aree di prossimità all'accessibilità all'AV hanno un'esposizione focalizzata sul settore immobiliare”.



Promozione turistica e devastazione affaristica

L'esempio di Folgaria: un altopiano distrutto dagli impianti sciistici, un'economia locale ridotta in ginocchio.

Le prime dichiarazioni pubbliche che prospettavano la costruzione di numerosi impianti sciistici sulle poche zone dell'altopiano di Folgaria ancora integre, arrivarono alle orecchie della popolazione locale nel 2006. Le ragioni presentate dai promotori erano quelle del rilancio economico della zona: puntare sulla promozione turistica per dare un futuro alla comunità.

In un ambiente che era già stato ampiamente deturpato dalla cementificazione a uso e consumo del turista stagionale, già impoverito dei mestieri e delle tradizioni oltre da quella dell'albergatore e dell'impiantista, la protesta non si è fatta attendere, anzi, la lotta contro gli impianti da sci sull'altopiano di Folgaria è stata un'esperienza in difesa del territorio tra le più significative del recente passato in questa regione. In questa opposizione ogni riflessione ha trovato il suo spazio: ragioni ambientali, economiche, sociali si sono intrecciate nel sostenere una protesta che ha conosciuto tante modalità di opposizione, dalle serate di approfondimento del problema ai blocchi dei cantieri. Il clima che gli oppositori hanno dovuto affrontare è stato caratterizzato da un lato da un'aperta ostilità da parte di soggetti istituzionali e imprenditoriali (Comune, Provincia di Trento, società degli impianti, albergatori) e dall'altro dall'indifferenza della grande maggioranza della popolazione locale. La coalizione tra potere economico e politico non ha risparmiato calunnie e minacce, secondo un meccanismo ben noto. Alcuni dei più attivi nella mobilitazione (come il gruppo "Folgaria235") hanno subito forti pressioni e ripercussioni pesanti sulla propria vita lavorativa.

Malgrado l'opposizione, dal 2006 al 2010 i proponenti sono riusciti a realizzare parte degli impianti previsti, e a distanza di 10 anni il bilancio sembra dare in tutto e per tutto ragione a quelle che erano le previsioni degli oppositori all'opera. La speranza di crescita – valutata, sia chiaro, sotto il profilo meramente economico –, ha lasciato bruscamente il posto allo sconforto di una realtà ben diversa da quella attesa. La situazione economica sull'altipiano ha visto infatti la crisi della locale Cassa Rurale, commissariata, la società impiantistica travolta da un deficit arrivato a 12 milioni di Euro, il pesante indebitamento di alcune strutture alberghiere, un clima sociale aspro e incattivito. Solo l'intervento della Provincia di Trento, attraverso Trentino Sviluppo, ha scongiurato la bancarotta. Risultato di questo nuovo stato di cose è stato l'emergere di una considerazione ben diversa nei confronti di chi aveva promosso la lotta i quali si sono sentiti riconoscere, con fatale ritardo, la ragione che fin dal principio li aveva mossi. Il fatto di essere stati buoni profeti non ha tuttavia rappresentato per nessuno una soddisfazione. Il tempo in cui schierarsi a difesa della terra contro il partito del disastro si dà mentre la minaccia incombe, non quando questa ha già provocato i primi pessimi effetti.

TAV DEL BRENNERO QUANTO CI COSTI?

Nascondere gli enormi costi per legittimare l'opera

La questione dei costi è un tema su cui risulta evidente l'opera di disinformazione portata avanti dai promotori del TAV.

Mentre il costo del Traforo di Base del Brennero (in breve BBT) è stato stimato dal governo italiano in 8,28 miliardi di euro, la Corte dei Conti austriaca lo ha calcolato in 24 miliardi.

Come è possibile una differenza di quasi tre volte?

La ragione va individuata nel fatto che le stime italiane non hanno alla loro base un piano economico e finanziario completo di tutte le voci di costo. Ad esempio, vengono ignorati gli oneri per il finanziamento, l'adeguamento dei prezzi all'inflazione, i costi per la gestione e per le opere compensative.

Questo è uno dei motivi per cui in Italia, tra il 1996 e il 2007, i costi delle opere di realizzazione dei tratti di alta velocità in costruzione sono cresciuti di sette volte rispetto agli iniziali preventivi ufficiali [3].

Considerando tutte le reali voci di costo, anche la stima relativa alle tratte di accesso sud ed opere accessorie va fortemente rivista. Mentre non esiste una stima ufficiale attuale del costo complessivo delle tratte di accesso sud, la stima realistica ricavata dai costi della linea tav Firenze-Bologna (per le gallerie) e della Milano-Bologna (per le tratte all'aperto), si attesta sui 52,64 miliardi di euro[2, 4]. A queste spese andrebbero aggiunte anche i costi di gestione dell'opera, una volta che la stessa entri in funzione.

Il contributo dell'Unione Europea per tratte in Trentino non esiste: e allora chi paga?

Le tratte di accesso Sud al BBT saranno finanziate integralmente con risorse pubbliche italiane: il costo si distribuisce tra Stato, Rete Ferroviaria Italiana (azienda a capitale pubblico), Regione Veneto e Province Autonome di Trento e Bolzano. Un contributo importante (1.620 mln di euro) arriverà dalla Autostrada del Brennero spa, altra società a totale partecipazione pubblica, le cui risorse sono dunque

a pieno titolo considerabili pubbliche.

Il tanto sbandierato contributo dell'Unione Europea, quindi, non arriverà mai.

D'altro canto anche per il tunnel di base del Brennero, secondo i dati diffusi dalla Corte dei Conti austriaca, solo una piccola parte dei contributi previsti a carico della UE sono stati effettivamente erogati.

Per rendersi conto dell'entità della spesa necessaria alla realizzazione del TAV, un solo chilometro del traforo di base del Brennero, secondo le stime ufficiali, equivale a circa 10.000 locazioni a canone moderato per appartamenti ITEA di tre stanze per 3 anni. O ancora, allo stesso prezzo, si potrebbe pagare integralmente la rimozione e lo smaltimento di circa 205.000 tonnellate di amianto. Un altro esempio concreto circa le priorità di investimento della Provincia e l'entità delle risorse spese per la realizzazione del TAV, è il passo compiuto dalla Giunta Rossi nel novembre 2014 quando, mentre con una mano istituiva il ticket per le visite specialistiche nel tentativo di recuperare circa 4 mln di euro dei 14 complessivi che erano tagliati al fondo sanitario provinciale [6], con l'altra stanziava 4,7 mln di euro a favore di T.F.B. s.r.l. (Tunnel Ferroviario del Brennero) a cui si aggiunsero altri 7,8 mln di euro nel 2015 [7].

Lungi dal pensare che basterebbe evitare la realizzazione del TAV per rendersi immuni alla logica del profitto, è però evidente che a fronte della retorica dell'austerità le risorse per le grandi opere si trovano sempre.

Un'abile costruzione finanziaria: costi privati trasformati in debito pubblico

Il motivo principale per il quale i costi del TAV sono così elevati va ricercato nel modello finanziario che ne è alla base.

Il "modello TAV" è nato quando il "sistema tangentopoli" era ormai stato scoperto, le "grandi opere" hanno sostituito le "mazzette", garantendo una gran quantità di denaro pubblico spartibile legalmente fra imprenditori privati. Ciò è reso possibile, tra l'altro, dall'occultamento sistematico della reale dimensione dell'impegno di risorse pubbliche sul costo complessivo dell'opera [3].

In concreto, per la realizzazione delle linee ad alta velocità in tutta Italia, sono state create società miste tra le Ferrovie dello Stato al 40% e soggetti privati (grandi imprese, banche) al 60%, fingendo che i soci privati avrebbero contribuito con propri capitali. Al momento di partire con le opere questi soggetti privati non hanno però versato la loro quota, consapevoli che i ricavi del TAV non avrebbero coperto nemmeno i costi di esercizio delle linee.

I finanziamenti privati perciò sono stati erogati sotto forma di prestiti delle banche che si sono andati ad aggiungere alla quota (40%) di fondi pubblici. Il problema però è che questi prestiti sono stati garantiti dallo Stato. Con questo espediente si è reso possibile trasformare in debito pubblico quelli che avrebbero dovuto essere costi privati.

Project financing: sovvenzionare pochi e potenti soggetti privati con il denaro della collettività

Un altro meccanismo che opera in questa direzione è il project financing: la cosiddetta finanza di progetto, il modo corrente con cui i capitali privati contribuiscono al finanziamento di un'opera pubblica riservandosene la gestione per recuperare l'investimento ed ottenere un guadagno.

In passato questa metodologia, abbastanza diffusa, non veniva però mai utilizzata nel settore delle opere ferroviarie, considerate poco redditizie. Per ovviare a questo, le nuove norme governative eliminano quasi del tutto il rischio di impresa per i finanziatori privati del TAV elargendo loro di fatto enormi incentivi (lunghissima durata delle gestioni; defiscalizzazioni; facilitazioni fiscali; emissione di vere e proprie obbligazioni chiamate "project bond", da rifilare ad investitori istituzionali quali i fondi pensione; canoni di locazione pluridecennali addossati alle amministrazioni pubbliche per l'uso delle opere).

Si tratta di un sistema piuttosto raffinato per sovvenzionare pochi e potenti soggetti privati, nascondendone il costo per la collettività con la creazione di debito pubblico occulto.

Nel caso del finanziamento delle tratte trentine del TAV tuttavia i promotori dell'opera sono molto più sfacciati. Come abbiamo già visto infatti non ci saranno finanziatori privati, ma è previsto esplicitamente che tutta l'opera venga finanziata con soldi pubblici.

La corruzione è strutturale, non un effetto collaterale

Come prevede il modello di gestione di molte cosiddette “grandi opere”, la realizzazione delle singole linee dell’alta velocità ferroviaria è stata condotta non attraverso gare pubbliche d’appalto, bensì mediante affidamento in trattativa privata a pochi contraenti generali (grandi imprese come Impregilo e altre), che per i singoli cantieri hanno usato semplici contratti d’appalto.

Questo si è dimostrato un altro filone di sprechi a norma di legge e di devastazioni ambientali che fa storia a sé. Un modello studiato apposta per essere fonte di grandi profitti per i privati e le organizzazioni criminali e di enormi sovra-costi per la collettività.

Ne è un esempio clamoroso il caso del Mugello: 73 chilometri di tunnel sotto gli Appennini, 57 chilometri di fiumi in secca, 37 sorgenti prosciugate e 5 acquedotti fuori uso, molti Comuni per anni costretti a rifornirsi dalle autobotti, oggi con le pompe [8]. Secondo la Procura di Firenze i danni ammontano a 741 milioni di euro, ma si tratta di devastazioni irreversibili che non possono essere risarcite in alcun modo. Il 3 marzo 2009, dopo 100 udienze e quando l’opera non era stata ancora ultimata, il primo grado del processo penale si è concluso con la condanna di 27 persone per reati ambientali. 13 di loro erano dirigenti, ingegneri e tecnici del Consorzio Cavet, il general contractor dell’opera, il cui capofila era Impregilo [9].

Queste condanne sono poi state ribaltate in appello, riconfermate in un appello bis e definitivamente annullate dalla cassazione, a conferma di come, quando gli imputati sono parte integrante di un sistema politico-economico imposto dall’alto, sia difficile che qualcuno paghi nei tribunali.

In Trentino Alto Adige si sta dispiegando il medesimo scenario. Dagli atti dei processi attualmente in corso a carico di imprese coinvolte nella costruzione di varie tratte TAV in Italia, il BBT viene citato come ennesimo mercato di scambio di favori, appalti mirati al rafforzamento dei soliti potentati politico-economici. La SPM di Stefano Perotti, ad esempio, aveva vinto con certificazione falsa la gara per i tunnel di Aica e Mules. Tuttavia, il suo concorrente diretto, la società di Giandomenico Monorchio, pur essendo a conoscenza della truffa, non se ne lamenta, anzi chiede ed ottiene in cambio l’appalto della superstrada Caltanissetta-Agrigento [10].

Il territorio trentino, nonostante l'immagine inappuntabile che viene proiettata all'esterno, non è nuovo a connubi tra politica e imprenditori senza scrupoli, i quali in nome del profitto hanno prodotto grandi nocività ambientali e sanitarie anche in questo territorio.

Un esempio tristemente noto è la discarica di Monte Zaccon, la cui destinazione come discarica di inerti servì per anni da copertura allo smaltimento di rifiuti tossici provenienti da vari stabilimenti tra cui l'Acciaieria di Borgo, dalla ex Star Oil e dalla Cartiera di Arco [11]. Lo smaltimento inquinante fu agevolato anche dalla collaborazione della Valsugana Ripristini con il direttore dell'Ufficio Rifiuti della Provincia. L'avvelenamento di questa parte della Valsugana e della sua popolazione fu scoperto a distanza di anni, anche a causa delle omissioni degli organi di controllo della PAT, i quali non intervennero per bloccare i lavori o per verificare le diverse segnalazioni di abitanti e comitati cittadini.



LA CREAZIONE DEL CONSENSO

Un Opera devastante, inutile e costosissima, come renderla accettabile?

I promotori del progetto Alta Velocità in Trentino hanno più volte dichiarato l'intenzione di permettere maggiore 'partecipazione sociale' attorno alla sua realizzazione. Tale 'partecipazione' viene presentata astrattamente come un percorso a cui possono contribuire autorità locali, associazioni e semplici cittadini. La necessità di 'creare consenso attorno all'opera' è anteposta alla ricerca stessa dei finanziamenti (E. Facchin, commissario governativo per le tratte di accesso Sud). In questo senso il progetto TAV sarebbe, nelle parole di Martin Ausserdorfer, direttore dell'Osservatorio BBT, una 'sfida partecipata' da promuovere sul modello delle tratte in fase di realizzazione in Sud Tirolo.

Ma come rendere accettabile un'opera imposta dall'alto e di grande impatto dal punto di vista ambientale, sociale, economico?

Negli ultimi anni, accanto alle tradizionali strategie per imporre progetti devastanti per il territorio (dalle legislazioni favorevoli fino all'uso della c.d. 'forza pubblica'), sono state affinate vere e proprie tecniche di persuasione di massa. Esattamente come nel campo pubblicitario si punta a suscitare emozioni positive attorno all'opera rendendola più 'attraente' possibile sebbene nella realtà resti altamente impattante.

E' possibile farsi un'idea di come funzionino queste strategie di persuasione a partire dalle dichiarazioni pubbliche rilasciate dai promotori dell'opera. In questo capitolo analizzeremo questo aspetto della propaganda a partire dalle dichiarazioni emerse durante la conferenza organizzata al MUSE di Trento il 13 aprile 2017 per «I giovedì dell'Adige», promossa dal direttore del quotidiano locale Giovanetti con relazioni di M. Gilmozzi, assessore provinciale a infrastrutture e ambiente, dell'ing. E. Facchin, commissario governativo per le tratte di accesso Sud e di M. Ausserdorfer, direttore dell'Osservatorio BBT.

Il marketing dei promotori.

Per “marketing dei promotori” intendiamo la strategia di elaborare discorsi pubblici diversi a seconda dell’uditorio di riferimento. Questi discorsi sono rivolti a sollecitare interessi specifici a partire da alcune costanti di fondo:

- Il “dibattito pubblico” intorno all’opera non prevede la possibile messa in discussione della necessità dell’opera per la società e il territorio, nemmeno di fronte a forti perplessità – quando non resistenze – della popolazione.
- Questo “dibattito pubblico” non prevede alcun contraddittorio, ma consiste in conferenze e iniziative di promozione delle tratte di accesso Sud e della galleria di base del Brennero.
- L’obiettivo dei promotori è quello di fornire soluzioni tecniche a un problema che in realtà è politico: la necessità dell’opera dal punto di vista sociale, economico e ambientale. Al punto che nei contraddittori pubblici finora avvenuti si è giunti a un paradosso: i proponenti si mostravano inclini ad accettare critiche e argomentazioni di dettaglio dei Comitati No-TAV, eludendo però sempre la questione della necessità dell’opera.

Il mito della necessità dell’opera e della sua acclamazione “a furor di popolo”.

Una prima strategia propagandistica, quindi, è la costruzione ideologica del dato di fatto:

“Il Trentino è consapevole che il tunnel del Brennero non è soltanto un’opera ma è anche una grande opportunità (...)” (M. Gilmozzi)

“L’adesione al progetto AV è stata fatta in virtù dei principi dello Statuto cittadino” (A. Andreatta)

In questo caso, attraverso frasi altisonanti, si vuole persuadere la popolazione che esista una volontà popolare univoca e compatta rispetto alla necessità dell’opera. Affermazioni, queste, ben lontane dal rappresentare tout court la comunità trentina, la quale è attraversata da una netta contrarietà all’opera, anche con manifestazioni popolari molto partecipate. Tuttavia, in una società frammentata e atomizzata, una simile strategia può risultare efficace laddove il senso critico dei singoli non riesca a incontrare sostegno

e fondamento in una rete di opposizione all'opera.

Il mito del progresso

Un altro modo per giustificare l'opera è utilizzare argomenti che facciano leva sul mito del progresso territoriale, economico e tecnologico. I termini che vengono utilizzati – in questo caso dall'assessore Gilmozzi - sono presi in prestito dalla pubblicità commerciale. Si tratta di parole ad effetto, più e più volte ripetute:

“Siamo tutti consapevoli che Trento-Monaco avrà una riduzione, anche per i passeggeri, di due ore. Quindi (...) sui collegamenti internazionali capite quale straordinaria opportunità sarà! [...] “Trento ha bisogno di essere una delle capitali europee connesse al sistema Scandinavia-Mediterraneo. (...) Il Trentino ha molto da offrire. Deve sentirsi non solo un punto di passaggio ma un punto di riferimento!” (M. Gilmozzi)

Indurre la popolazione a delegare le decisioni.

Il consenso, o silenzio-assenso, si costruisce alimentando l'idea che sia possibile difendere l'interesse collettivo delegandone la gestione a sindaci e tecnici della Provincia. Questo è l'obiettivo principale dell'Osservatorio per lo Sviluppo del Corridoio del Brennero, istituito nel dicembre 2012 (Art. 72 L.P. 27-12-2012 n. 25) ma avviato “concretamente” nel febbraio 2015.

“Siamo all'inizio di un percorso rispetto al quale vogliamo che la comunità, e in testa le sue istituzioni, partecipino per definire veramente un'idea. Un'idea che sarà quella che poi noi chiederemo di realizzare” [...] “L'Osservatorio [svolge] una funzione di valutazione dati, di approfondimento, di confronto anche a livello istituzionale, di recupero anche di sollecitazioni che vengono attraverso le istituzioni locali” (M. Gilmozzi)

Nella realtà dei fatti, come emerge dalle stesse disposizioni di legge, la funzione primaria dell'Osservatorio è quella di mediare con le realtà locali a partire dalle opere di compensazione, ossia di monetizzazione dei danni creati dall'opera.

Dialogo possibile solo con chi accetta l'Opera

Il consenso si costruisce anche facendo credere a singoli soggetti, meno inclini a delegare agli amministratori locali, di essere potenzialmente attori nel processo di trasformazione del territorio, a patto che rinuncino a posizioni di netta contrapposizione con le decisioni già prese.

“Dobbiamo pensare di confrontarci, di attivare percorsi partecipativi(...) Il dibattito pubblico, che deve essere aperto, con modalità proprio progettate... deve essere progettato un vero e proprio percorso di dibattito pubblico, nel quale dobbiamo ascoltare, dobbiamo restituire chiarimenti alle legittime domande che i cittadini proporranno” [...] “Quindi so di non dare una risposta a tutti quelli che sono contrari alla realizzazione del tunnel del Brennero e a tutte le altre tratte d'accesso, però so che se cominciamo a confrontarci sui progetti e sui dati, io penso che i nostri cittadini potranno essere più consapevoli delle scelte che andremo a fare noi stessi.” (M. Gilmozzi)

In definitiva, qui troviamo esplicitato un metodo e insieme un fine: il coinvolgimento dei cittadini serve a rafforzare la legittimità e il ruolo dei decisori pubblici.

Sostenibilità senza dimostrazione empirica

Anche il tema della 'sostenibilità', come discorso di “buon senso comune”, viene utilizzato dai promotori al fine di propagandare l'opera.

“Il rapporto tra trasporto delle merci e ambiente è uno degli elementi cruciali per il quale è stato chiesto di fare il tunnel del Brennero. (...) siamo tutti consapevoli, che solo una cosa (può risolvere i problemi ambientali), ovvero il trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia. Avere treni più veloci, meno costosi e con più capienza, indubbiamente darà una prima importante risposta a questa questione”

Sostituire le argomentazioni con gli slogan e far credere che pro Tav e No Tav possano trovare un accordo per realizzare l'Opera

Tali argomenti vengono utilizzati come 'slogan' per distogliere l'opinione pubblica dalla possibilità di soluzioni politiche alternative ai problemi dell'ambiente e dell'inquinamento.

In questo senso vengono descritti come apparentemente conciliabili posizioni e interessi che non lo sono affatto. In linea con le nuove tecniche di concertazione, nel corso dei 'dibattiti pubblici' si strizza l'occhio al movimento No TAV con l'intento di cooptarne una parte. Come si legge in un testo di indizione di una conferenza:

“L'aspetto del dialogo con i cittadini sarà un argomento centrale: fino ad ora l'approccio dei governi di Trentino e Alto Adige è stato differente. [...]. Molto interessato alle risposte che forniranno i protagonisti [del dibattito] è anche il popolo dei No-TAV trentini”.

Dietro l'astratta propaganda della 'partecipazione' vi è, quindi, una concreta volontà di dividere l'opposizione all'opera e instillare un modo di ragionare che porti alla rassegnazione e al fatalismo riguardo alla necessità dell'opera.



PARTECIPAZIONE DI CHI È, SOPRATTUTTO, A COSA?

Era di maggio

Spesso il *come* e il *perché* della comparsa di certe parole sulla scena politica spiegano il significato che si è poi stratificato in esse molto meglio di quanto non facciano le edizioni aggiornate dei dizionari.

La parola «partecipazione» viene usata in pompa magna dal generale De Gaulle il 26 maggio 1968. Una decina di giorni prima, uno sciopero generale di dieci milioni di lavoratori e lavoratrici aveva paralizzato la Francia. Di fronte allo sciopero generale più grande della storia, il capo dello Stato francese annunciava la necessità della «partecipazione»: cioè delle elezioni politiche e di un tavolo di trattative tra gli operai e il padronato. La parola d'ordine del Maggio, partita dall'Università e poi dilagata nelle fabbriche, era «autogestione». Un movimento che stava facendo saltare tutti i ruoli sociali non voleva affatto «partecipare» al sistema politico scegliendo nuovi dirigenti, ma smettere di farsi dirigere.

La carta della «partecipazione» è stata giocata per disinnescare il conflitto sociale e per ricondurlo in quegli ambiti in cui diventa sterile e inoffensivo.

Chi osserva chi

La storia degli Osservatori tecnici sul TAV è di per sé emblematica. Comincia nel Mugello nel 1996, quando viene istituito l'Osservatorio ambientale «a garanzia del territorio e con il compito di fornire ai cittadini tutte le informazioni necessarie sullo stato dei lavori dell'A.V.».

Nato di fronte all'ampia opposizione alle devastanti gallerie del TAV Bologna-Firenze e presieduto da un professore di geomorfologia dell'Università di Firenze (il prof. Rodolfi), l'Osservatorio non serviva a discutere la necessità e utilità dell'Opera, bensì a negoziare con gli abitanti la natura e l'entità delle compensazioni e dei risarcimenti per i danni prodotti dagli scavi. E tale rimarrà anche di fronte al prosciugamento di falde e corsi d'acqua, così come di fronte ai quattro operai morti nei cantieri del TAV e ai 2309 infortuni

avvenuti tra il '98 e il 2001.

Lo stesso accade nel 2008 in Alto Adige. Dopo che i lavori preliminari a Mules e ad Aica erano già cominciati, di fronte all'ampia contrarietà al TAV-BBT della popolazione di Prati di Vizze, Provincia di Bolzano e Società promotrice del tunnel di base del Brennero (BBT-SE) aprono un *info-point* per poter annunciare il «dialogo con la popolazione», mentre le amministrazioni contrarie alla localizzazione di alcune gallerie-finestra (ossia, ad una parte dell'opera, non all'opera in sé) vengono letteralmente comprate e alcuni oppositori recuperati nel gioco politico.

Ma il caso forse più sfacciato è quello della Valsusa, dove nel 2010 viene istituito un Osservatorio tecnico presieduto dall'architetto Mario Virano, presidente della Società promotrice del TAV (LTF): un esempio perfetto di «imparzialità». Vista la ventennale lotta della popolazione valsusina contro l'opera, l'Osservatorio non può certo limitarsi a fornire informazioni sui lavori. Ecco allora l'invenzione di un Tavolo con Comuni e tecnici che prevede la cosiddetta «opzione zero»: se i dati sul traffico di merci non confermano la necessità di una nuova ferrovia, il TAV non si fa. Di lì a poco, benché la linea ferroviaria “storica” risulti usata al 17% delle sue capacità, le trattative all'interno dell'Osservatorio si spostano dal *se* al *come* realizzare l'opera. Se questo gioco truccato compra quasi tutti i sindaci, non sposta tuttavia di una virgola il problema con la popolazione. Fallito il metodo della «partecipazione», lo Stato, negli anni successivi, schiererà l'esercito.

Ultimo in ordine di tempo, l'Osservatorio sul TAV in Trentino. Qui la pantomima sulla «partecipazione» è, anche sul piano formale, ridotta al minimo. Si tratta dichiaratamente di una «cabina di regia» per rendere ancora più veloci i lavori previsti. La storia si ripete, ma questa volta come farsa.

Sulla nascita dell'Alta Velocità in Italia

La storia dell'Alta Velocità in Italia è anche, indirettamente, la storia del movimento autonomo dei ferrovieri. Più precisamente, l'inizio della prima coincide con la sconfitta del secondo.

I ferrovieri, in Italia, sono stati tra i lavoratori più coscienti e combattivi, anche perché il loro “strumento di lavoro” metteva nelle

loro mani, in caso di sciopero generale, la possibilità di paralizzare il Paese. Decisivo fu il loro ruolo nei movimenti contro la guerra (anche in anni relativamente recenti, come nel caso dei blocchi dei convogli militari avvenuti in più stazioni - comprese quelle di Trento e Rovereto - nel 1991, durante la prima guerra del Golfo).

Il movimento dei ferrovieri degli anni Sessanta e Settanta pose con largo anticipo il problema del trasporto privato come flagello collettivo e vide nella ristrutturazione delle ferrovie che si annunciava un mondo a due velocità: uno per i ricchi e uno per i poveri.

Non a caso il progetto dell'Alta Velocità prende corpo nella seconda metà degli anni Ottanta e i suoi promotori non sono affatto i tecnici delle Ferrovie, bensì gruppi industriali come la FIAT che non hanno alcun interesse, vendendo automobili, a diminuire il traffico su gomma. Alcuni scioperi in Ferrovia degli anni Sessanta e Settanta erano stati organizzati, oltre che per migliorare le condizioni dei ferrovieri in termini di orari di lavoro, salari e sicurezza, proprio contro la politica dell'allora centro-sinistra che puntava sulle autostrade e su piani urbanistici "cemento e tondino" piegati alle esigenze del traffico automobilistico. Scioperi che rafforzavano le stesse proteste dei comitati di pendolari per ottenere linee ferroviarie locali più efficienti e più sicure. Solo repressione e licenziamenti di massa hanno permesso la ristrutturazione e poi la privatizzazione delle ferrovie. E per spezzare il legame tra ferrovieri e pendolari (e, più in generale, popolazione), ai primi è stato persino impedito per contratto di parlare pubblicamente dei piani delle Ferrovie, motivo per cui gli unici che si esprimono nelle pubbliche assemblee contro il TAV sono quelli in pensione.

Quarant'anni dopo, con metà delle linee ferroviarie a binario unico e 3500 chilometri dati in concessioni ai privati; con i tagli sul personale che hanno portato alla brillante trovata del macchinista unico sui treni; con stragi come quella di Andria provocate dall'assenza, sulle tratte privatizzate, dei più elementari dispositivi di sicurezza; con le stesse compagnie di treni veloci (come *Italo* di Montezemolo e soci) che organizzano linee di bus privati per lunghe tratte in concorrenza con le ferrovie; con la "delocalizzazione" in altre parti del mondo delle industrie le cui merci potrebbero viaggiare in ferrovia, e la loro sostituzione con produzioni (dall'alta tecnologia all'alimentare) che hanno *strutturalmente* bisogno del traffico su gomma; quarant'anni dopo, insomma, sostenere la necessità di nuove ferrovie per

ridurre il traffico di automobili e camion è una barzelletta che non fa nemmeno ridere. Nell'attuale sistema, ogni forma di traffico *si aggiunge alle altre, non le sostituisce*. Quando tutt'altra "politica" ferroviaria si poteva fare, si è attaccato frontalmente il movimento di ferrovieri che la pretendeva. Anche questa è la storia del TAV.

Tra le strade, le vigne e le fratte

Dagli esempi sopra riportati, si evince che consegnare l'opposizione nelle mani di pretesi rappresentanti o portavoce il cui scopo è mediare e trattare con la controparte significa votarsi a sicura sconfitta. Si potrebbero in tal senso aggiungere i casi delle cosiddette piattaforme contro il TAV nate tra la fine degli anni Novanta e l'inizio del Duemila in Catalogna e nel País Valenciano, dove l'opposizione all'Alta Velocità è stata ingabbiata e sconfitta con il gioco delle alternative all'opera discusse dai «portavoce» con la controparte. Nate dal coordinamento delle assemblee locali, le piattaforme sono diventati organi politici che dovevano mantenersi «ragionevoli» e «pragmatici» per essere presi sul serio dalle istituzioni regionali e nazionali. *La rappresentazione* del conflitto ha avuto la meglio sul conflitto stesso: i lavori del TAV sono proseguiti.

Se tutto questo ci dice qualcosa di importante sulla «partecipazione» per quanto riguarda la lotta, non dice poi granché sulla «partecipazione» in generale. Partecipazione di chi? A cosa? Al futuro di un territorio da parte di chi lo abita, si potrebbe rispondere.

Il concetto di «difesa del territorio», in realtà, è piuttosto ambiguo.

Non solo perché le specificità territoriali sono quasi scomparse nell'urbanizzazione e nell'uniformazione imposte da un sistema globale di produzione e di scambio; non solo perché la cosiddetta agricoltura è diventata un ramo dell'industria; non solo perché «centro» e «periferia», «attività economica» e «ambito dei servizi» sono sfere inglobate e funzionali; ma anche e soprattutto perché nel territorio pullulano interessi contrapposti difficilmente conciliabili. Non solo le aziende dell'autotrasporto, ma il singolo autotrasportatore ha interessi immediati non conciliabili con i polmoni di chi vive nelle zone attraversate dai tir (e dunque, in quanto abitante di un territorio, dei suoi stessi polmoni). Nella società in cui viviamo, gli interessi degli uni entrano sempre in conflitto con quelli degli altri e della maggior parte. Una «comunità»

nasce, quando nasce, attorno a una lotta, cioè a una rottura della normalità: non si dà come *a priori*.

Questa dimensione è stata sperimentata in tante e in tanti nei tre giorni di blocco-presidio a Marco di Rovereto, nell'ottobre del 2013, all'epoca dei carotaggi per il TAV. Attorno a una trivella bloccata, si è mangiato, bevuto, dormito, discusso e fatto festa. Ognuno portava quello che voleva e poteva. Se lo scopo di quell'insolito raggruppamento tra la strada e le vigne era contrastare i lavori preliminari di un'opera inutile e devastante, la sua forza attrattiva era il piacere di stare insieme, l'occasione di trovare, a qualsiasi ora dei giorni e delle notti, dei propri simili con cui condividere parole, gesti e tempo senza obblighi né fretta. Qualcosa di simile si è riprodotto, l'anno successivo, anche alle Novaline di Mattarello, sempre in risposta all'arrivo di una trivella, questa volta scortata dalla polizia in tenuta antisommossa. E tra le esperienze più significative degli ultimi anni in Trentino si può raccontare senza dubbio del presidio nato nell'inverno del 2016 sulle fratte di Mori, dove per quasi due mesi abitanti della borgata e solidali d'ogni dove hanno messo in comune ciò che, senza quel fuoco acceso dalla lotta contro il vallo tomo, sarebbe rimasto diviso.

Se la rovina della Natura discende dal modo in cui vivono e sono organizzati gli esseri umani, non vi è questione ecologica che non sia, prima di tutto, questione sociale. I rapporti di potere e di dipendenza che producono la rovina del territorio non devono essere riprodotti nelle lotte per fermarla. Già nelle lotte, quindi, è importante cominciare a vivere fuori e contro quella rovina.



CONCLUSIONI

Opporsi al TAV in Trentino

Questo opuscolo è nato per essere uno strumento in mano a tutti e a tutte coloro che vogliono approfondire cosa implicherebbe il progetto TAV nelle nostre città e valli, e capire cosa sta accadendo “dietro le quinte” ma è anche qualcosa di più. Benché dati tecnici e valutazioni siano forniti a partire dalla documentazione ufficiale, questo è un testo esplicitamente “di parte” e un invito a opporsi in prima persona: non solo perché è un modo per fermare quest’opera ma anche perché è un modo di ricostruire comunità. Una comunità che si occupa di se stessa e che riflette sul proprio futuro chiedendosi verso dove vuole andare, e che senso hanno le opere e le infrastrutture che vorrebbero costruire sui territori da essa abitati.

Uno dei centri di questa di questa comunità nel Trentino è attualmente il presidio No TAV, in zona Acquaviva di Mattarello, luogo acquistato in 700 persone e a disposizione di tutti coloro che vogliono utilizzarlo per dare un contributo attraverso serate informative, discussioni, concerti, mostre, spettacoli, momenti conviviali. Una “base” di organizzazione per la resistenza a quest’opera ma anche uno spazio per l’approfondimento di altre questioni che riguardino la libertà, la salute e la vita di tutti.

Parliamo di resistenza perché i promotori sembrano del tutto intenzionati a iniziare con i lavori: troppo ghiotta l’occasione di guadagno per fermarsi. Dal nostro punto di vista invece sono i danni che quest’opera comporterebbe per le nostre valli ad essere troppo grandi e irreversibili, troppo grande la prepotenza di un potere politico che schiaccia gli abitanti di un luogo per accaparrarsi profitti: per questo è necessario bloccare i lavori nel momento del loro inizio. Vi invitiamo per questo a partecipare alla vita del presidio, ad attivare discussioni e approfondimenti sull’Opera ciascuno nel proprio paese, fra i propri conoscenti, a partecipare ai comitati locali e alla resistenza ciascuno a suo modo, perché se ognuno fa il suo possiamo fermarli, se tanti fanno un poco, i pochi non dovranno sacrificare tutto.

Trento, Ottobre 2018
Coordinamento Trentino No TAV

Contatti:

Comitato NoTav Trento:
comitatonotavtrento@gmail.com

Comitato NoTav Lavis:
lavisnotav@gmail.com

Comitato NoTav Rovereto:
info@notavrovereto.it

Mamme di Marco NoTav:
info@notavmammemarco.it

Coordinamento Trentino NoTav:
coordinamentotrentinonotav@gmail.com

Siti:

www.notavbrennero.info
www.notavmammemarco.it
www.notavtrentino.it



APPENDICE

Del sano, genuino buon senso e nulla più.

Il gioco delle 3 campanelle, noto a tutti, dove, pur credendo di avere un buon terzo di possibilità di vittoria, si perde sempre.

Nella nostra versione le campanelle rappresentano 3 Grandi Opere, progettate negli ultimi anni e con lavori già parzialmente iniziati, che interessano in tutto e per tutto il territorio trentino e la sua popolazione.

Innanzitutto il Treno Alta Velocità Brennero-Verona, il cui tunnel di base al valico di confine italo-austriaco è già in piena realizzazione, che prevede circa 200 km di gallerie a doppia canna che tagliano da nord a sud tutta la nostra regione, con catastrofiche conseguenze ambientali nonostante tutti gli studi e rassicurazioni che ci vengono periodicamente proposti.

L'Autostrada della Valdstico (Rovigo-Vicenza-Trento), o meglio il completamento del lato nord di tale strada, da decenni ferma al confine con la regione Veneto, per la netta opposizione della popolazione trentina e sue istituzioni, ma che in questi ultimi 2 anni è tornata fortemente "di moda", con il Governo nazionale e Ministero delle Infrastrutture che "spingono" pesantemente per la sua realizzazione. Come per il TAV altri km di gallerie e viadotti e territorio stravolto e devastato.

Ed infine il TIBRE, la più giovane e meno nota delle Grandi Opere, che, se materialmente riguarda le regioni Emilia e Lombardia, ha invece un grandissimo impatto anche sul Trentino, le sue valli ed il tenore di vita dei suoi abitanti. Infatti TIBRE è l'acronimo di Tirreno-Brennero, il nuovo corridoio super veloce che si vuole aprire per collegare il porto di Livorno (e di conseguenza tutto il bacino del Mediterraneo) coi ricchi mercati del centro nord Europa, passando per il valico del Brennero. Nell'immediato è prevista la realizzazione della bretella autostradale Parma-Mantova che andrebbe a "confluire" nell'autostrada A22 del Brennero poco più a sud di Verona. E' evidente che comporterebbe un aumento massiccio del traffico sulla A22 in clamorosa contraddizione con quanto affermato ed almeno a parole, voluto da tutti, istituzioni comprese, ovvero l'esatto

opposto, una drastica riduzione dello stesso, per una autostrada vicina al collasso con effetti inquinanti già oggi insostenibili.

Rimane quindi da stabilire cosa rappresenti nel nostro giochino la pallina. La pallina che siamo sfidati a scoprire, nascosta nelle 3 campane, nella nostra metafora è tutta una serie di pompose affermazioni ed encomiabili propositi, in merito a grandi, inderogabili temi quali: lotta all'inquinamento, mobilità sostenibile, risparmio energetico, fonti alternative, welfare, sviluppo e progresso in perfetta armonia con la natura.

Ebbene, come nel gioco reale al quale siamo invitati in qualche piazzola di un autogrill, anche nel nostro gioco figurato, la pallina non si trova mai. Di fatto come non esistesse, solo un miraggio, intravisto tra le mani dell'imbonitore che si muovono velocissime sul tavolino, o suggerito dalla capacità oratoria del politicante di turno. Il risultato è sempre lo stesso, nessun gioco leale, nessun buono proposito, sempre e solo una truffa.

Infatti basta porre un minimo di attenzione alle parole che magnificano la bontà e giustezza di una grande opera, per accorgersi che le stesse dimostrano inequivocabilmente l'inutilità, se non la pericolosità e malvagità di un'altra. Il gioco sfugge di mano, le campane si scontrano e rompono, rivelando che non esiste alcuna pallina vincitrice ed è tutto un raggiri. Ripresentare un progetto autostradale (Valdastico Nord), defunto e sepolto da decenni, considerato da sempre del tutto inutile, con un impatto ambientale catastrofico e con costi di esercizio che mai potranno essere coperti, proprio mentre nelle stesse valli e montagne, si vuole ora costruire una mastodontica ferrovia per togliere il traffico dalla strada, è solo la più incredibile e clamorosa delle contraddizioni in cui incappano i Signori delle Grandi Opere.

Ma, tristemente e sciaguratamente, in realtà le cose vanno ben diversamente: nessun clamore, nessuna contraddizione, nessun sbugiardamento, nessun scandalo, tutto scivola via veloce, inosservato e dimenticato. Sembrerebbe impossibile ed invece succede, innanzitutto per quanto oggi sono comunicazione ed informazione pubblica.

100 canali televisivi, 1000 giornali e radio, internet non significano nulla, men che meno correttezza e pluralismo. Quello che abbiamo e subiamo è solo una comunicazione frenetica ed ossessiva con po-

che notizie, sparate come bombe a grappolo, atte a prendersi ogni emozione e reazione dell'opinione pubblica, con incredibile, pari partecipazione, sdegno o furore, sia un terribile terremoto piuttosto che l'eliminazione della nazionale di calcio dai mondiali e tutte le altre relegate all'ultimo tg della notte se non completamente censurate. Ma soprattutto una informazione usa e getta, ciò che si dice, scrive, legge oggi, domani è già dimenticato. La memoria è una virtù estinta e così hanno buon gioco faccendieri e mestieranti della politica, imprenditori famelici e giornalisti prezzolati. Lunedì si può giustificare il TAV con la necessità impellente di trasferire il trasporto merci dalla gomma alla rotaia, martedì in un'altra lussuosa location, sponsorizzare invece la costruzione di una nuova autostrada limitrofa alla ferrovia del giorno prima, nessun problema, nessuna contraddizione se la memoria non esiste.

13 aprile 2017 Trento.

L'Unione Europea spinge perché l'Interporto di Roncafort (a nord di Trento) torni ad essere un punto di scambio gomma-rotaia importante. Di più: con la Germania interessatissima a far sì che il maggior numero possibile di Tir in transito salga sul treno, potrebbero arrivare finanziamenti importanti proprio dall'Europa ... E' una delle novità riferite ieri in Comune alle commissioni urbanistica e lavori pubblici riunite in seduta plenaria, nientemeno che nell'aula del consiglio: già perché al posto della giunta erano seduti relatori del calibro dell'assessore provinciale alla mobilità Mauro Gilmozzi, del dirigente generale del settore Raffaele De Col e del commissario governativo per l'alta capacità Ezio Facchin. [1]

Ma come?! Proprio ora che, a fronte delle proteste e mobilitazioni di moltissime donne ed uomini contro il TAV, hanno furbescamente iniziato a parlare e camuffarlo in TAC, scopriamo che i camion, causa principale dell'emissione di gas inquinanti lungo la valle dell'Adige, usufruirebbero della Rola (dal tedesco "Rollende Autobahn", autostrada che rotola - autostrada viaggiante), solo da Trento Nord al Brennero, con gran parte della provincia trentina tagliata fuori?

Niente di tutto ciò, solo un esempio di una notizia come tante altre, dove si dice tutto ed il contrario di tutto e da aprile ad oggi dimenticata 100 volte. L'utilità di una grande opera è indimostrabile, semplicemente perché non esiste. Possono solo inventare giustificazioni plausibili della validità di un giorno o poco più, nell'attesa che si

passi oltre, la gente si illuda o dimentichi e chi protesta si sfianchi e desista. C'è sempre comunque la carta della repressione poliziesca e giudiziaria. Questa probabilmente era un messaggio indiretto ad imprenditori e lavoratori trentini, preoccupati per il futuro dell'interporto di Trento che a progetto TAV TAC concluso, sarebbe bypassato dal più importante Quadrante Europa di Verona. Tutto qui, niente di più, niente di meno e si tira, anzi tirano innanzi.

Un fatto va assolutamente ribadito e mai scordato. Da sempre una Grande Opera ha tempi di realizzazione lunghi, incerti, ma ora c'è dell'altro, siamo in pieno capitalismo e globalizzazione ed il completamento e messa in funzione di una sola, qualsiasi grande opera è fattore del tutto secondario ed ininfluenza. Il vero unico scopo ed in essere è creare business, offrire lavoro, sbloccare fondi pubblici, in sostanza aprire cantieri e più tempo rimangono aperti meglio è, un bancomat dal fondo inesauribile per i pochissimi che ne conoscono il pin. Ed in questa ottica, coi tempi lavorativi che dilatano all'infinito, senza creare problemi, anzi, risulta molto più facile manipolare, nascondere e far passare, quasi in silenzio, le grandi opere. Ma quello che abbiamo appena scritto, questa ossessione del business, questo cannibalismo finanziario, non è più frutto di un semplice ragionamento fondato sul buon senso, senza quasi accorgercene siamo arrivati ad una esemplificazione dell'essenza del capitalismo del terzo millennio.

“Se lo Stato è in sé e per sé un meccanismo divoratore, il suo divenire tutt'uno col capitalismo lo rende bulimico ed insaziabile: più mangia più ha fame. Quanto più il Moloch produce merci, tanto più queste merci perdono di valore. Il risultato è la “crisi”, perché la crisi è la sua essenza: è la mancanza che lo spinge a nuovi progetti e realizzazioni. Alla spinta della mancanza, il Moloch risponde con la creazione di nuovi mercati, rivolgendosi da un lato all'esterno, con la guerra guerreggiata o economica, dall'altra all'interno, facendo mercato di sempre più aspetti della vita. Sul fronte interno niente sembra sottarsi alla merceficazione: non la natura, terrà di nessuno da saccheggiare e su cui costruire ...”. [2]

9 maggio 2016

Gli spagnoli di Abertis diventano padroni delle autostrade Brescia-Padova A4 e della Valdastico A31, firmata l'intesa per comprare il 51,4% di A4 Holding da Intesa San Paolo, Astaldi e dalla famiglia Tabacchi per 594 milioni di euro. L'accordo è subordinato, tra le altre condizioni, all'approvazione da parte del governo italiano del prolungamento dell'autostrada A31 (progetto connessione nord), un piano di investimenti di importanza strategica per il Paese. [3]

Ed eccolo il ritorno in auge, con tanto di titoloni "importanza strategica", della più inutile ed impagabile delle autostrade, da antico, irrealizzato sogno, a dire il vero alquanto delirante, di 3 potenti feudatari democristiani del secolo scorso, a punto fondamentale per l'ennesimo accordo milionario tra politica e finanza, tra istituzioni pubbliche e private holding. Un affare da numeri ed interessi pazzeschi ed infatti, a poco più di un anno di distanza, è tutt'altro che concluso: ora è Abertis che sta per essere comprata con tutto il suo malloppo, Valdastico compresa. Dalla scorsa estate se la stanno contendendo a furiosi colpi di Opa, Atlantia della famiglia Benetton ed una holding tedesca, Hochtief.

Chi deciderà quindi nel prossimo futuro, le sorti del Trentino meridionale, in merito ad un'opera da 40 e più anni respinta al mittente senza alcun dubbio e semmai, oggi i motivi del no sono perfino aumentati?

Lo potrà decidere chi quelle valli le abita, ama e rispetta, o magari sarà un certo signor Florentino Perez, che non è solo il famoso presidente del Real Madrid, ma di fatto pure proprietario anche della tedesca Hochtief e che nella disputa con Atlantia-Benetton, potrebbe magari contare sull'appoggio del governo spagnolo?

Ma perché questo vetusto progetto autostradale, per anni ingiallito in qualche cassetto, è tornato ad avere una importanza addirittura vitale? Molto facile da spiegare, le varie società autostradali non sono proprietarie delle tratte, ma le hanno in uso, sono concessionarie, ma le concessioni hanno sempre una scadenza.

Questo è successo per la A4 Brescia-Padova (con annessa A31 Valdastico), una delle autostrade più trafficate e quindi più ambite. Vecchi o nuovi titolari avevano un unico obiettivo: evitare un'asta pubblica con tutti i rischi di perdere. La soluzione, ottenere dalla Unione Europea una proroga, decennale, dimostrando di avere in corso un grande piano di sviluppo ed investimenti. Questo è stato fatto, già prima di iniziare le trattative con Abertis, a Bruxelles è stato offerto il completamento della Valdastico, lato nord. Poteva essere altro, magari la Brescia-ValTrompia, altra ideuzza accarrezzata da qualche politicante o lobbista, ed invece è stata scelta la A31, forse con un banale colpo di dadi perché, a dimostrazione di quanto affermato nel paragrafo precedente, il fine non è la realizzazione di questa o quell'autostrada, ma l'ottenimento della proroga. L'importanza primaria è la concessione, e l'inizio dei nuovi lavori che la determinano. Che abbiano anche un altro fine, ossia la costruzione vera e propria dell'autostrada, è del tutto relativo. Molto squallido, ma tremendamente realistico.

Ma un'altra concessione autostradale scaduta irrompe sul nostro tavolino virtuale, scompigliando ancor più le tre campanelle. Quella relativa alla tratta Modena-Brennero. Ad averne la gestione fino al 30 aprile 2014, la società Autostrada del Brennero spa, di proprietà per l'81% di enti pubblici con Regione Trentino Alto Adige, Provincie di Trento e Bolzano, Comuni di Trento e di Bolzano che fanno la parte del leone con oltre il 50 %.

Alla naturale scadenza, stesso panico, stesso terrore già raccontato per la Brescia-Padova, la possibilità di un'asta pubblica vissuta come autentica tragedia e quindi?

In questo caso la soluzione sembra sia stata suggerita dal neoministro alle infrastrutture DelRio, appena subentrato a quel Lupi rimasto impantanato in una delle tante misere storielle che regala la democrazia. Trasformare la società AutoBrennero in una società in house, ossia a capitale completamente pubblico. Ciò comporterebbe che la concessione, tralasciando tutti i lunghi e noiosi passaggi tecnici, quello che conta è il risultato, arrivi, diciamo d'ufficio, dallo Stato Italiano senza bisogno di alcuna asta pubblica europea. Tecnicismi comunque tutt'altro che semplici se da 2 anni a questa parte la faticosa firma ancora non c'è, anche se prevale l'ottimismo e viene data per certa, certissima.. Convincere i privati a cedere le loro quote, dimostrare all'Unione Europea la giustezza e legittimità di

tutta l'operazione, non creare precedenti spinosi per altre regioni attraversate da autostrade e non ultimo, chi, nel prossimo futuro, avrà più voce in capitolo, tra la Regione Trentino-SudTirolo proprietaria della società e lo Stato Italiano concessionario.

Una lunghissima telenovela che ha trovato ampi spazi non solo sui giornali locali e che non ha risparmiato duri scontri come quando la SVP sudtirolese ha minacciato l'uscita dalla maggioranza nel parlamento nazionale, con un suo noto esponente ad affermare “niente concessione, niente tesoretto per le tratte d'accesso al Tav”.

E sì, perché quello che viene comunemente chiamato tesoretto, è un'altra delle variabili, più o meno impazzite, dell'ingarbugliato triangolo “Tav Brennero-Verona, A22, Valdstico Nord”.

Il “tesoretto” sono circa 500 milioni di euro che la società Auto-Brennero ha messo da parte, naturalmente godendo di esenzione fiscale, a titolo “fondo ferrovia”, da essere appunto usato per la realizzazione del Tav. Prima di qualsiasi altra considerazione, non può sfuggire l'incredulità per una società a scopo di lucro che regala i suoi soldi alla più diretta, storica concorrente, come se un macellaio donasse metà del suo negozio ad un commerciante di prodotti vegani. Ma tant'è, evidentemente 500 milioni, oltretutto risparmiati dalle tasse, sono niente in confronto del business miliardario che garantiscono altri 30 anni di concessione.

Ma business miliardario di cui sono a conoscenza in tanti e così alla Regione Trentino SudTirolo viene chiesto molto di più del tesoretto fondo ferrovia. A questo punto è chiaro che il prezzo è il completamento della Valdstico, che un NO ribadito per decenni, si trasformi in un SI. Non un ricatto, ma piuttosto una “mano vale l'altra”, per tutti i soggetti, grandi e piccoli, a bordo di questo immondo carrozzone che qualcuno ha chiamato Moloch, ognuno coi propri interessi, propri sponsor e propri feudi. Quando la Brescia-Padova era ancora italiana ed il signor Tosi suo elemento di spicco, l'ex sindaco di Verona si era lasciato scappare un “credo che le province di Trento e Bolzano abbiano un debito di riconoscenza”. Poche parole, ma esplicative.

Ed eccoci alla terza campanella, il TIBRE, la meno dibattuta perché la più lontana, non solo perché, come già scritto, almeno in teoria riguarda altre regioni, ma lontanissima, più di qualsiasi altra grande

opera, anche nella sua realizzazione. Inutile parlarne quindi? Niente affatto. Ciò che è successo in questo ultimo anno attorno a questo progetto, dimostra invece quanto il Moloch non sia una ipotesi o una tesi, ma la durissima realtà.

La prevista bretella autostradale Parma-Mantova si estenderebbe per poco meno di 90 km, è già tutta “disegnata”, con i suoi caselli, aree di servizio, alberelli e fiorellini, ma, clamoroso, mancano i finanziamenti ed ancora nemmeno si sa come, quando e da dove arriveranno, ma ... per il primo lotto di soli 15 km i fondi ci sono e quindi la ditta vincitrice dell'appalto ha preteso l'inizio dei lavori. “Preteso” è l'esatto termine, ha mobilitato frotte di avvocati per far valere le sue ragioni ed ha vinto. D'altronde è una delle più potenti imprese di costruzioni in Italia e non solo, nel recente passato ha anche collaborato alla realizzazione del TAV nella Palestina occupata, vero treno dell'apartheid e tutto torna: sempre gli stessi protagonisti, sempre gli stessi scenari.

Ed infatti nulla di nuovo ricordando le dichiarazioni dell'allora ministro Matteoli: “Non disponiamo dell'intero importo per la completa realizzazione dell'opera, ma grazie alla legge sui lotti costruttivi possiamo andare avanti realizzando tratte funzionali e nel frattempo ricercare i rimanenti finanziamenti”. (*giugno 2011*) [4]

La grande opera a cui si riferiva è l'Alta Velocità Milano-Venezia, che rispetto le altre ci regala anche un aspetto comico da farci scappare un amaro sorriso. Da anni ben 4 città, Brescia, Verona, Vicenza e Padova, sono in lotta e gettano sulla bilancia del mega affare tutto il loro peso politico per avere una nuova, fiammante stazione. Questo in un fazzoletto di poco più di 150 km, triste destino per il lussuoso, lussureggiante, velocissimo Freccia Rossa, che in questa famelica spartizione della torta rischia di dover cambiare il nome in Freccia Spuntata con numero di fermate da fare invidia ad un treno regionale.

Quanto a lotti costruttivi difficile capire cosa possano significare e come e quanto possano essere funzionali, certo è che il risultato di questo primo ed unico lotto del TIBRE “avviato” sarà nell'immediato futuro, una inutile, assurda lingua di asfalto che, partita dall'imbocco con l'autostrada Parma-La Spezia, si perde nel nulla, nel più assoluto vuoto ed altro verde, altra fertile campagna regalati, senza alcun minimo ritorno, alla cementificazione.

Nel dicembre 2017 in quelle stesse zone con già i bulldozer del TIBRE in azione, una pioggia torrenziale di un paio di giorni, ha provocato lo straripamento di 2/3 affluenti del Po, solitamente per il resto dell'anno a secco o quasi: smottamenti, strade interrotte, campagne e paesi allagati, decine di famiglie costrette all'evacuazione dalle proprie abitazioni, milioni di euro di danni. Di cosa ha bisogno quel territorio? Di piccole opere di salvaguardia e manutenzione o di un grandioso, fantomatico, se non addirittura fantascientifico, corridoio transeuropeo?



Riferimenti:

I tracciati dell'Alta Velocità in Trentino

- [1] Ramella, F. "Tav, il governo ammette: sui numeri ci siamo sbagliati, ma si farà lo stesso", 25 feb 2018, www.ilfattoquotidiano.it/premium/articoli/il-governo-ammette-sul-tav-ci-siamo-sbagliati-ma-si-fara/.
- [2] Simoni, N. "Domande e risposte di un'estate di confronto sul progetto per la nuova ferrovia del Brennero", ottobre 2009, http://www.ferroviabrennero.provincia.tn.it/binary/pat_ferrovia/quesiti_ricorrenti/FB_Domande_e_risposte.1279197686.pdf.
- [3] RFI, Provincia Autonoma di Trento. "Linea del Brennero. Quadruplicamento Fortezza-Verona", marzo 2003, http://www.ferroviabrennero.provincia.tn.it/binary/pat_ferrovia/tratto_trentino/Proposta_RFI_dx_Adige.1160131189.pdf
- [4] Provincia Autonoma di Trento. "Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona", 27 novembre 2009, http://www.notavbrennero.info/sites/default/files/Documentazione/2009-11-27_Conf_info_linea_Brennero_VR_Prog_lotto_3_Prov_TN.pdf
- [5] L'Adige, 27 febbraio 2007.
- [6] Con il Comunicato dell'Ufficio Stampa n. 1848 del 18.7.2014 la Provincia di Trento ha annunciato di aver istituito - con una Delibera di Giunta della stessa data - un "Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero e delle connesse infrastrutture provinciali" presso il Dipartimento Infrastrutture e Mobilità della Provincia. Si tratta dell'organismo formalmente già previsto dall'articolo 72 della legge finanziaria provinciale 2013, di recente integrato dalla legge finanziaria provinciale 2014. In sintesi, questo articolo stabilisce che l'Osservatorio ha per obiettivo il monitoraggio:
 - delle fasi di progettazione e realizzazione delle tratte di accesso Sud al corridoio del Brennero nel territorio provinciale, in riferimento agli aspetti ambientali, economici e territoriali;
 - della relativa integrazione intermodale con le infrastrutture ferroviarie stradali e logistiche esistenti;
 - della salvaguardia dell'ambiente, della tutela sociale, della salute e della sicurezza sul lavoro, dell'efficacia delle relazioni con la popolazione e delle esigenze di trasparenza, informazione e partecipazione
- [7] Redazione, "Aggiornamento sulle ipotesi riguardanti il futuro progetto della nuova ferrovia del Brennero in Trentino", 25 feb 2016, <http://notavbrennero.info/articoli/gio-25022016-0936/aggiornamento-sulle-ipotesi-riguardanti-il-futuro-progetto-della-nuova> .
- [8] Redazione, "Ulteriore conferma dell'uscita delle tratte d'accesso sud dal progetto della nuova ferrovia del Brennero", 12 set 2015, <http://www.notavbrennero.info/attualita/12-09-15/ulteriore-conferma-dell-uscita-delle-tratte-daccesso-sud-dal-progetto-della-nuova>
- [9] Ufficio Stampa Provincia di Trento, "Tunnel di base del Brennero: i

lavori proseguono come da programma”, 15 set 2015, <https://www.ufficiostampa.provincia.tn.it/Comunicati/TUNNEL-DI-BASE-DEL-BRENNERO-I-LAVORI-PROSEGUONO-COME-DA-PROGRAMMA> .

[10] Do.S., “Tav il progetto di rfi è pronto”, 25 set 2016, *L'Adige*.

[11] Tessari, G. “Tav, l'interramento in città si può fare”, 10 ago 2017, *Il Trentino*.

[12] Selva, A. “Tav Brennero: progetto più «deggero»”, 25 gen 2017, *Il Trentino*.

[13] Incontro circoscrizione marco 25/06/2018

[14] Selva, A. “Maxi Tunnel ferroviario:ecco come sarà”, 04 apr 2017, *Il Trentino*.

[15] Antolini, R. “Tav trentina: trasparenza zero”, n.11, nov 2014, *Questo Trentino*.

[16] Stinghen, M. “La Tangenziale? Il futuro è il treno”, 6 lug 2017, *Il Trentino*.

[17] Redazione “Tav, c'è il segreto sui progetti”, 2 apr 2017, *Il Trentino*.

[18] L.P. “Alta capacità. Primi passi in cerca del consenso”, 9 lug 2017, *L'Adige*.

[19] Tessari, G. “Tav, ora interrare la ferrovia in città non è più un sogno”, 8 ago 2017, *Il Trentino*.

[20] Ufficio Stampa Provincia di Trento, “Grandi progetti per la ferrovia, la città, il Trentino” <https://www.ufficiostampa.provincia.tn.it/Comunicati/Grandi-progetti-per-la-ferrovia-la-citta-il-Trentino>

[21] Redazione, “Bypass ferroviario, l'incontro di Rossi, Gilmozzi e Andreatta con Rfi: a luglio al via i lavori” <https://secolo-trentino.com/politica-locale/96800/>

Impatti ambientali e modificazioni del paesaggio

[1] Le informazioni circa gli impatti dell'opera contenute in questo capitolo non sono nostre ipotesi ma scenari concreti ricavati dallo studio del Progetto preliminare per la circonvallazione di Trento e Rovereto del febbraio-giugno 2008, depositato nel febbraio 2009, ed esplicitamente confermati dal relativo Studio di impatto ambientale dell'ottobre 2008 e dagli studi di fattibilità delle tratte Nord e Sud. Informazioni integrative sono ricavate dagli studi fatti dalla Provincia di Trento nel 2003 per valutare il progetto iniziale di RFI e per individuare le alternative 1 e 2 in sx Adige.

A cosa (e soprattutto a chi) serve il tav

[1] Analisi costi - benefici realizzata da Ernst Young su incarico di BBT SE, 29.10.2004

[2] Valutazione indipendente dell'Analisi Costi Benefici ufficiale della nuova galleria di base del Brennero. RapportoACB 2004. Paolo Beria, Raffaele Grimaldi Politecnico di Milano – Dipartimento di Architettura e

Studi Urbani, 28 ottobre 2014

[3] Air quality in Europe - 2017 report, European Environment Agency

[4] Air quality in Europe - 2016 report, European Environment Agency

[5] L'attuazione delle politiche ambientali, Focus: La qualità dell'aria, XVII Legislatura, Febbraio 2017, numero 52, Servizio studi del Senato, Ufficio ricerche nei settori dell'ambiente e del territorio, pagina 13

[6] Legge finanziaria n. 449/1997 (articolo 55, comma 13) che ha sviluppato e aggiornato la norma preparatoria contenuta nella legge n. 662/1996 (articolo 2, comma 193)

[7] Seconda fase della procedura d'infrazione n. 2015/2043 (Applicazione della direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria ambiente ed in particolare obbligo di rispettare i livelli di biossido di azoto (NO₂), Direttiva 2008/50/CE, Violazione diritto dell'Unione, Parere motivato Art. 258 TFUE) con cui la Commissione europea ha contestato all'Italia il superamento dei limiti di biossido di azoto (NO₂) nell'aria in violazione della direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria ambiente

[8] Costi precisi al 01.02.2018:

COSTO DIESEL AUSTRIA-ITALIA

in Tirolo il 31.01.2018: 1,084 €/l, media Austria 1,16 €/l, Italia media 1,45 €/l, svizzera media 1,37 €/l, media europa 1,26 €/l.

Capacità serbatoi autocarro: fino a 910 l.

Differenza pieno diesel italia austria: 1,45 - 1,084 = 0,366 €

0,366 € x 910 l = 333,06 € per ogni pieno

COSTO AUTOSTRADE

ITALIA da Brennero a Verona 40,20 € / 225 km = 0,1786 €/km

AUSTRIA da Kufstein a Brennero - von Kufstein, 6330 (A) nach Brennero, Passo del Brennero, 39041 (I) 107 km - EURO-Emissionsklasse VI - Achsen:4 -

Tag-/Nachtтарif Netto:76,10 € / 119,50 € - Brutto:91,32 € / 143,40 €

Di giorno 91,32 € / 107 km = 0,85 €/km - Di notte 143,40 € / 107 km = 1,34 €/km

Di giorno: 119,50 (Kufstein-Brennero) + 40,20 (Brennero-Verona) = 159,7 €

107 km + 225 km = 332 km - 159,7 € / 332 km = 0,481 €/km

SVIZZERA da Schaffhausen a Como 294 km.

Euro 6 ---2.28 centesimi di CHF = 0,0196605084 € al km per t

Quindi per 40 t abbiamo---0,0196605084 €/km/t x 294 km x 40 t = 231 €

231 € / 294 km = 0,786 €/km

[9] Lettera accompagnatoria alla pubblicazione "Sul binario per il futuro", 2007.

[10] Seduta congiunta delle Assemblee legislative della Provincia autonoma di Bolzano, Del Land Tirol e della Provincia Autonoma di Trento con il Land Vorarlberg in veste di osservatore. Deliberazione n. 17, Schwaz

(AT) 28 ottobre 2014]. Ancora oggi, nel 2018, tutto ciò è rimasto “lettera morta”.

[11] Verkehr in Tirol - Bericht 2011, Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung. Innsbruck, Juni 2012

[12] Vedi nota 8 sul costo del diesel in Italia, Austria e Svizzera in combinazione con il costo del pedaggio particolarmente economico sull'A22 rispetto al pedaggio in Svizzera

[13] Traffico merci transalpino in Svizzera. Indicatori 2017 e interpretazione dell'evoluzione - Indicatori sul traffico merci transalpino 2017, UFT Centro di competenza per i dati sul traffico merci, Marzo 2018.

Tav del Brennero quanto ci costi?

[1] Delibera CIPE 18.11.2010 n. 83

[2] Campedelli, C. “I costi del programma di opere per l’alta velocità e l’alta capacità ferroviaria sull’asse del Brennero” <https://www.claudiocia.it/wp-content/uploads/2014/09/TAV-stime-di-costo-ufficiali-e-indipendenti.pdf>

[3] Cicconi, I. “Il libro nero dell’alta velocità ovvero il futuro di tangentopoli diventato storia”, Koinè Nuove Edizioni, 2011.

[4] Va rilevato peraltro che un’altra stima indipendente (società Nuova Quasco a prezzi 2007, quindi precedente alle stime austriache) ha quantificato tali costi in 18,70 miliardi.

[5] Corte dei Conti Austriaca “Bericht des Rechnungshofes. Bahnprojekt: Brenner Basistunnel” Febbraio 2017. http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/_jahre/2017/berichte/berichte_bund/Bund_2017_04.pdf

[6] Bert, C. “Specialistiche, ticket sopra i 30 mila euro. Un euro sulle ricette” [<http://www.giornaletrentino.it/cronaca/trento/specialistiche-ticket-sopra-i-30-mila-euro-un-euro-sulle-ricette-1.613330>]

[7] Redazione “Come e quanto la Provincia di Trento e l’economia trentina finanziano il TAV del Brennero” <http://www.notavbrennero.info/articoli/sab-20122014-1322/come-e-quanto-la-provincia-di-trento-e-l-economia-trentina-finanziano-il>

[8] Rumiz, P. “Quei torrenti inghiottiti dagli scavi della Tav” <http://www.repubblica.it/2009/03/sezioni/ambiente/tav-torrenti/tav-torrenti/tav-torrenti.html>

[9] Fanni S. “Nel cuore del Mugello la Tav si è portata via l’acqua” <https://www.linkiesta.it/it/article/2011/03/28/nel-cuore-del-mugello-la-tav-si-e-portata-via-lacqua/3360/>

[10] Redazione, “Grandi opere, la mappa degli imbrogli” <http://espresso.repubblica.it/inchieste/2017/03/14/news/grandi-opere-la-mappa-degli-imbrogli-1.297124>

[11] Tomasi A., Valenti J., “La farfalla avvelenata. Il Trentino che non ti aspetti”, Città del Sole Edizioni, 2012

Partecipazione di chi e, soprattutto, a cosa

- Sergio Bologna e Giairo Daghini, Maggio '68 in Francia, DeriveApprodi, Roma, 2008
- Tirare il freno di emergenza. Lampi di storia sulle Ferrovie in Italia, Quaderni di "Fine corsa", agosto 2017
- "Fine corsa. Dalla lotta contro il TAV in Trentino" n. 3, luglio 2016
- Devastazione ad Alta Velocità (sul caso del Mugello), opuscolo autoprodotta, 2003
- Encyclopédie des Nuisances, Indirizzo a tutti coloro che non vogliono gestire le nocività ma sopprimerle, Porfido, Torino, 2001
- Miguel Amorós, Un'opposizione che vola basso. Miseria della lotta contro il TAV in Catalogna e nel País Valencià, IstrixIstrix, Torino, 2006
- Miguel Amorós, Difesa del territorio o cogestione della sua rovina? Riflessioni intempestive allo svanire del suono dei tamburi, IstrixIstrix, Torino, 2012
- Miguel Amorós, La grande minaccia del Tav e Il retrobottega del TAV, IstrixIstrix, Torino, 2012
- Assemblea contro il TAV Euskal Herria, Dominio ad Alta Velocità. Contro il TAV, la lotta e non i negoziati, IstrixIstrix, Torino, 2010
- Sulla farsa dell'Osservatorio tecnico diretto da Mario Virano è sufficiente inserire in Internet il motore di ricerca "Dossier Virano"

Appendice

- [1] Gianpaolo Tessari "L'Ue vuole l'intermodalità a Roncafort"
<http://www.giornaletrentino.it/cronaca/trento/l-ue-vuole-l-intermodalit%C3%A0-a-roncafort-1.1201619>
- [2] Dalla rivista "i giorni e le notti", numero 5, ottobre 2017
- [3] "Autostrada Brescia-Padova è spagnola: Abertis compra per 594 mln"
<http://www.venetoeconomia.it/2016/05/autostrada-brescia-padova-abertis>
- [4] "Matteoli: «Mancano i soldi ma l'Alta velocità si farà»"
<http://m.mattinopadova.gelocal.it/regione/2011/06/25/news/matteoli-mancano-i-soldi-ma-l-alta-velocita-si-fara-1.1323221>

Dopo anni di approfondimenti, confronti e mobilitazioni sul campo, il punto sulla situazione del progetto Tav in Trentino accompagnato da spunti di riflessione su ciò esso rappresenta.

Perché il Tav – come viene spiegato in queste pagine attraverso l’analisi di dati e documentazione ufficiale – non è soltanto un progetto inutile, dannoso e devastante ma anche uno strumento per modellare il mondo che ci circonda e, con esso, le possibilità di immaginare una sua trasformazione.

La propaganda si è affinata negli anni, cercando di rifare il trucco a un’opera verso la quale il dissenso è crescente. Si parla oggi di “bypass ferroviari”, si promette “in cambio” l’interramento della ferrovia di Trento. Il TAV non è più un progetto ferroviario di cui argomentare la necessità in termini di analisi costi-benefici bensì un “sogno irrinunciabile”, un’“occasione di valorizzazione del territorio”, addirittura il tassello di un “sistema sostenibile di mobilità”. Ma la verità, come troverete documentato in questo opuscolo, è che la “nuova” progettazione ricalca in tutto e per tutto la precedente, non modificando né i tracciati né i loro devastanti effetti sul territorio, né, soprattutto, la questione di fondo: l’inutilità dell’opera e la necessità di organizzarsi per opporvisi.