

## La sera prima della marcia segusina Per la rete dei No, incontro ad Avigliana

AVIGLIANA – E' stata la serata dei "No" quella di venerdì 10 ad Avigliana: Di fronte a 400 persone sono "sfilati" i No alla Torino Lione, al Ponte sullo Stretto, al "sottoattraversamento" ad alta velocità di Firenze, alla "tav" nei Paesi Bassi francesi, a Stoccarda, alla base Dal Molin di Vicenza, alla tangenziale Est di Torino, per concludere dulcis in fundo con i comitati popolari di Terzigno e dell'area vesuviana. Un No condito in mille salse, italiana ed europea, alle grandi opere. Con il pesante capo di accusa d'essere fonti di sprechi quando non terreno fertile per qualsiasi genere di malaffare. Una rete dei "No" che ha fatto ampio uso della tecnologia con collegamenti internet, skype e quant'altro. Con la gente rimasta inchiodata tre ore buone sulle poltroncine del teatro Fassino ad ascoltare e applaudire. Stando più alle cose di casa nostra, Roberto VELA (ingegnere progettista di linee ad alta velocità), ha riassunto brevemente le 105 pagine di osservazioni presentate dalla commissione di esperti della Comunità Montana al Progetto Preliminare della Tratta internazionale della Torino Lione. E ha fatto due conti su quanti passeggeri dovrebbero prendere il treno per recuperare i soldi investiti nella realizzazione dell'opera. "Se la nuova linea dovesse essere dedicata solo al trasporto delle persone, sui treni tra Torino e Lione dovrebbero salire da un minimo di 4 milioni e 300 mila passeggeri a un massimo di 19 milioni e 500 mila. Tra 6 e 27 volte più di quante valicano la frontiera oggi con la linea e

i treni... vecchi". Ma si dice che la linea dovrà servire soprattutto le merci. E allora vai con la calcolatrice, per scoprire che le merci sui binari, sempre per pareggiare i conti, "dovrebbero transitare in una misura variabile tra 30 milioni e 153 milioni di tonnellate l'anno. Cioè da 6 a 33 volte il traffico attuale". Di più: "I dati della linea attuale ci dicono che potrebbe veder transitare ogni giorno tra 208 e 260 treni al giorno. In realtà è utilizzata per meno di un terzo della sua capacità". Tutto per dire che con i costi-benefici proprio non ci siamo. Intervento clou quello di Ivan Cicconi, esperto di appalti, di architetture contrattuali e finanziarie, direttore di ITACA (Istituto per la Trasparenza degli Appalti e la Compatibilità Ambientale) dire che "la Torino-Lione, più che un'opera inutile è un'opera utile... per qualcuno". La dimostrazione? "La costituzione di una società, la NTV del trio Montezemolo, Della Valle, Punzo che si è vista assegnare, dal governo allora di centrosinistra di Prodi, la licenza di operatore ferroviario e, successivamente, riconoscere con un protocollo di intesa l'assegnazione delle tracce dell'alta velocità. Il tutto con trattativa privata. Risultato. Dal milione di euro di capitale sociale, gli zero dipendenti, con l'ingresso di alcuni gruppi bancari... in pochi anni i dipendenti sono rimasti zero ma il capitale è aumentato ed è di 281 milioni di euro. Così l'investimento iniziale ha visto un incremento del 10 mila per cento. E le chiamano... privatizzazioni".

**BRUNO ANDOLFATTO**