Articolo tratto da http://www.politicaresponsabile.it

Dalla Val di Susa al Brennero

autore Roberto Pinter - inserito venerdì, 23 marzo 2012

"Non si torna più indietro", sono le parole usate nell'ultimo incontro con il commissario europeo per fare il punto sul raddoppio della ferrovia del Brennero. "Non si torna più indietro", sono le parole usate dal governo per la TAV Torino-Lione. In realtà siamo ancora in tempo per affrontare i problemi e per evitare di ritrovarsi in un vicolo cieco con una contrapposizione senza possibilità di mediazione. Prima di ritrovarci nella stessa situazione della Val di Susa riapriamo il dibattito sulla ferrovia del Brennero. Lasciamo perdere le affermazioni di principio ed entriamo nel merito.

"Non si torna più indietro", sono le parole usate nell'ultimo incontro con il commissario europeo per fare il punto sul raddoppio della ferrovia del Brennero, incontro che peraltro ha evidenziato la mancanza di certezza nel finanziamento dell'opera. "Non si torna più indietro", sono le parole usate dal governo per la TAV Torino-Lione.

Ora, quello che sta accadendo in Val di Susa non è un problema di ordine pubblico. È un problema politico, perché quando una comunità locale si mobilita per anni contro un'opera pubblica e quando una battaglia diventa la battaglia simbolica contro un modello di sviluppo, non si può liquidare la cosa censurando i comportamenti violenti. Anni di battaglie condivise anche dagli amministratori locali hanno portato a un radicale cambiamento del progetto originario, per impegno finanziario (meno della metà), per l'impatto ambientale (cambiamento del tracciato e maggior utilizzo del tracciato esistente), per le compensazioni a favore delle comunità locali.

Rimangono però ancora molti dubbi circa le previsioni relative al trasporto merci, ai buchi della rete ferroviaria, alle incerte strategie europee e alle costose e talora disastrose realizzazioni in Italia delle tratte dell'Alta Velocità, alle infiltrazioni mafiose, ecc.

Ormai siamo in un vicolo cieco, perché governo e regione non vogliono tornare indietro e la richiesta degli oppositori alla TAV non conosce una mediazione.

Di sicuro non sarebbe il massimo fare un'opera perché la vuole l'Europa, perché è stata finanziata e decisa e il governo non può dimostrarsi debole, o perché non si può fermare lo sviluppo. Né mi sembra una motivazione il fatto che si siano infiltrati i fautori dello scontro duro. Un'opera si fa perché serve e perché migliora il trasporto delle merci e delle persone su rotaia e quindi si dovrebbe controbattere con dati e argomentazioni, non con l'ideologia dello sviluppo.

Mi auguro che si discuta della mobilità, dei consumi energetici, dell'impatto ambientale, della sostenibilità economica e sociale di una grande opera, e non solo della locomotiva che non si può fermare.

Non mi pare questa la strada imboccata e allora guardo al Trentino Alto Adige e al raddoppio della ferrovia del Brennero, e mi domando se almeno qui si eviterà quanto è successo in Val di Susa o se sarà inevitabile, oltre alla prevedibile opposizione di chi non vuole cantieri e opere sul proprio terreno o territorio, lo scontro tra due visioni opposte ed estreme.

Sono parecchi anni che se ne discute e che qualcuno decide, ma siamo ancora in una fase dove non si tocca per mano l'opera né si attivano espropri e cantieri, salvo un tunnel esplorativo in zona non abitata. E trattandosi di un progetto che è previsto per lo più in galleria sono minori le opposizioni, ma ci sono gruppi di antagonisti molto attivi e ad esempio a Marco di Rovereto, dove si prevede un tratto di superficie, la mobilitazione è popolare come lo è stata in val d'Isarco.

Ma anche non ci fossero oppositori occorre porsi il problema rispetto a una grande opera che lascerebbe un segno indelebile nel nostro sistema alpino, oltre ad usare una quantità enorme di risorse pubbliche.

Non mi piace che la madre di tutte le battaglie sia quella contro la ferrovia mentre decine di cantieri per nuove strade non suscitano analoga preoccupazione, come non mi piace che il no all'inceneritore sia più forte del no alle discariche, ma non ha nemmeno senso dire che la rotaia non si può fermare perché è lo sviluppo e perché è alternativa alla gomma. Non in Italia, dove le ferrovie, fatta eccezione per le tratte ad alta velocità, vengono lasciate al degrado o tagliate come rami secchi, dove i pendolari sono in balia dell'inefficienza, dove le merci rimangono su strada in assenza di una minima rete logistica e di intermodalità.

Bisogna usare la testa, non si può dare per scontato che un'opera, se decisa altrove, debba andare bene anche a noi, non basta la scelta europea e nemmeno l'avallo dei governi, ci vuole di più, ci vuole l'evidenza della valenza strategica di un'opera per la mobilità sostenibile e ci vuole oltre al protagonismo delle autonomie locali un'ampia partecipazione e condivisione.

Nel 2009, presidente e vicepresidente della Provincia hanno affermato che "il raddoppio della ferrovia non è solo un'opera decisa altrove ma nasce da una filosofia condivisa e dalla volontà del Trentino di essere interconnesso con le reti europee e di essere protagonista delle scelte che incideranno sul proprio territorio e ai cittadini bisognerà spiegarlo".

In questo momento l'opera registra ritardi e incertezze nel finanziamento ma ciò permette ancora di più di informare e di confrontarci. Certo, sono state dette delle cose, e pure scritte, ma la condivisione va costruita. Anche se siamo nel tempo della sfiducia e della diffidenza, l'Autonomia ha le risorse per coinvolgere e assicurare la partecipazione, affrontando i punti più deboli che non sono solamente il costo e l'incertezza del finanziamento ma, a titolo esemplificativo:

1) l'assenza di una strategia del trasporto merci da parte del governo e delle ferrovie italiane,che non si preoccupa della rete e della logistica necessaria per rendere competitiva la ferrovia e per permettere di caricare le merci su treno e di scaricarle a destinazione, il rischio insomma di un'arteria senza sistema vascolare;

2) la pressione dei gruppi di interesse che indirizzano le soluzioni progettuali, ad esempio obbligando al trasporto misto invece del solo trasporto merci a guida automatizzata con minor costo e impatto;

3) la criticità geologica e delle falde acquifere che non è stata considerata, data l'indifferenza con la quale si spostano i tracciati;

4) la trasparenza, il ruolo delle comunità locali e il controllo sulla legalità e sul costo dell'opera;

5) la valutazione attendibile delle stime del traffico previsto e dei consumi energetici.

Siamo ancora in tempo per affrontare i problemi e per evitare di ritrovarsi in un vicolo cieco con una contrapposizione senza possibilità di mediazione. Prima di ritrovarci nella stessa situazione della Val di Susa riapriamo il dibattito sulla ferrovia del Brennero, lasciamo perdere le affermazioni di principio ed entriamo nel merito.