

Torino – Lione, Grande Opera Inutile e Imposta

Movimento NO TAV, Italia

Paolo Prieri, agosto 2014
français à la fin

Questo è il contributo del Movimento No TAV italiano ad un dibattito che rischierebbe di rimanere franco-francese. Contiene le precisazioni alle lettrici e ai lettori dell'[articolo di P. Mühlstein](#) pubblicato nella rivista Les Possibles n. 3/Primavera 2014 “I progetti di infrastrutture di trasporto, tutti “inutili e imposti”? Riflessioni e proposte sul progetto ferroviario Torino-Lione”.

Prima di tutto ricordiamo che il movimento popolare No TAV, nato 25 anni fa in Val Susa, è decisamente contrario alla nuova linea Torino-Lione senza alcuna condizione, mentre P. Mühlstein dichiara il suo sostegno al progetto Lione-Torino a determinate condizioni.

Le ragioni dell'opposizione transfrontaliera italo-francese al progetto ferroviario Torino-Lione sono state riassunte in un [testo](#) redatto insieme al “Coordinamento francese degli Oppositori alla Lione Torino.”

Qui presentiamo in dettaglio le puntuali risposte del Movimento No TAV a ciò P. Mühlstein ha voluto definire “*argomenti discutibili dei No-TAV ... , prese di posizione e silenzi sospetti che sollevano domande.*”

1.

PM : I No-TAV hanno abilmente focalizzato l'opposizione al progetto di linea ad alta velocità (AV) tra Lione e Torino (come lo indicato la loro ragione sociale: TAV = *Treno ad Alta Velocità*) ciò che permette loro raccogliere più facilmente degli alleati. In realtà, *un TGV tra Lione e Torino è chiaramente non giustificato, dato il basso numero di passeggeri interessati.* Sembra anche, secondo studi ufficiali, che più di un progetto “TGV”, la Torino-Lione sia un progetto “merci”: l'utilizzo di questa linea nella galleria di base sarebbe per il 75% di treni merci e solo il 25% dei TGV passeggeri. *La sfida è il trasporto merci e una linea ad AV Lione-Torino sarebbe inutile.* Pur mantenendo lo striscione “No TAV”, che attira più facilmente il sostegno, gli anti-Lione-Torino hanno scelto di “arricchire” le loro argomentazioni nel tentativo di mostrare anche l'inutilità di una nuova infrastruttura ferroviaria “merci”.

Movimento No TAV : Il progetto Torino-Lione è nato come Linea ad Alta Velocità passeggeri e presentato dai promotori – per mancanza di passeggeri – in Linea merci ad Alta Capacità , quindi definita Linea Mista nel suo percorso transnazionale. Il Movimento No TAV è attivo da 25 anni, il suo nome deriva dall'opposizione alla linea ad Alta Velocità Torino-Lione e alla galleria di base di 57 km. Il nome No TAV è mantenuto non per raccogliere alleati, ma per rispetto all'origine della lotta scaturita dall'opposizione popolare dei cittadini residenti in Val Susa. L'inutilità di una nuova linea merci o passeggeri non è più da dimostrare, ma noi continuiamo a farlo e con successo.

2.

PM : Perché il raddoppio della galleria stradale del Fréjus (con il pretesto della costruzione di una galleria di sicurezza, *in realtà più larga della galleria del Monte Bianco !*), che servirà – è ora ufficiale – per riservare ciascuna canna ad un senso di circolazione e, pertanto, consentirà *l'aumento del traffico pesante dai lati francese e italiano*, non ha suscitato alcuna reazione dei No-TAV ?

Movimento No TAV : Il movimento No TAV si è sempre espresso contro il raddoppio della galleria stradale del Fréjus, sono i promotori della nuova linea ferroviaria che diffondono questa leggenda, che P. Mühlstein adotta ripetendola. Dal 2002 il Movimento No TAV manifesta dietro gli striscioni “No TIR”, le foto lo dimostrano. Nel giugno 2007, su iniziativa dei No TAV, 32.382 persone hanno firmato la seguente lettera inviata alla Commissione europea, ai governi di Italia e di Francia e gli amministratori locali italiani e francesi: “*Ferma opposizione contro qualsiasi TAV tracciato TAV – TAC (treni viaggiatori ad alta velocità – treni merci ad alta capacità) e a qualsiasi nuova galleria di sorta. Noi sottoscritti residenti nelle Valli di Susa e Sangone, a Torino e nella sua periferia, nel momento in cui denunciemo la truffa del finanziamento di un'opera inutile, devastante*

per l'ambiente ed economicamente dannoso, manteniamo l'opposizione più completa, inequivocabile e ferma ad ogni nuova ipotesi linea ferroviaria Torino-Lione, e ad ogni ipotesi di qualsiasi nuova galleria di sorta, ferroviaria e autostradale. Come risulta dall'Assemblea popolare che si è tenuta a Bussoleno il 19 giugno 2007, così come dalle molte delibere dei Consigli Comunali, comprese alcune molto recenti, dichiariamo che manteniamo che la "Val Susa" e la "Val Sangone", non accettano e non accetteranno mai il ruolo di "corridoio" per i traffici. E, di conseguenza, esigiamo la stabilizzazione del traffico globale di merci (ferrovia e strada), alla cifra attuale di venti milioni di tonnellate annue.

3.

PM : Perché una feroce opposizione alla galleria ferroviaria è mantenuta dai *No-TAV* in Val di Susa, in nome dell'ecologia, mentre in tutte le altre valli alpine le popolazioni chiedono lo spostamento degli autocarri verso la ferrovia ?

Movimento No TAV : Il Movimento No TAV ha sempre chiesto lo spostamento delle merci sui treni (ma solo le merci e non gli autocarri e i rimorchi sui treni), dato che la Francia e l'Italia sono da lungo tempo collegate da una linea ferroviaria recentemente ammodernata e in grado di accogliere il traffico passeggeri e merci presente e futuro senza bisogno di scavare una nuova galleria.

4.

PM : Come possiamo interpretare il fatto che uno dei principali leader italiani *No-TAV* sia stato a lungo un alto dirigente della società delle autostrade italiane (SITAF), società che insieme alla Società francese del tunnel stradale del Fréjus (SFTRF), è stata una delle principali promotrici dell'uso della pseudo "galleria di sicurezza" del tunnel stradale del Fréjus come seconda canna aperta al traffico degli autocarri ?

Movimento No TAV : Il quadro in questione si chiama Sandro Plano, che era ed è un alto dirigente di SITAF. All'indomani della sua elezione a Presidente della Comunità Montana (2009-2014) ha dovuto abbandonare una parte delle sue funzioni dato che la società SITAF non riponeva in lui totale fiducia a causa della sua posizione contro il progetto di una nuova linea ferroviaria; come conseguenza ha perso parte della sua retribuzione. Il 25 maggio 2014 è stato eletto sindaco di Susa (era già stato sindaco di Susa per 10 anni fino al 2009) al posto della sindaca che dopo l'elezione aveva cambiato opinione verso la Torino-Lione. E' sempre stato un attivista No TAV e il partito a cui appartiene (PD) lo ha minacciato più volte, senza successo, di espulsione. Sandro Plano non ha mai auspicato la ripresa del traffico stradale. Anche in questo caso l'affermazione non è supportata da alcuna prova.

5.

PM : Queste domande portano ad ipotizzare una strumentalizzazione, prima in Italia e ora anche in Francia, da parte di una lobby stradale e autostradale che sembra *molto più potente in Italia che in Francia*, dove lo è già. Questo non significa che la gente della Val Susa o i militanti di base *No-TAV* siano essi stessi lobbisti per il trasporto stradale; presumibilmente sono per la maggior parte delle persone sinceramente indignate e che si oppongono davvero al progetto per motivi indipendenti dagli interessi delle società di costruzione di strade, e la brutalità della polizia contro di loro è inaccettabile.

Movimento No TAV : Ringraziamo P. Mühlstein per la sua affermazione che i militanti No TAV sono persone veramente indignate. Ma dovrebbe sostenere la sua ipotesi di una strumentalizzazione con i fatti.

6.

PM : Possiamo anche chiederci se la situazione di tensione in Val di Susa non sia il risultato di provocazioni o di infiltrazioni riuscite. Gli interessi dei capitalisti e dei loro servi polizieschi hanno, *soprattutto in Italia*, dopo l'attentato a Milano nel 1969, quello della stazione di Bologna pochi anni più tardi, così come il rapimento e l'assassinio di Aldo Moro da parte della "Brigate rosse" nel

1978, una unga esperienza di manipolazione e di strumentalizzazione dei gruppi “estremisti”, fascisti o di sinistra ...

Movimento No TAV : Qui P. Mühlstein si ritiene autorizzato a cortocircuitare la storia lanciandosi con la sue affermazioni in un territorio dove tutto sarebbe possibile. Se ha delle prove, prima di fare delle ipotesi, le presenti direttamente alla magistratura italiana.

Lyon – Turin, Grand Projet Inutile et Imposé **Mouvement No TAV, Italie**

Paolo Prieri, août 2014
[italiano in alto](#)

La contribution du Mouvement No TAV, Italie est indispensable à ce débat car il risquerait de rester franco-français, et contient des précisions du Mouvement No TAV italien aux lectrices/lecteurs de l'[article](#) de P. Mühlstein publié par la Revue Les Possibles N. 3/Printemps 2014 « Les projets d'infrastructures de transport, tous « inutiles et imposés » ? Réflexions et propositions sur le projet ferroviaire Lyon-Turin ».

Avant tout nous rappelons que le mouvement populaire No TAV, nè il y a 25 ans en Val de Suse, est carrément contre la nouvelle ligne Lyon-Turin sans aucune condition, tandis que P. Mühlstein déclare son soutien au projet Lyon-Turin sous certaines conditions.

Les raisons de l'opposition transfrontalière franco-italienne au projet ferroviaire Lyon-Turin ont été synthétisées dans un [texte](#) rédigé ensemble à la « Coordination des Opposants à la Lyon Turin ».

Ici nous présentons en détail nos ponctuelles réponses à ce que P. Mühlstein a voulu définir comme « *arguments discutables des No-TAV ... , de prises de position et de silences suspects qui posent question* ».

Nous souhaitons de lire sur la revue Les Possibles les précisions (preuves et faits) sollicitées à P. Mühlstein, membre de la Commission économique de la Fédération SUD-Rail, ainsi animant concrètement un débat absent à niveau national dans le syndicat SUD Rail.

1.

PM : Les *No-TAV* se sont habilement focalisés sur l'opposition au projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Lyon et Turin (comme l'indique leur raison sociale : *TAV = Treno ad alta velocità*), ce qui leur permet de recueillir plus facilement des alliés. En effet, *un TGV entre Lyon et Turin n'est à l'évidence pas justifié, vu le faible nombre de voyageurs concernés*. Il apparaît d'ailleurs, selon les études officielles, que plus qu'un projet « TGV », le Lyon-Turin est un projet « fret » : les circulations qui emprunteraient cette ligne dans le tunnel de base seraient, pour 75 %, des trains de fret et seulement pour 25 % des TGV. *L'enjeu porte sur le fret et une LGV Lyon-Turin serait inutile*. Tout en conservant la bannière « Non au TGV » qui attire plus aisément les soutiens, les anti-Lyon-Turin ont été conduits à « enrichir » leur argumentaire afin de tenter de montrer aussi l'inutilité d'une nouvelle infrastructure ferroviaire « fret ».

Mouvement No TAV : Le projet Lyon-Turin est né comme Ligne à Grande Vitesse passagers, puis présenté par les promoteurs -faut de passagers- en Ligne fret Haute Capacité, ensuite défini Ligne Mixte dans son itinéraire transnational. Le Mouvement No TAV agit depuis 25 ans, son nom dérive de l'opposition à la ligne GV Lyon-Turin et à son tunnel de base de 57 km. Nous ne gardons le nom No TAV afin de recueillir des alliés, mais par simple respect de l'origine de notre lutte issue de l'opposition populaire des résidents en Val de Suse. L'inutilité d'une nouvelle ligne fret ou passagers n'est plus à démontrer, mais nous continuons à le faire avec succès.

2.

PM : Pourquoi le doublement du tunnel routier du Fréjus (sous prétexte de construire une galerie de sécurité, *en réalité plus large que le tunnel du Mont-Blanc !*), qui va servir – c'est désormais officiel

– à dédier chaque tube à un sens de circulation et permettra donc *l'augmentation du trafic de poids lourds côtés français et italien*, ne suscite-t-il aucune réaction des *No-TAV* ?

Mouvement No TAV : Le Mouvement No TAV s'est toujours exprimé contre le doublement du tunnel routier du Fréjus, sont les promoteurs de la nouvelle ligne ferroviaire qui font circuler cette légende, que PM aime soutenir en la répétant. Depuis 2002, le mouvement No TAV a manifesté derrière les banderoles "No TIR", les photos le prouvent. En juin 2007, à l'initiative des No TAV, 32.382 personnes signaient la lettre suivante envoyée à la Commission Européenne, aux Gouvernements d'Italie et de France et aux Administrateurs Locaux Italiens et Français: « Ferme opposition contre n'importe quel tracé TAV – TAC (train à grande vitesse voyageurs – train à grande capacité fret), et à quelque nouveau Tunnel que ce soit. Les soussignés, résidents dans les Vallées de Suse et Sangone, à Turin et dans sa banlieue; en même temps que nous dénonçons l'escroquerie à financer un ouvrage inutile, dévastateur pour l'environnement et préjudiciable économiquement, nous maintenons la plus totale, catégorique et ferme opposition à toute hypothèse de nouvelle ligne ferroviaire Turin-Lyon, et à toute hypothèse de quelque nouveau tunnel que ce soit, ferroviaire et autoroutier. Comme il ressort de l'assemblée populaire du 19 Juin 2007, qui s'est tenue à Bussoleno, ainsi que des nombreuses délibérations des Conseils Municipaux, y compris des très récentes, nous déclarons et nous maintenons que le "Val de Suse" et le "Val Sangone" n'acceptent pas, et n'accepterons jamais le rôle de "corridor" pour tous les trafics. Et, par conséquent, nous exigeons la stabilisation du trafic marchandise global (ferroviaire et autoroutier), au chiffre actuel de vingt millions de tonnes annuel.

3.

PM : Pourquoi une opposition farouche au tunnel ferroviaire est-elle entretenue par les *No-TAV* dans le Val de Suse au nom de l'écologie, alors que dans toutes les autres vallées alpines, les populations demandent le report du trafic de poids lourds vers le rail ?

Mouvement No TAV : Le Mouvement No TAV a toujours demandé de reporter les marchandises sur les trains (mais seulement les marchandises et non pas les camions/remorques sur les trains), vu que la France et l'Italie sont depuis longtemps liées par une ligne récemment modernisée et capable d'accueillir le trafic fret et passager présent et futur sans aucun besoin de creuser un nouveau tunnel.

4.

PM : Comment faut-il comprendre le fait que l'un des principaux animateurs italiens des *No-TAV* ait été longtemps un cadre supérieur de la société des autoroutes italiennes (SITAF), société qui, avec la Société française du tunnel routier du Fréjus (SFTRF), a été l'une des principales promotrices de l'utilisation de la pseudo « galerie de sécurité » du tunnel routier du Fréjus comme second tunnel ouvert à la circulation des poids lourds ?

Mouvement No TAV : Le cadre en question s'appelle Sandro Plano qui était **et est encore cadre** dirigeant de la SITAF. Il a dû quitter une partie de ses fonctions à l'occasion de son élection à la présidence de la Communauté de montagne (2009 – 2014). A cette occasion, il a perdu une partie de sa rémunération car la SITAF se méfie de lui à cause de son engagement contre le projet de la nouvelle ligne ferroviaire. Le **25 mai 2014 il a été élu maire de Suse (il avait déjà été maire de Suse pendant 10 ans jusqu'en 2009)** en remplacement de la maire qui avait retourné sa veste après son élection. Il a toujours été un militant No TAV et le parti auquel il appartient (Partie Démocratique) l'a menacé plusieurs fois, sans y parvenir, de l'exclure. Sandro Plano n'a jamais souhaité la reprise du trafic routier. Une fois encore l'allégation n'est étayée par aucune preuve.

5.

PM : Ces questions conduisent à avancer l'hypothèse d'une instrumentalisation, en Italie d'abord et également en France désormais, par un lobby routier et autoroutier qui paraît *beaucoup plus puissant en Italie qu'en France*, où il l'est pourtant déjà. Cela ne signifie pas que les habitants du Val de Suse ou les militants de base des *No-TAV* soient eux-mêmes des lobbyistes routiers ; on peut supposer qu'il s'agit pour la plupart de personnes sincèrement indignées et vraiment opposées au

projet pour des raisons indépendantes des intérêts du BTP routier, et les brutalités policières contre eux sont inacceptables.

Mouvement No TAV : Nous remercions P. Mühlstein pour son affirmation que les militants de base des *No-TAV* sont des personnes sincèrement indignées. Mais il devrait soutenir son hypothèse d'une instrumentalisation avec des faits.

6.

PM : On peut néanmoins se demander si la situation tendue au Val de Suse ne résulte pas de provocations ou d'infiltrations réussies. Les intérêts capitalistes et leurs serviteurs policiers ont, *particulièrement en Italie*, depuis l'attentat de Milan en 1969, celui de la gare de Bologne quelques années plus tard, ainsi que l'enlèvement puis l'assassinat d'Aldo Moro par la « Brigade rouge » en 1978, une longue expérience de la manipulation et de l'instrumentalisation des groupes « extrémistes », fascistes ou gauchistes...

Mouvement No TAV : Ici P. Mühlstein se retient autorisé à court-circuiter l'histoire en se lançant avec ses affirmations dans un territoire où tout serait possible. S'il a des preuves, qu'il les présente directement à la magistrature italienne avant de faire des hypothèses.