



Seminario del **T**orino **S**ocial **F**orum:

**Approfondimento**

**POLITICA  
DELLE GRANDI INFRASTRUTTURE  
E DEI GRANDI EVENTI:**

**A CHI GIOVA?**

## Indice del documento

<b>INTRODUZIONE</b>	pag. 2
<b>1. POLITICA DEI TRASPORTI</b>	pag. 3
<b>1.1 Il Passante ferroviario</b>	pag. 3
<b>2. LE OLIMPIADI INVERNALI DEL 2006</b>	pag. 4
<b>2.1 Le opere a Torino inerenti le Olimpiadi</b>	pag. 4
<b>3. GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI E MEGAINCENERITORI</b>	pag. 5
<b>4. QUALE SVILUPPO FUTURO</b>	pag. 5
<b>4.1 La costruzione di grandi infrastrutture ed eventi eccezionali</b>	pag. 5
<b>4.2 Lo sviluppo del turismo</b>	pag. 5
<b>5. QUALE NUOVO SVILUPPO INVECE</b>	pag. 6

## INTRODUZIONE

Le quattro logiche guida del Piano per una Torino Internazionale, indicate nella premessa: *creare un'ampia dimensione metropolitana; potenziarne i collegamenti interni ed esterni; promuovere settori di sviluppo terziario e orientare la formazione dei cittadini secondo le nuove esigenze*, potrebbero essere strategie valide se le scelte fatte da chi amministra la città fossero coerenti, ma non è così.

Intanto va detto che, malgrado la sesta linea strategica del Piano si ponga l'obiettivo di "migliorare la qualità urbana", il grande assente dai vari progetti è proprio l'ambiente e la salvaguardia del territorio. Non è sufficiente garantire l'"*applicazione dell'Agenda XXI*", se poi le opere che si programmano sono: le linee ad alta velocità, le Olimpiadi del 2006, i megainceneritori di rifiuti, innumerevoli parcheggi nel centro della città, in genere sotto qualche giardino o piazza storica (piazza Vittorio ad esempio). Sono risposte sbagliate a problemi reali.

Servono, secondo noi, solo a motivare i grandi investimenti che esse comportano.

## 1 POLITICA DEI TRASPORTI

In modo sempre più grave, emerge che il sistema stradale non regge più i livelli di traffico autoveicolare. Gli incidenti del Bianco prima, del Gottardo poi, ne sono il drammatico campanello d'allarme.

Le città soffocano, come Torino, col loro carico di auto superiore a qualsiasi altra città europea.

E' evidente la necessità di avviare una vera politica di drastica riduzione del traffico motorizzato, riducendo progressivamente le necessità di trasporto superfluo (le industrie ne stanno facendo dei veri e propri magazzini viaggianti), ma soprattutto trasferendo in gran parte sul sistema ferroviario e collettivo, rendendoli efficaci.

Invece si sta investendo tutto sulla linea ad Alta Velocità, cosiddetta Alta Capacità, mobilitando entità tali di risorse, da rendere improponibile qualsiasi altro intervento strutturale sul sistema ferroviario nel suo insieme.

Le linee ad alta velocità ferroviaria per il 90% non rispondono a tali esigenze (in Italia il 90% dei viaggi sono inferiori ai 100 chilometri di percorrenza), mentre il loro consumo di energia è quadruplo, e gli investimenti dieci volte superiori a quelli di una ferrovia normale.

Gli attuali progetti di alta velocità/capacità comportano, per come sono concepiti, distruzioni terribili per vaste zone di quella stessa area metropolitana presa in considerazione dal progetto Torino Internazionale, in particolare la zona ovest e nord di Torino. Alcuni quartieri periferici di cittadine della prima cintura, si vedranno abbattere decine di costruzioni e costruire muraglie altissime per cercare di mitigare il rumore della linea Torino-Milano che passerà a qualche decina di metri.

Per contro, chi sta sognando di andare a Milano in meno tempo, avrà qualche delusione: una linea che non passa più sul tracciato tradizionale, ma a fianco dell'autostrada per recuperare tutti i tempi morti dovuti all'ingresso nelle città, imporrà l'uso di un altro mezzo aggiuntivo. Così per andare a Milano, risparmieremo trenta minuti sulla linea veloce, ma saremo costretti ad impiegarne almeno altrettanti per raggiungere la stazione TAV che si troverà ben fuori dalla città. Unica differenza i costi molto maggiori e le devastazioni.

*Questa scelta, fra l'altro, non favorirà, come si dice, il migliore inserimento di Torino nell'Europa. Ad esserne favorita, semmai, sarà Lione che otterrà una più facile penetrazione verso la pianura Padana e, a sud-est, verso i Balcani.*

La stessa presidente Mercedes Bresso recentemente si sta accorgendo che la maggior parte dei treni da Lione, non solo non si fermeranno in valle di Susa, ma nemmeno nel capoluogo.

Sarebbe importante invece che Torino divenisse un importante crocevia in tutte le direzioni, potenziando le linee esistenti: a nord, attraverso Lione con l'ammodernamento dell'attuale linea; attraverso ovest, con il potenziamento della linea per Nizza; e a nord, in collegamento con la valle d'Aosta, dove non si sta nemmeno ripristinando la vecchia linea Ivrea-Aosta distrutta dall'alluvione del 2000. In questo modo si favorirebbe anche una migliore valorizzazione di altre aree della regione che porterebbe indubbi vantaggi allo stesso capoluogo.

### 1.1 Il Passante ferroviario

La realizzazione del passante ferroviario è molto utile perché permetterà di passare sotto Torino sull'asse più lungo e di favorirne il collegamento frequente con vasta parte dell'area metropolitana. Ma vi sono per ora due problemi che potrebbero rivelarsi molto negativi:

- 1) Poiché, sul suo tracciato sotto la città, transiteranno tutti i convogli, compresi quelli merci, il trasporto sempre più massiccio di merci pericolose rappresenterà un grosso pericolo per la città; questo potrebbe imporre una nuova linea esterna per motivi di sicurezza.
- 2) Si vorrebbe far attraversare un'ampia porzione di tre quartieri densamente abitati (lungo corso Principe Oddone) da due piani di ferrovia in superficie chiusa in un serpentone lungo un chilometro e alto quasi nove metri, con sopra la strada per il traffico autoveicolare. Questa soluzione, motivata dal risparmio che ne deriverebbe di circa 180 miliardi, se realizzata, ancora una volta dimostrerebbe che qualsiasi politica in questa città, si preoccupa solo di abbellire il salotto buono centrale, ma cerca di farne pagare i prezzi ai quartieri popolari.

I grandi investimenti sui trasporti urbani si stanno concentrando sulla linea metropolitana. In superficie vengono invece sostituiti i vecchi mezzi con altri più moderni, ma molto più lunghi, riducendo i passaggi e disincentivandone così l'uso. Tutto ciò in una politica di semplice riduzione del personale viaggiante.

Contemporaneamente si progetta la realizzazione di tunnel cittadini e parcheggi sotto molte piazze, il trasporto prioritario per Torino sembra rimanere l'automobile.

## 2 LE OLIMPIADI INVERNALI DEL 2006

Questo tipo di avvenimenti sono la negazione per tanti di un'attività sportiva attiva, perché vengono prosciugate tutte le risorse che avrebbero potuto "disseminare sul territorio, nei quartieri, di impianti e strutture ad uso di tutti". Così invece condanna milioni di persone ad essere passivi spettatori e qualche volta frustrati imitatori di idoli irraggiungibili.

Inoltre, le Olimpiadi invernali, sono un non senso per la montagna: concentrando contemporaneamente tanti diversi tipi di gare in un solo territorio, così fragile come quello montano, è inevitabile la sua devastazione, a causa degli impianti e delle infrastrutture necessarie per ospitare tanta gente in così pochi giorni.

L'evento di Torino 2006 corre fra l'altro un altro rischio, di rimanere senza neve: la penuria di precipitazioni di quest'inverno non è un accadimento eccezionale, vi è sempre più il rischio che nel 2006 la neve sia la grande assente (ne deriverebbe per Torino, e i suoi monti, un effetto pubblicitario opposto a quello desiderato).

### 2.1 Le opere a Torino inerenti le Olimpiadi

Esse si suddividono in tre grandi categorie:

- A) Impianti sportivi.
- B) Interventi infrastrutturali e strutturali.
- C) Villaggi olimpici (per atleti e per media)

Proviamo a vedere nel merito gli investimenti che interesseranno direttamente le singole opere in città:

FINALITA'	LUOGO	SPESA (euro)	NOTE
A Hockey 1	Stadio Comunale	67.000.000	più aree: Piazza d'Armi+Area verde v.Filadelfia
A Hockey 2	Torino Esposizioni		
A Pattinaggio Velocità	Scalo F.S. Lingotto	54.300.000	Parallelepipedo 1.000.000 m3 (una sola gara)
A Stadio Pattinaggio	C.so Tazzoli	10.300.000	
A Pattinaggio Artistico	Palazzo Vela	25.800.000	
B Sottopasso	C.so Spezia	113.600.000	Solo in parte considerato per Olimpiadi
B Tratto Metropolitana	Staz.Nizza/Staz.Lingotto	90.000.000	
C Villaggio Media	BIT	5.200.000	Ristrutturazione 271 camere
C Villaggio Media	su Spina 3	129.100.000	4.000 camere
C Villaggio Media	Mercati Generali	20.000.000	1.000 camere
C Villaggio Media	Spina 2	64.600.000	2.000 camere
C Villaggio Atleti	Mercati Generali	87.800.000	2.000 camere
<b>TOTALE</b>	<b>spesa stimata</b>	<b>667.700.000</b>	<b>1.292.847.479.000 lire</b>

Naturalmente questi soldi sono in buona parte stanziati dallo Stato, ciò permette di non mettere in discussione le opere quasi come se lo Stato non li prendesse dalle tasche dei cittadini.

La dimensione di questi investimenti, che cresceranno ulteriormente con la realizzazione delle opere<sup>1</sup>, è tale da stravolgere le capacità di spesa della città, alterandone profondamente le caratteristiche urbanistiche e sociali. A conferma di ciò, nel Bilancio Preventivo comunale per il 2002, la voce "sport e ricreazione", è di 6.329.909 € (meno di 1/100), il 5% in meno dell'anno precedente.

Solo se si comprendono le spese per grandi impianti e "manifestazioni ricreative", cioè per essere solo spettatori, si superano i 25 milioni di euri.

Poiché non è più possibile evitare questo evento e le sue conseguenze, occorrerà attrezzarsi per un'azione di verifica, controinformazione e mobilitazione per limitarne i danni ambientali e sociali. Inoltre, per costringere i responsabili a realizzare le opere in modo da garantire un reale e corretto riutilizzo post-olimpico.

Non va dimenticato che Torino e le sue montagne hanno ancora davanti i risultati di certi "eventi" passati:

- Italia '61: non ha bisogno di commenti.
- Campionati Mondiali di calcio '90: uno stadio da 200 miliardi che si vuole solo abbattere.
- Campionati mondiali di sci al Sestrieres: lo scempio infrastrutturale in valle di Susa (con quale ritorno?).

### 3 GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI E MEGAINCENERITORI

La stessa gestione dei rifiuti, una delle cartine di tornasole per misurare il grado di compatibilità di un territorio, si sta decisamente spostando dall'obiettivo di massimo recupero di materia attraverso la raccolta differenziata, alla realizzazione di almeno due mega inceneritori intorno alla città. Con conseguenze per le emissioni nocive, le alterazioni climatiche, la dissipazione di risorse naturali ed economiche, ma anche occupazionali.

### 4 QUALE SVILUPPO FUTURO

In particolar modo sono preoccupanti due degli assi di sviluppo indicati:

#### 4.1 La costruzione di grandi infrastrutture ed eventi eccezionali

parte dal presupposto che la città e la montagna, compreso chi ci vive, sono occasioni per realizzare grandi profitti, indipendentemente dai danni arrecati e dalle prospettive future.

Si parla tanto di occupazione, ma la costruzione di tali opere, per la forte concentrazione lavorativa in breve tempo, rappresenta un'oasi nel deserto, un deserto che quelle stesse opere provocano prosciugando tutte le risorse economiche.

Il sindacato prevede fra il 2003 e il 2006, in connessione ad esse, la richiesta di 4000-6000 lavoratori non reperibili in loco, saranno coperti con immigrati occasionali, con tutte le conseguenze in termini di strutture per l'accoglienza, sicurezza sul lavoro, attese e prospettive per il domani.

#### 4.2 Lo sviluppo del turismo

è uno degli assi portanti ipotizzati. Le previsioni dell'assessora Tessitore sono di superare i due milioni di presenze annue, ma nello stesso settore non sono in molti a crederci: il Comune aveva proposto il raddoppio della ricettività alberghiera (più 1.100 camere a quattro stelle), ma le

<sup>1</sup> Il costo degli impianti di Torino, ad oggi, che è di circa 173 milioni di euri, è già cresciuto del 140% rispetto alle previsioni al momento della candidatura.

associazioni degli albergatori hanno risposto che le loro strutture sono già sufficienti perché sono saturate appena al 60%, e che la tendenza è a calare.

Un grande incremento del settore fieristico giustificerebbe le attese. Infatti l'Assessora prevede il riutilizzo del grande parallelepipedo che verrà costruito accanto al Lingotto, il cosiddetto Oval (un milione di metri cubi per una sola gara !!!) come nuovo padiglione fieristico.

In proposito sorge un forte dubbio: potrà aver successo? Così vicino ad altri poli molto importanti come Milano e Bologna? Specie dopo aver "accorciato" i tempi per raggiungerli con l'alta velocità?

## **5 Quale nuovo sviluppo invece**

La salvaguardia e cura dell'ambiente potrebbe essere la chiave interpretativa mancante per il nuovo sviluppo di Torino e del territorio circostante, con tutte le attività che essa comporta: manutenzione del territorio e sua salvaguardia; gestione dei rifiuti centrata sul recupero di materia anziché sulla loro distruzione; produzione di energia da fonti rinnovabili con il relativo sviluppo di un settore per la realizzazione degli impianti necessari.

Non sarebbe più sensato ipotizzare un turismo che veda la nostra città all'interno di pacchetti di viaggi organizzati su base regionale, ad esempio combinando le nostre attrazioni con quelle naturali delle Langhe, delle montagne ecc.. Questo comporterebbe una politica di salvaguardia dei territori più fragili, come quello montano e collinare per mantenerli accoglienti. Una risorsa in se, dunque, non una terra di conquista per cemento e asfalto da usare 15 giorni appena.