

NO TAV, NO TAC.

Scheda di sintesi delle motivazioni contrarie alla realizzazione dell'Alta Velocità ferroviaria Lione-Torino

Comitato NO-TAV Torino



www.notavtorino.org

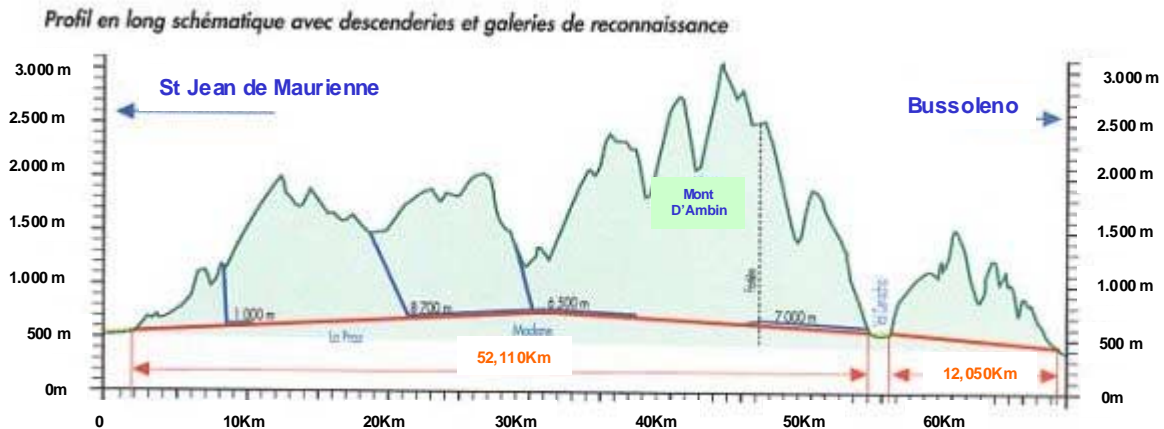
Torino, Marzo 2003

***A cura dei
Lavoratori per un futuro Sostenibile***

Treni ad Alta Velocità - Treni ad Alta Capacità

Tratta LIONE-TORINO

Il tunnel



Questo è il profilo del **tunnel di base** della progettata **linea TAV-TAC** (Treno ad Alta Velocità – Treno ad Alta Capacità) nella **tratta LIONE-TORINO**: da St.Jean de Maurienne a Venaus. Sarà realizzato con due gallerie parallele (bitubo) per elevare il grado di sicurezza: in caso di incidente una è per i soccorsi.

- E' **lungo 52 Km**; l'altezza del carico di roccia sovrastante arriva ad un massimo di oltre 2500 m; la temperatura prevista nella zona centrale è superiore ai 35 gradi per oltre 15 Km, con un picco di 50 gradi.
- La durata della costruzione, con tecnica mista "fresa-esplosivo" è prevista in almeno 10 anni (12-15 per completare le 2 gallerie)
- Lo scavo produrrà **15 milioni di metri cubi di detriti (lo "smarino") con presenza di amianto e probabilmente uranio: metà dovrà essere sparso in Valsusa** (entro 30 Km, per economia dei costi); a questi detriti depositati in valle si assommeranno quelli dei successivi 3 lunghi tunnel fino a Caselette.
- Saranno allo stesso tempo prelevati localmente centinaia di migliaia di metri cubi di buona ghiaia per il calcestruzzo di rivestimento delle gallerie.
- A servizio del tunnel dovrà essere realizzato, più a valle (tra Chianocco e Borgone), un piazzale di stazionamento e carico per i treni lungo 2-3 Km, largo 100 m. e con pendenza inferiore al 2 per mille: in pratica **una diga di terra in grado di sbarrare il vallone di Chianocco. Un'opera a gravissimo rischio idrogeologico.**

Percorsi della linea



I TRACCIATI DA VENAUS A SETTIMO

Il progetto dei tracciati della linea è stato **svelato per la prima volta dalle FS ad Aprile-Maggio 2002** (cartine di dettaglio in <http://www.legambientevalsusa.it>)

Soluzione di base

Dall'uscita del tunnel, a Venaus, si attraversa in viadotto la Val Cenischia per trovare subito una nuova galleria (12 Km) fino a Bussoleno; breve tratto all'aperto poi altro tunnel verso Caprie. Dai pressi di Caprie parte un **raccordo di binari che si connettono alla linea ferroviaria storica**. Segue la galleria sotto il monte Musiné, poi a cielo aperto si sviluppa la cosiddetta **Grona Nord di Torino**, attraverso i territori comunali di Alpignano, Pianezza, Collegno (Savonera), Venaria (breve tunnel nell'abitato) fino a raggiungere Settimo Torinese dove si realizza la **saldatura alla tratta TAV Torino-Milano**.

Per la stretta Val Susa, nella parte bassa, significa introdurre un'ulteriore trincea longitudinale che si aggiunge a: Dora Riparia, ferrovia storica, autostrada e 2 strade statali; per gli abitati, ovunque siano attraversati, significa trinceroni ed alti muraglioni, opere per **contenere il rumore e le vibrazioni**.

L'esperienza delle linee ad alta velocità nel resto del mondo insegna che queste sono compatibili con la condizione residenziale solo quando le abitazioni siano collocate al di fuori di fasce di protezione di 150 metri per lato se si è in pianure aperte, più ampie se si è in valli strette: è il cosiddetto **corridoio di servizio industriale** non utilizzabile, se non in minima parte, per uso abitativo o agricolo. Date le caratteristiche orografiche della Val di Susa molti fabbricati ed insediamenti sarebbero purtroppo all'interno di questo corridoio¹.

Con la soluzione di base molti treni non attraverserebbero Torino; esistono però ipotesi di percorso, in parte alternative (una è proposta dalla Provincia), che intendono toccare Orbassano in modo da non trascurare, per le merci, la struttura dell'Interporto ultimato in anni recenti e costato molti miliardi di lire.

A fine Ottobre 2002 **la Regione ha proposto una sua variante** che eliminerebbe il raccordo di Caprie con la linea storica; creerebbe una interconnessione alternativa a **Torino, lungo C.so Marche**, verso Orbassano, Porta Nuova e Porta Susa; sposterebbe il restante tracciato da Venaria a **Torino, lungo C.so Grosseto**, in galleria.

TEMPI E MODI DI REALIZZAZIONE

La realizzazione è prevista in 2 fasi: da subito ed **entro il 2008 i 37 Km da Settimo a Caprie**.

Con avvio contemporaneo a quello del tunnel base e **con ultimazione intorno al 2013 la Caprie-Bussoleno-Venaus**.

Nei prossimi 12 anni funzioneranno 13 cantieri sparsi lungo la linea, con il contorno dell'inquinamento prodotto da varie decine di camion in movimento.

A parere del Governo, ma anche del Sindaco di Torino, dei Presidenti di Provincia e Regione questa "economia cantieristica" sarà una chiave di sviluppo a compensazione della perdita occupazionale nel settore auto: in realtà sarà caratterizzata dall'impiego di manodopera immigrata a bassa specializzazione ed a rischio di **elevato sfruttamento in condizioni di scarsa sicurezza; sarà nuova occasione di appalti e subappalti con i consueti margini di manovra per la corruzione politico-imprenditoriale, con apertura ad infiltrazioni mafiose**².

Le imprese che si impongono per la realizzazione dell'opera si chiamano **FIAT** (già primo contraente per la tratta Torino-Milano), **Pininfarina, ENI**.

¹ *Bibliografia: V. Bettini; C. Cancelli "Alta velocità. Valutazione economica, tecnologica e ambientale del progetto" Ed. CUEN-Ecologia;*

su impatto ambientale vedere anche la relazione del prof. V. Bettini (Politecnico di To) per lo studio "Ambiente e territorio" commissionato dalla CIG.

² *Bibliografia: Ferdinando Imposimato "Corruzione ad Alta Velocità (viaggio nel Governo invisibile)" Ed. Koinè*

COSTI DI REALIZZAZIONE

I **costi finali di realizzazione** dell'intera tratta, tunnel di base compreso, **sono stimati nell'ordine di decine di miliardi di Euro**. Molti dei soldi necessari a sostenere l'opera dovranno provenire da fonte pubblica e saranno quelli sottratti, in ultima analisi, a welfare, scuola, sanità: **si tende infatti a risolvere il problema del reperimento dei fondi**, che ad oggi nessuno ha stanziato e che la crisi economica internazionale rivelatasi a partire dal 2001 rende ancor più difficilmente reperibili, **mediante prestiti garantiti dallo Stato** (che si assume tutti i rischi) a privati finanziatori; in altre parole **impegnando denaro pubblico per sostenere i profitti privati di finanziatori e costruttori**.

ECONOMICITA' DI GESTIONE

Si è calcolato³ che, ad opera ultimata, **i costi di gestione potrebbero essere a pareggio solo se sulla linea transitassero almeno 40 milioni di tonnellate di merci all'anno: 350 treni al giorno, uno ogni 4-5 minuti, lunghi 1500-2000 metri, alla velocità di 150 Km/h; alternati a treni passeggeri con velocità fino a 300 Km/h** (sarà necessaria, tra l'altro, una continua e costosa manutenzione per garantire sicurezza alle alte velocità e tentare di minimizzare l'impatto acustico).

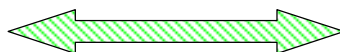
Si dubita però fortissimamente della possibilità di costringere i flussi di merci che ora attraversano i confini in diversi punti (su ferrovia a Ventimiglia, Bardonecchia, Domodossola, Chiasso, Brennero...) a concentrarsi su di un unico tunnel, anche quando si ipotizzi un forte, artificioso aumento dei pedaggi per i TIR nei tunnel autostradali. E' **prevedibile, pertanto, una gestione economicamente in perdita, con il consueto ricorso al denaro pubblico per coprire i disavanzi**.

- In definitiva quest'opera serve **sicuramente** a trasformare ingenti investimenti pubblici in profitti privati delle imprese di costruzione.
- E, in esercizio, produrrà **molto probabilmente** perdite che saranno da ripianare, ancora una volta, con denaro pubblico.
- Avrà inoltre un **impatto insostenibile** sull'ambiente e la popolazione dei territori attraversati.

Questi sono alcuni dei motivi dell'opposizione popolare e degli Enti Locali interessati; vi sono però anche ragioni di principio che dividono le forze favorevoli e contrarie al TAV-TAC. Nel seguito le elenchiamo, mettendole a confronto.

³ Studio commissionato dalla Comunità Montana Bassa Valle di Susa alla Società di ingegneria dei Trasporti POLINOMIA

FAUTORI del TAV Torino-Lione



OPPOSITORI



CIG (Commissione Inter-Governativa; presidente: *Sergio Pininfarina*)

Società ALPETUNNEL (nata a Novembre 94; si occupa del tunnel base)

Ferrovie (FS italiane e SNCF francesi anche tramite società di appoggio⁴)

Comitato TRANSPADANA: 3 banche, 6 federazioni imprenditoriali, 5 Camere di Commercio, 2 Province (Torino e Trieste), 6 Comuni (Genova, Torino, Milano, Brescia, Verona, Trieste)

Regione Piemonte

Unione Industriale di Torino

Aziende: FIAT, ENI, Pininfarina

Banca CRT, Banca S. Paolo

Associazioni come Torino Internazionale, Rotary Club, Lyons Club

Organi di informazione: La Stampa, La Repubblica, TG3 Piemonte

Comitato contro l'alta velocità in Val di Susa

Comitati popolari di lotta "NO-TAV"⁵

- della ValSusa <http://digilander.iol.it/notav> <http://utenti.lycos.it/spintadalbass/index.htm>

- di Pianezza <http://digilander.iol.it/comsponpianezza/notav.htm>

- di Savonera

Associazioni come Habitat, Pro Natura, Legambiente <http://www.legambientevalsusa.it>

Comitato Istituzionale sull'alta velocità ferroviaria comprendente:

- Comunità Montana Bassa ValSusa e singoli Comuni componenti
- Comuni della gronda NordOvest di Torino attraversati dal TAV-TAC
- Coldiretti ed alcune Organizzazioni Sindacali locali, singoli tecnici Social Forum e Reti ed Associazioni aderenti

Strutture locali di PRC e Verdi

Giornali locali come Luna Nuova, La Valsusa, Dialogo in Valle

i siti Internet citati contengono molta documentazione di approfondimento

LE RAGIONI A FAVORE del TAV



LE RAGIONI CONTRO

Via di comunicazione strategica per l'Europa, strumento di sviluppo specie per alcune regioni industrializzate della fascia Spagna-Francia-Italia.

L'attuale sistema globalizzato di produzione distribuita comporta una **esasperata e continua movimentazione di materie prime, semilavorati e prodotti finiti**; l'alta velocità di spostamento di denaro, merci, forza lavoro, è considerata un cardine della competizione.

E'uno dei fattori che rendono questo sistema **non sostenibile**.

L'**obiettivo** da porre è la **diminuzione della quantità di merci circolanti**.

Grazie al tunnel italo-francese la linea contribuirà a **riequilibrare il trasporto merci a favore della rotaia** (necessità di tutela ambientale delle aree in cui si è registrato, negli anni, un forte aumento del trasporto merci su gomma).

Non si può accettare che per questi fini **si trasformino vallate in corridoi di transito industriale** devastando l'ambiente, svalutando l'abitabilità del territorio, negando prospettive alle **produzioni locali** in direzione di una **marginalizzazione sociale delle popolazioni**.

Passare quote significative di **trasporto merci da gomma a rotaia, ma utilizzando al meglio le numerose ferrovie esistenti**, è l'obiettivo giusto, già rivendicato da molti anni (la capacità merci è utilizzata al 50% circa).

Con l'opera **migliora l'accessibilità dell'area torinese**, facendone aumentare il vantaggio competitivo offerto, rispetto ad altre aree urbane europee.

La città non deve essere ridotta a nodo di flussi di merci e persone, a mero luogo di scambio mercantile: **qualità della vita, cultura dell'accoglienza, sostenibilità ambientale e sociale** sono i presupposti di aggregazione di una comunità di abitanti.

⁴ Ad esempio, per le FS italiane: TAV spa e RFI (Rete Ferroviaria Italiana)

⁵ *Bibliografia: Chiara Sasso "Canto per la nostra valle" Ed. Morra*