

NO TAV, NO TAC.

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

Analisi aggiornata al secondo progetto preliminare RFI, depositato il 10 Dicembre 2003



Torino, Maggio 2004

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

Treni ad Alta Velocità - Treni ad Alta Capacità

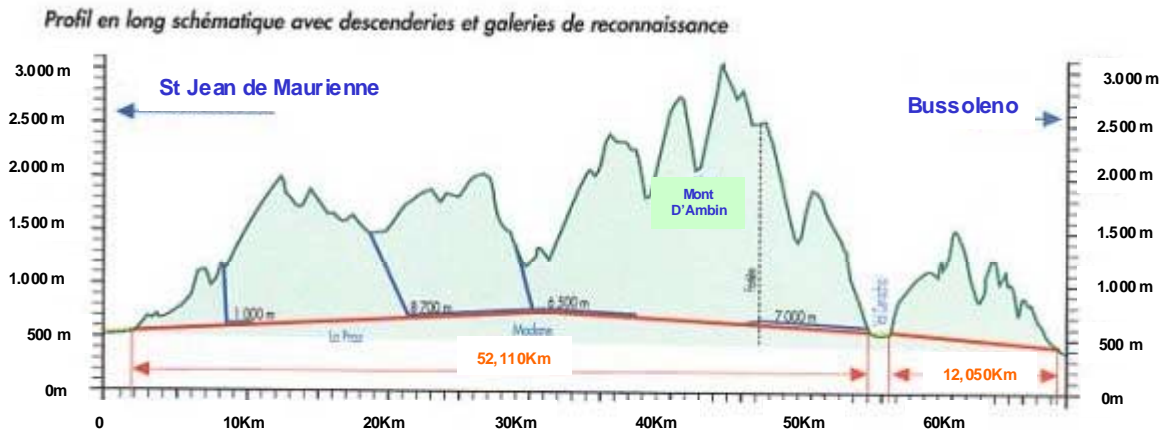
Tratta LIONE-TORINO

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 internazionale della 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.

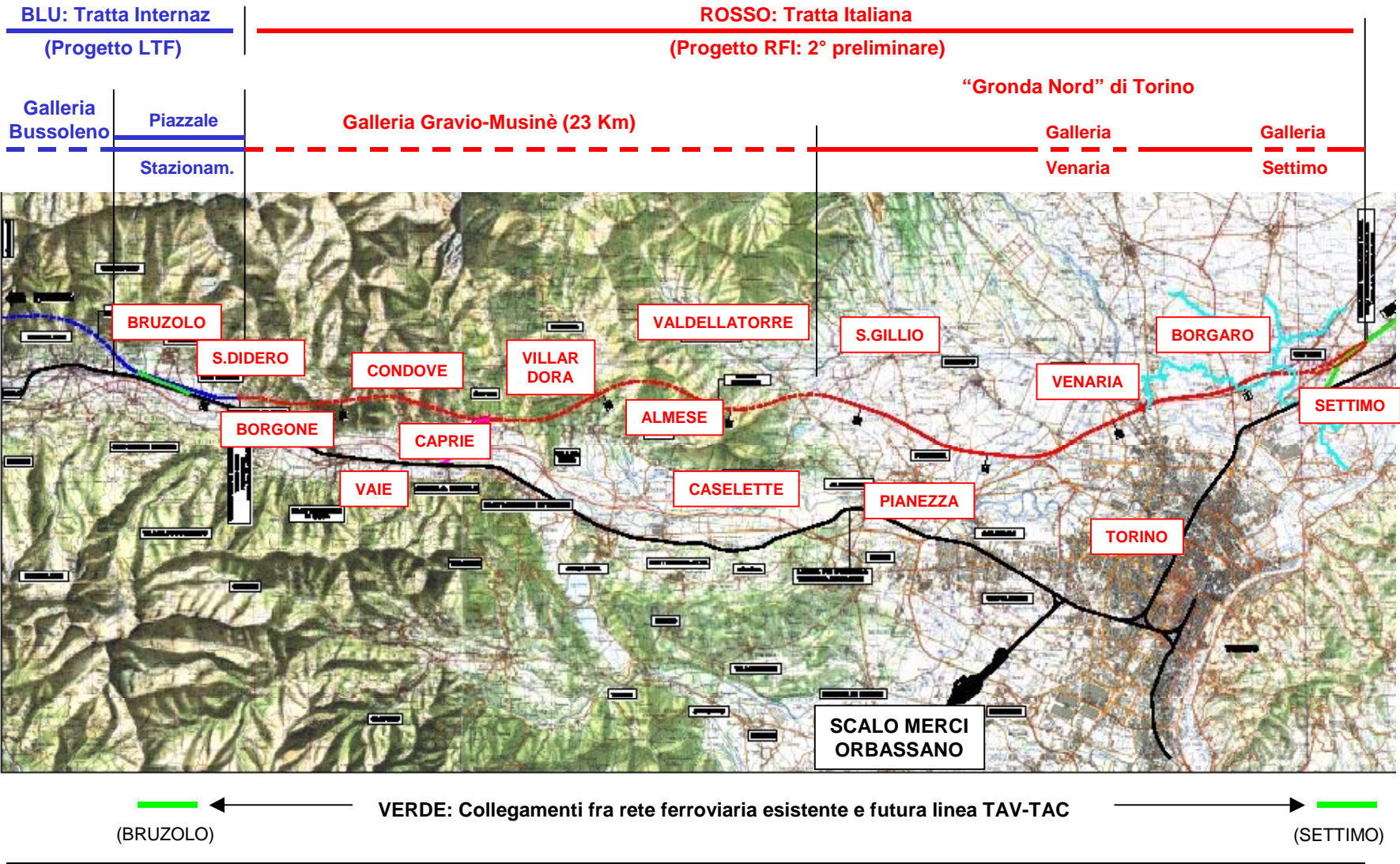
- E' **lungo 52 Km**; l'altezza del carico di roccia sovrastante arriva ad un massimo di oltre 2500 m; la temperatura prevista nella zona centrale è superiore ai 35 gradi per oltre 15 Km, con un picco di 50 gradi.
- La durata della costruzione, con tecnica mista "fresa-esplosivo" è prevista in almeno 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 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 2 lunghi tunnel (Bussoleno 12 Km e Gravio-Musinè 23 Km) che attraverseranno la nota **vena amiantifera presente nello spartiacque tra le valli Lanzo e Susa**.
- Saranno allo stesso tempo prelevati localmente centinaia di migliaia di metri cubi di buona ghiaia per il calcestruzzo di rivestimento delle gallerie.
- Lo scavo **prosciugherà molte falde che alimentano gli acquedotti di valle**, come già accaduto in Appennino per il TAV Bologna-Firenze.
- 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.**

L'impresa che dal lato Francese si propone per il tunnel è la **ROCKSOIL dell'ing. Lunardi** (intestata alla moglie, ora che lui è ministro delle infrastrutture)



Percorsi della linea

FUTURA LINEA TAV-TAC LYON-TORINO



I TRACCIATI DA VENAUS A SETTIMO

(per approfondimenti vedere www.notavtorino.org e www.legambientevalsusa.it)

Progetto di LTF per la tratta internazionale [S. Jean de Maurienne-S. Didero]; 2° progetto preliminare di RFI per la tratta italiana [S. Didero-Settimo]

In valle di Susa il tracciato si sviluppa interamente sul costone che ne delimita la sinistra orografica, dividendola dalle valli di Lanzo. Dall'uscita del tunnel, a Venaus, si attraversa in viadotto la Val Cenischia per trovare subito una nuova galleria (12 Km) alle spalle di Susa e Bussoleno; nella successiva piana tra Bruzolo, S.Didero e Borgone termina la tratta internazionale ed inizia quella italiana: qui sono previsti il piazzale di stazionamento ed il **raccordo lato monte con la linea ferroviaria storica**. Segue la galleria Gravio-Musiné di 23 Km, che sbuca presso Val della Torre, poi prevalentemente a cielo aperto (alternando tratti di sopraelevata e tratti in trincea) si sviluppa la cosiddetta **Gronda Nord di Torino**, attraverso i territori comunali di Alpignano, Pianezza, Collegno (Savonera), Venaria (tunnel nell'abitato), Torino e Borgaro fino a raggiungere Settimo Torinese (con tunnel sotto le autostrade e la tangenziale) dove si realizzano la **saldatura alla tratta TAV Torino-Milano ed il raccordo lato valle con la ferrovia storica**.

Se l'opera in valle comporta prosciugamenti di sorgenti e spargimento di amianto ed uranio con rischi di elevata mortalità che si estendono fino a Torino, nell'area della gronda nord essa compromette (in qualche caso definitivamente) le attività agricole e zootecniche devastando il sistema di falde superficiali e canali irrigui con i trinceroni e gli alti muraglioni (fino a 5-6 metri) che si rendono necessari per **contenere il rumore e le vibrazioni in fase di esercizio**.

L'esperienza delle linee ad alta velocità nel resto del mondo insegna infatti che queste sono compatibili con la condizione residenziale solo quando gli insediamenti siano collocati al di fuori di fasce di protezione di 150 metri per lato: è il cosiddetto **corridoio di servizio industriale** non utilizzabile per uso abitativo o agricolo. Date le caratteristiche del territorio molti fabbricati ed insediamenti sarebbero purtroppo all'interno di questo corridoio¹.

Con questa soluzione progettuale **la linea ad alta velocità non si collega al nodo ferroviario (passeggeri e merci) metropolitano di Torino**; solo i treni in capolinea nella città ne toccherebbero stazioni e scali mediante la linea storica, utilizzando i raccordi di Bruzolo o Settimo. La prospettiva non piace a **Comune di Torino, Provincia e Regione che rivendicano la realizzazione di un ramo di connessione della TAV in città, sotto corso Marche**, ma le ferrovie obiettano che i costi sarebbero esorbitanti e che ogni attraversamento di nodi urbani significa un rallentamento ...

TEMPI E MODI DI REALIZZAZIONE

I tempi di realizzazione per completare l'opera sono stimabili nell'ordine dei 15-20 anni. Pur prevedendo di lavorare parallelamente alle tratte nazionale ed internazionale sarà quest'ultima, col tunnel di base, a comportare imprevisti e tempi lunghi, come insegna l'esperienza delle gallerie TAV appenniniche.

Per la tratta italiana, **tra S. Didero e Settimo, nei prossimi 10-12 anni, funzioneranno 11 cantieri** con enorme consumo di energia e petrolio, con inquinamento dei suoli e delle acque, con centinaia di camion e mezzi di scavo che di giorno ed in qualche caso anche di notte assillano le popolazioni con polvere, rumore e gas di scarico paralizzando per giunta la viabilità locale.

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 nell'industria: in realtà sarà caratterizzata dall'impiego di manodopera immigrata a bassa specializzazione ed a rischio di **elevato sfruttamento in condizioni di scarsa sicurezza (3 morti in 1 anno sulla TAV TO-MI); data l'enorme mole di denaro in gioco sarà nuova occasione di appalti e subappalti con i consueti margini di manovra per la corruzione politico-imprenditoriale, con apertura ad infiltrazioni mafiose**².

L'impresa che si impone per la realizzazione dell'opera è **IMPREGILO (di Romiti figlio, gruppo FIAT)** primo contraente di TAV in Italia.

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; I. Cicconi "La storia del futuro di tangentopoli" Ed. DEI (tipografia del Genio Civile)*

COSTI DI REALIZZAZIONE

I **costi di realizzazione** dell'intera tratta, tunnel di base compreso, **sono oggi stimati nell'ordine di circa 16 miliardi di Euro (32 mila miliardi di Lire)**; l'esperienza del TAV Bologna-Firenze, che è simile per le caratteristiche del territorio, ha però dimostrato ancora una volta che in 10 anni, ben prima del termine, i costi risultano più che quadruplicati. I promotori sperano nell'apporto di finanziamenti privati, ma le previsioni di scarsa redditività di esercizio e l'esempio eclatante del fallimento del tunnel anglo-francese sotto la Manica tengono lontani gli investitori. Quasi tutti i soldi necessari a sostenere l'opera dovranno allora provenire da fonte pubblica e saranno quelli sottratti, in ultima analisi, a welfare, scuola, sanità: in presenza di un'economia in crisi **si tende a risolvere il problema del reperimento dei fondi mediante prestiti bancari (alla Infrastrutture spa) garantiti dallo Stato** (tramite **Patrimonio spa** che ipotecherebbe beni demaniali, spiagge, monumenti...) **da restituire nei successivi 20-30 anni coi relativi interessi.**

Un "geniale" trucco dei maghi della finanza creativa per non far apparire il deficit nel bilancio pubblico, evitando la violazione dei parametri europei.

Il medesimo schema verrebbe applicato a numerose altre infrastrutture messe in cantiere dal Governo: la trovata straordinaria è di **addossarne i costi alle generazioni future, impegnando denaro pubblico di domani per sostenere gli immediati profitti privati di finanziatori e costruttori**; sempre che in Italia non si verifichi, a forza di investire in opere faraoniche quantità esorbitanti di denaro che non c'è, una bancarotta simile a quella dell'Argentina.

ECONOMIA 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 sulle strade di valico.

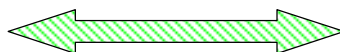
E' pertanto già prevedibile una gestione in perdita economica per decine di anni e quindi si ipotizza, anche qui, il denaro pubblico futuro per coprire i disavanzi.

- 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 i principali 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 TO-LY



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

Governo italiano (sia centro-destra che centro-sinistra)

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, Provincia e Comune di Torino

Unione Industriale di Torino

Aziende: **FIAT**, **Pininfarina**

Banca CRT, Banca S. Paolo

Associazioni come **Torino Internazionale, Rotary Club, Lyons Club**

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

LE RAGIONI A FAVORE del TAV



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

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).

Con l'opera **migliora l'accessibilità dell'area torinese**, facendone aumentare il vantaggio competitivo offerto, rispetto ad altre aree urbane europee (*il solo fatto che passi un corridoio infrastrutturale avvantaggia il territorio*).

⁴ Ad esempio, per le FS italiane: TAV spa e RFI (Rete Ferroviaria Italiana); inoltre LTF Lyon-Turin Ferroviaire (50% FS e 50% SNCF)

OPPOSITORI locali



Comitati popolari di lotta "NO-TAV"⁵

- della ValSusa (Bussoleno, Condove, Caprie, Almese, Avigliana ...)
- della "Gronda" (Val della Torre, Pianezza, Savonera, Venaria ...)

Associazioni come **Habitat, Pro Natura, Legambiente, Valsusa Filmfest ...**

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, singoli tecnici**

Social Forum e Reti ed Associazioni aderenti, Comitato NO-TAV Torino

Strutture locali di **PRC e Verdi**

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

LE RAGIONI CONTRO

L'attuale sistema globalizzato di produzione distribuita comporta una **esasperata e continua movimentazione di materie prime, semilavorati e prodotti finiti**; il maggior sfruttamento di lavoratori e materie prime, l'alta velocità di spostamento di denaro, merci e forza lavoro sono considerati i cardini della competizione.

Sono fattori che rendono questo sistema **non sostenibile** per il futuro del pianeta. Un **obiettivo** da porre è perciò la **diminuzione della quantità di merci circolanti**.

Non si può accettare che per un misero 1% di riequilibrio⁶ **si trasformino vallate in corridoi di transito industriale** devastando **l'ambiente**, minando **la salute**, svalutando **l'abitabilità del territorio**, negando prospettive alle **produzioni locali in direzione di una marginalizzazione sociale delle popolazioni**.

Si a 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).

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.

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

⁶ Entità di passaggio di merci a ferrovia per effetto della linea TAV TO-LY, calcolato dalla stessa CIG