

# NO TAV

## LE RAGIONI TECNICHE, ECONOMICHE E AMBIENTALI

[www.ambientevalsusa.it](http://www.ambientevalsusa.it)

Questi i principali dati tecnici, economici ed ambientali sconosciuti alla gran parte delle persone:

1. **Utilità**- Nessuno studio, tanto meno i famosi "Quaderni dell'Osservatorio" hanno provato la necessità di una nuova linea. La linea attuale internazionale tra Torino e Modane è utilizzata al 30% della sua reale capacità ed anche l'autostrada è utilizzata per meno del 50%.

2. **Previsioni Traffico**- Le previsioni di traffico dei progettisti finora si sono rivelate sono errate. Si basano sul concetto della crescita infinita che prevede per ogni punto di PIL in più una crescita dei traffici di 1,4 punti. La linea attuale secondo le stime doveva essere satura già quest'anno, la cosa non è avvenuta, infatti i calcoli erano sbagliati. La crescita continua non esiste ed il trasporto di merci voluminose diminuisce costantemente, diminuendo di conseguenza le necessità di trasporto. Secondo LTF la linea futura troverebbe una stabilità di bilancio con 40 milioni di tonnellate di merci all'anno trasportate. La linea attuale ne può trasportare almeno 20 milioni. Ne vengono oggi trasferite 4,8 milioni. Anche trasferendo tutto il traffico merci autostradale sulla ferrovia attuale si arriverebbe ad un utilizzo della ferrovia attuale di circa il 50% della sua capacità.

3. **Pendolari**- I dati dicono che nel nostro paese il 95% dei pendolari ferroviari utilizzano i treni su percorsi brevi, ma per questo genere di trasporto viene investita una percentuale piccolissima degli investimenti. Tutti i finanziamenti vengono invece concentrati verso la AV che ha pochissimi passeggeri e subisce la forte concorrenza dell'aereo. Inoltre la linea in questione sarebbe mista, con costi enormi di manutenzione.

4. **Merci e Flussi**- La quantità di merci trasportate è in diminuzione generale. In particolare la concorrenza tra ferro e gomma vede la seconda prevalere anche in forza delle politiche di sostegno statale con gli incentivi all'autotrasporto. I flussi merci sono in prevalenza sull'asse Nord-Sud, mentre percentuali al di sotto del 10% sul totale hanno un'origine e destinazione sulla direttrice delle Torino Lyon che è Est-Ovest.

5. **Concorrenza tra Corridoi**- Potrà sembrare strano ma gran parte delle merci che già oggi circolano in valle di Susa sono dirette a Nord (Dijon) e non a Ovest. La realizzazione di nuovi valichi ferroviari da parte della Svizzera (con spese di realizzazione strutture a totale carico svizzero, si badi bene!) incrementerà ancora l'asse Nord-Sud a discapito

del nostro corridoio. Dunque per questo corridoio non c'è proprio futuro.

6. **Costi-** Mauro Moretti, AD di Trenitalia ha dichiarato che il costo a preventivo della linea è di 120 milioni al km, 3/ 4 volte in più rispetto ai costi medi francesi (vedi articoli 24 ore del 13 gennaio corrente). Inoltre i costi a preventivo aumentano in genere di 2, 3 volte a fine lavori. L'Italia ha anche sottoscritto un accordo economico per cui la parte internazionale sarebbe a carico del nostro paese per il 65%.

7. **Progetti e lavori in corso-** Finora si sono realizzati e regolarmente cestinati 3 progetti, costo pare attorno ai 330 milion Euroi. Neanche un chiodo è stato piantato in Valle, tanto meno nella zona "Internazionale di LTF, quella che la UE finanzierebbe eventualmente con circa 600 milioni, e non più del 30% complessivo dei costi stimati oggi per l'opera. Mancano al momento inoltre le necessarie rilevazioni geologiche.

8. **Finanziamenti-** I finanziamenti della UE di circa 600 milioni oggi in ballo servirebbero essenzialmente per gli studi. Le azioni a garanzia dei territori portate avanti sotto forma di "petizioni" dai cittadini ed amministratori locali a partire dal 2004 sono ancora aperte presso la UE e riguardano la mancanza condivisione del progetto (cosa facilmente riscontrabile), i rischi sanitari per i territori (verificabili oggi ed ancor meglio se partissero i lavori), i rischi ambientali.

9. **Tempi-** Ammesso che si potesse mai realizzare tale linea ci vorrebbero almeno 20 anni di cantieri. Durante questi anni i costi aumenterebbero, l'opposizione crescerebbe e tutto il traffico ferroviario dovrebbe essere trasferito per lunghi periodi sull'autostrada poiché la costruzione della nuova linea coinvolgerebbe anche la vecchia bloccandola di fatto. Non è stato finora valutato l'aspetto logistico ed i costi sociali di queste eventuali scelte, allo stesso modo non è stato fatto un rapporto costi benefici per la nuova linea.

10. **Acqua-** Il rapporto COWI commissionato da UE e LTF denuncia la perdita sicura di acqua nel caso di realizzazione gallerie nel massiccio Ambin. Questa perdita sarebbe pari al fabbisogno di 1.000.000 di persone ogni anno, per sempre. Le aree della collina morenica e dell'Orsiera non rientrano nel calcolo.

11. **Calore-** I progetti Alpetunnel chiariscono che all'interno della galleria ci sarebbero 50 gradi (gradiente termico). Bisognerebbe lavorare in quelle condizioni con presenza Grisou, Radon, uranio, almeno 17 faglie con rocce in movimento, grandi quantità d'acqua in forte pressione. Poi ci sono rocce inconsistenti, laghi sotterranei e pressioni altissime. Nessuno ha oggi la certezza che la galleria lunga di 57 km sotto alle Alpi sia

realmente fattibile, né si conoscono i costi reali di costruzione ed eventualmente di gestione.

12. **TAV e affari-** Le FS sono uno dei più grandi centri di distribuzione di appalti a livello nazionale. Non deve stupire quindi se la Corte dei Conti ha già più volte criticato le modalità della suddivisione dei lavori, i loro

eccessivi costi ed il DEBITO GENERAZIONALE che questi debiti creano nei confronti dei nostri figli che si troveranno a pagare senza poter utilizzare i servizi a causa del deperimento strutturale che interverrà nel frattempo che il debito possa essere estinto dai futuri contribuenti.

13. **Rischio di infiltrazione Mafiosa**- Non è possibile ignorare l'attenzione morbosa della criminalità e mafie sulle grandi opere proprio in funzione della legislazione italiana sugli appalti. Il costruttore privato attinge cioè risorse pubbliche senza dover rendere conto dei costi, anzi avendo tutto l'interesse e le possibilità di far sì che i costi aumentino in corso d'opera. Insieme alla scarsa possibilità di controllo della spesa, questa situazione è l'humus ideale per le mafie.

14. **Opere simili**- C'è un'opera realizzata in tunnel paragonabile al tunnel della Torino Lyon. Si tratta del tunnel sotto alla Manica, "l'Eurotunnel". Il disastro finanziario è facilmente riscontrabile, tanto che 700.000 francesi investitori privati hanno perso tutto il loro investimento. Lo stato Francese ha poi rifinanziato varie volte per evitare il fallimento e la messa in liquidazione delle società che gestiscono l'opera. Ultimamente anche questioni tecniche di sicurezza, ed altre collegate al forte sbalzo di temperatura tra esterno ed interno del tunnel hanno peggiorato l'immagine di questo tipo di trasporto.

15. Qualcuno dirà: "**In Francia sono partiti!**"- In realtà hanno fatto delle discenderie che tecnicamente sono indagini geologiche. Forse semplicemente le hanno fatte perché i soldi in Francia li usano meglio, e le opere pubbliche non sono collegate alle campagne elettorali! L'iniziativa a cui state per partecipare avrete ben compreso che utilizza l'immagine salvifica di un'opera principalmente per ottenere consensi e finanziamenti elettorali da parte degli imprenditori interessati alla realizzazione dell'opera stessa... Molti altri gravi problemi esistono, sono previsti o potrebbero nascere ex novo in fase di realizzazione, altri scaturirebbero da un cambiamento delle condizioni di mercato presenti fra 20 anni, quando gli ottimisti prevedono di veder conclusa l'opera. Come se non bastasse l'investimento necessario sarebbe colossale ed ora è chiaro, totalmente caricato sulle spalle dei cittadini. Tanto ci sentivamo obbligati a comunicare. Se credete veramente nel progresso tenetevi informati.

*Ambientevalsusa e Movimento No Tav*