

CHI USA IL CERVELLO, RIFIUTA I LUOGHI COMUNI

Spunti di riflessione sul progetto TAV Torino-Lyon

Luogo comune n.1

SENZA LA TORINO-LYON IL PIEMONTE SAREBBE ISOLATO DALL'EUROPA.

In realtà

il Piemonte è già abbondantemente collegato all'Europa e soprattutto attraverso la Valle di Susa. In questa valle esistono già due strade statali, un'autostrada e una linea ferroviaria passeggeri e merci a doppio binario. Esiste perfino la cosiddetta autostrada ferroviaria (trasporto dei TIR su speciali treni-navetta). Sono tutte linee di collegamento con la Francia attraverso due valichi naturali (Monginevro e Moncenisio) e due tunnel artificiali (Frejus ferroviario e autostradale). Il tutto in un fondo-valle largo in media 1,5 km ! A fatica ci sta anche un fiume, la Dora Riparia, che di tanto in tanto va in piena...

Luogo comune n.2

LE LINEE FERROVIARIE ESISTENTI SONO SATURE.

In realtà

l'attuale linea ferroviaria Torino-Modane è utilizzata solo al 38% della sua capacità. Le navette per i TIR partono ogni giorno desolatamente vuote. (Ma sono state riscoperte e prese d'assalto nel periodo di chiusura del Frejus per incendio). Il collegamento ferroviario diretto Torino-Lyon è stato soppresso per mancanza di passeggeri. E il flusso delle merci - previsto da chi vuole l'opera in crescita esponenziale - è invece sceso del 9% nell'ultimo anno!

Luogo comune n.3

LA TORINO-LYON E' INDISPENSABILE AL RILANCIO ECONOMICO DEL PIEMONTE.

In realtà

è' vero il contrario. Togliendo risorse (è tutto denaro pubblico) alla ricerca, all'innovazione e al risanamento dell'industria in crisi profonda (Fiat e non solo), il TAV sarà la mazzata finale all'economia piemontese.

Luogo comune n.4

IL TAV TOGLIERA' I TIR DALLA VALLE.

In realtà

tanto per cominciare, i 10/15 anni di cantiere necessari a costruire la Torino-Lyon porteranno sulle strade della Valle e della cintura di Torino qualcosa come 500 camion al giorno (e alla notte) per il trasporto del materiale di scavo dai tunnel ai luoghi di stoccaggio. Con grande aumento di inquinanti e polveri.

Finita la apocalittica fase di cantiere e realizzata la Grande Opera, chi ci dice che le merci passeranno dall'autostrada alla nuova ferrovia?

Anzi. I promotori dell'opera e recenti studi di ingegneria dei trasporti ci dicono che solo l' 1% dell'attuale traffico su gomma si trasferirà sulla ferrovia.

Bel vantaggio!

Luogo comune n.5

I VALSUSINI SONO EGOISTI. NON PENSANO AGLI INTERESSI DELL'ITALIA.

In realtà

attraverso la Valle di Susa, attualmente, passa già il 35% del totale delle merci che valicano le Alpi! Lungo l'Autostrada del Frejus passano circa 4.500 TIR al giorno, contro i 1.500 del Monte Bianco, in val d'Aosta, dove il numero dei TIR è stato limitato per legge.

Luogo comune n.6

LA TORINO-LYON PORTA LAVORO AI PIEMONTESI.

In realtà

come già sta succedendo per tutte le infrastrutture in corso, si tratterebbe di lavoro precario, per mano d'opera in gran parte extracomunitaria. Inoltre le ditte appaltatrici si porterebbero tecnici e operai dalla loro Regione (ditte e buoi dei paesi suoi). Per i comuni della Valle di Susa e della cintura di Torino arriverebbe invece un bel problema: la mafia.

Turbative d'asta sono già state individuate per la fase di sondaggio geologico a carico di uomini politici piemontesi e non... figurarsi per la realizzazione dell'opera!

Luogo comune n.7

LA LINEA E' QUASI TUTTA IN GALLERIA. CHE MALE FA?

In realtà

fa malissimo. Il tracciato prevede una galleria di 23 km all'interno del Musinè, montagna molto amiantifera. La talpa che perforerà la roccia immetterà nell'aria un bel po' di fibre di amianto. Invisibili e letali. Il vento le porterà dappertutto. Il foehn le porterà fin nel centro di Torino. Respirare fibre di amianto provoca un tumore dei polmoni (mesotelioma pleurico) che non lascia scampo. L'amianto è un materiale fuori legge dal 1977. Scavare gallerie in un posto così è illegale e criminale.

E ancora:

il tunnel Italia-Francia di 53 km scavato dentro al Massiccio dell'Ambin incontrerà (oltre a falde e sorgenti che andranno distrutte) anche roccia contenente uranio.

E ancora:

una linea in galleria si porta appresso tante gallerie minori, trasversali a quella principale. Si chiamano gallerie di servizio, o più simpaticamente, 'finestre'. Ce ne saranno 12! Con altrettanti cantieri, tutti a ridosso di centri abitati. Sarà un inferno di rumore, polvere, camion avanti e indietro per le strette vie dei paesi, di giorno e di notte, per 15 anni almeno.

E ancora:

la perforazione di tratti montani così lunghi vicino a centri densamente abitati potrà prosciugare le falde idriche e gli acquedotti, come accaduto per le gallerie TAV del Mugello, oggetto di processi per disastro ambientale.

E ancora:

la viabilità sarà stravolta. Verranno costruiti sovrappassi in corrispondenza di ogni cantiere. Forse queste nuove strade saranno calcolate come compensazioni all'impatto ambientale dell'opera?

(per averne una vaga idea, farsi un giro sull'autostrada Torino-Milano osservando i guasti della tratta TAV Torino-Novara).

Luogo comune n.8

QUEST'OPERA FA BENE ALL'ECONOMIA, PERCHE' METTE IN MOTO CAPITALI PRIVATI.

In realtà

il costo stimato di 20 miliardi di euro è tutto a carico della collettività.

Tutto denaro pubblico, ma affidato a privati, secondo la diabolica invenzione del general contractor. Garantisce lo Stato Italiano. Nessun privato ci metterà un euro, soprattutto dopo l'esperienza del tunnel sotto la Manica che ha mandato in fallimento chi ne aveva acquistato i bond.

I tantissimi soldi che servono a quest'opera verranno tolti alle linee ferroviarie esistenti (già disastrose), a ospedali, scuole, e a tutti i servizi di pubblica utilità, e allo sviluppo delle energie rinnovabili destinate a sostituire il petrolio.

E ancora:

è già previsto che la nuova linea ferroviaria Torino-Lyon avrà altissimi costi di gestione e che sarà in perdita per decine e decine di anni.

E ancora:

nonostante la maggior parte del tracciato sia in territorio francese, il governo italiano si è impegnato a sobbarcarsi il costo dei due terzi della tratta internazionale (Borgone – St.-Jean-de-Maurienne).

Tanto paghiamo noi.

Luogo comune n.9

CHI E' CONTRO LA TORINO-LYON E' CONTRO IL PROGRESSO.

In realtà

è vero il contrario. Il progresso non deve essere confuso con la crescita infinita. Il territorio italiano è piccolo e sovrappopolato, le risorse naturali (acqua, suolo agricolo, foreste, minerali) sono limitate, l'inquinamento e i rifiuti aumentano invece senza limite, il petrolio è in esaurimento.

Progresso vuol dire comprendere che esistono limiti fisici alla nostra smania di costruire e di trasformare la faccia del pianeta. Progresso vuol dire ottimizzare, rendere più efficiente e durevole ciò che già esiste, tagliare il superfluo e investire in crescita intellettuale e culturale più che materiale, utilizzare più il cervello dei muscoli.

Il TAV rappresenta l'esatto contrario di questa impostazione, è un progetto vecchio e ormai anacronistico, che prevede una crescita infinita nel volume del trasporto merci (che poi saranno i rifiuti di domani), privilegia come valore solo la velocità e la quantità, ignora la qualità, ovvero **se** e **perché** bisogna trasportare qualcosa.

IL MOVIMENTO NO TAV

