

Viviamo a Torino e siamo No Tav

Il Tav – Treno ad alta velocità - è un'opera inutile, dannosa, distruttiva.

Un'opera che ha già devastato mezza Italia. Ovunque inquinamento del suolo, rumore insopportabile, perdita di fonti idriche, distruzione irreversibile dell'ambiente, case abbattute, città spezzate in due da muraglioni.

Ogni chilometro di linea costruita in Italia è costato la vita ad un lavoratore.

Una montagna di soldi pubblici sono stati sottratti ai treni per chi lavora, alle scuole per i nostri figli, ad una sanità decente per tutti... a quello che serve per la vita di ciascuno di noi.

Ha guadagnato chi costruisce, i signori del cemento e del tondino, amici a destra come a sinistra, abbiamo perso noi tutti.

Molti credono che il TAV Torino-Lyon sia solo un affare valsusino ma si sbagliano: l'impatto dell'opera e dei cantieri che per 30 anni sventreranno la nostra città sarà fortissimo.

Secondo il commissario straordinario per la Torino Lione, Mario Virano, ben 250.000 torinesi si troveranno a fare i conti con i cantieri del Tav. 1 su 4 di noi.

Cagnardi, l'architetto che ha preparato il progetto per Torino ha chiamato "birillo" una casa ad otto piani che si troverà sul percorso del Tav nella nostra città. Che fine fanno i birilli lo sanno anche i bambini. Peccato che in questo, come nei tanti altri "birilli" che il Tav incontrerà sulla sua strada, ci abitino uomini, donne e bambini. Gente come tanta, che magari ha fatto fatica a mettere insieme i soldi per una casa che verrà espropriata a basso costo. E parliamo dei "fortunati", perché gli altri, quelli cui la casa non la tireranno giù, il Tav se lo vedranno (e sentiranno) sfrecciare sotto il naso.

Ma... ne vale la pena - dice il sindaco, che ha dichiarato esplicitamente che a Torino "i rischi di impatto sono più forti che in Valsusa". Chiamparino è convinto che dopo le inutili cattedrali olimpiche i torinesi siano ormai rassegnati a tutto.

La retorica di chi vuole l'opera ad ogni costo è piena di due espressioni ripetute come una pubblicità ossessiva perché ci entrino bene in testa: "progresso" e "collegamento con l'Europa". L'immagine è quella della piccola Italia schiacciata dietro la catena alpina, mentre fuori corrono veloci treni e autostrade: camion e vagoni pieni di biscotti, caramelle e copertoni made in Italy che vanno in Francia mentre dalla Francia arrivano biscotti, caramelle e copertoni made in France.

Ma... vale davvero la pena di inquinare l'aria e l'acqua, utilizzando fonti energetiche inquinanti e limitate per così poco?

Torino era la città intorno alla fabbrica, poi le fabbriche le hanno chiuse e ci hanno messo i centri commerciali, belli e luccicanti. Tanti di noi faticano ad arrivare alla fine del mese, l'asilo per i nostri figli costa troppo, dobbiamo fare sei mesi di coda per un esame medico.

La domanda che facciamo a tutti è semplice ma precisa: a noi, alla nostra vita serve tutto questo? I dati, confermati anche dai tecnici governativi - li trovate sul retro - dicono NO.

Invece chi ogni giorno prende il treno per andare a scuola o al lavoro vorrebbe carrozze pulite, treni in orario, gabinetti nelle stazioni, più sicurezza ma di queste "piccolezze" poco importa a chi ci governa, oggi come ieri. Alla destra come alla sinistra.

In questi anni hanno ridotto drasticamente le spese per il trasporto ferroviario. 95.000 lavoratori in meno, molte linee piccole ma preziose tagliate come rami secchi, nessun investimento per la manutenzione mentre miliardi sono stati spesi per l'alta velocità.

Viaggiare in treno è diventato ogni anno più pericoloso: incidenti come quello di Viareggio sono il risultato di scelte scellerate che pongono in secondo piano la salute e la vita di noi tutti.

Sui treni ci sono passeggeri di serie A (quelli della Freccia Rossa), e passeggeri di serie B. È il viaggio all'epoca del Tav, un'opera pagata da tutti ma riservata ai pochi che se la possono permettere.

Da ormai 20 anni, invece, i No Tav si battono per treni sicuri, puliti, a basso prezzo per tutti.

TAV?

INFORMAZIONE, NON PROPAGANDA!

Il **traffico merci** sulla direttrice della Val di Susa **sta diminuendo** sia su strada che su ferrovia.
Fonte: SITAF e quaderni dell'Osservatorio Tecnico sulla Torino-Lione

I **passenger tra Torino e Lione sono troppo pochi** e un collegamento ferroviario diretto tra le due città non regge economicamente: dopo anni di soppressione totale (dal 2004, a fronte di un passivo di 6 milioni di Euro) oggi è reintrodotta un solo treno al giorno. *Fonte: Trenitalia*

La linea ferroviaria esistente in Val Susa potrebbe ospitare un traffico **da 3 a 5 volte** quello attuale. *Fonte: 1° quaderno dell'Osservatorio Tecnico sulla Torino-Lione*

Lo spostamento del traffico merci da gomma a rotaia grazie al TAV Torino-Lione sarebbe **inferiore all'1%**. *Fonte: elaborazione su dati CIG (Commissione InterGovernativa italo-francese)*

Se i lavori si svolgeranno senza ritardi, la realizzazione del TAV Torino-Lione richiederà **15 anni**.
Fonte: Cronoprogramma allegato alla richiesta di finanziamento presentato da Italia e Francia alla UE

Non ci sono privati che investono nella costruzione del TAV. Decine di miliardi di euro di debiti già contratti per la realizzazione delle altre tratte ad Alta velocità in Italia sono caricati **sui bilanci dello Stato** (ossia lì andranno gli Euro che versiamo in tasse) fino al 2060.
Fonte: Corte dei Conti

In Francia e in Spagna il costo medio dell'Alta velocità è stato **tra i 9 e i 10 milioni di euro al chilometro**. In Italia il costo dell'AV al chilometro è stato di:

- **32 milioni di euro al chilometro** per la Roma-Napoli
- **70 milioni di euro al chilometro** per la Torino-Milano
- **76 milioni di euro al chilometro** per la Firenze-Bologna. *Fonte: Corte dei Conti*

La stima dei costi della Torino-Lione si aggira intorno ai **14 miliardi di euro** (dati del 2004). L'Italia pagherà il **50% del totale della linea**, anche se la maggior parte si trova su territorio francese. Italia e Francia chiedono all'Europa di finanziare il 20-30% della tratta transfrontaliera (corrisponde a meno del **10% del totale del costo**). *Fonte: accordo intergovernativo italo-francese del 2004*

Fabbisogno finanziario per la messa in sicurezza degli edifici scolastici: 13 miliardi di euro
Fonte: Guido Bertolaso alla Camera il 24 novembre 2008

Fabbisogno finanziario per la messa in sicurezza del territorio: 44 miliardi di euro
Fonte: Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici alla Camera 3 novembre 2009

Nel tratto toscano (**Mugello**) dell'Alta Velocità Bologna-Firenze, si sono seccati 57 km di fiumi, la portata di altri 24 km di corsi d'acqua si è drasticamente ridotta, sono state prosciugate 37 sorgenti e 5 acquedotti.
Fonte: documenti del processo di Firenze al consorzio CAVET (general contractor della tratta TAV Bologna-Firenze)

Il TAV ha impatti ambientali superiori al trasporto merci su gomma se si considerano anche la fase di costruzione e l'invasività delle sue infrastrutture.
Fonte: Università di Siena, « Analisi termodinamica integrata dei sistemi di trasporto »

I cantieri TAV portano poco lavoro locale: sulla tratta Torino-Novara, nel 2004 **solo un terzo circa dei lavoratori era residente in Piemonte**.
Fonte: Regione Piemonte, Osservatorio Regionale Monitoraggio Epidemiologico - TAV

O velocità o merci: non esisteranno mai in Italia e in Europa linee ferroviarie ad alta velocità su cui passino anche treni merci, come si vorrebbe fare sulla Torino-Lione, perché i costi di manutenzione della linea sarebbero enormi. Alle merci serve più puntualità, non più velocità.
Fonte: dicembre 2009, intervista al prof. Marco Ponti, docente di Economia dei Trasporti al Politecnico di Milano

Altre informazioni: www.notavtorino.org; www.notav.eu; www.ambientevalsusa.it; www.notav-valsangone.eu; www.notav.info; www.spintadalbass.org; www.notav-avigliana.it; notav_autogestione@yahoo.it