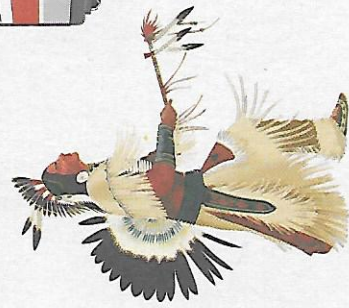


# Le ragioni del NO

Abbiamo raccolto e sintetizzato le principali ragioni dell'opposizione al progetto di alta velocità ferroviaria proposto con la costruzione del tunnel di base tra la valle di Susa e la Maurienne.

I dati oggettivi, non basati su previsioni di traffico sovrastimate o su costi di realizzazione sottostimati, impongono l'abbandono del progetto ALTA VELOCITA' in valle di

Susa, suggerendo soluzioni meno costose, ambientalmente e tecnologicamente all'avanguardia, e ugualmente funzionali.



# ALTA VELOCITA'

## Le ragioni del NO





Ideazione  
Mephisto Group

Realizzazione grafica e stampa  
Morra - Condove

Direttore Editoriale  
Mario Cavargna

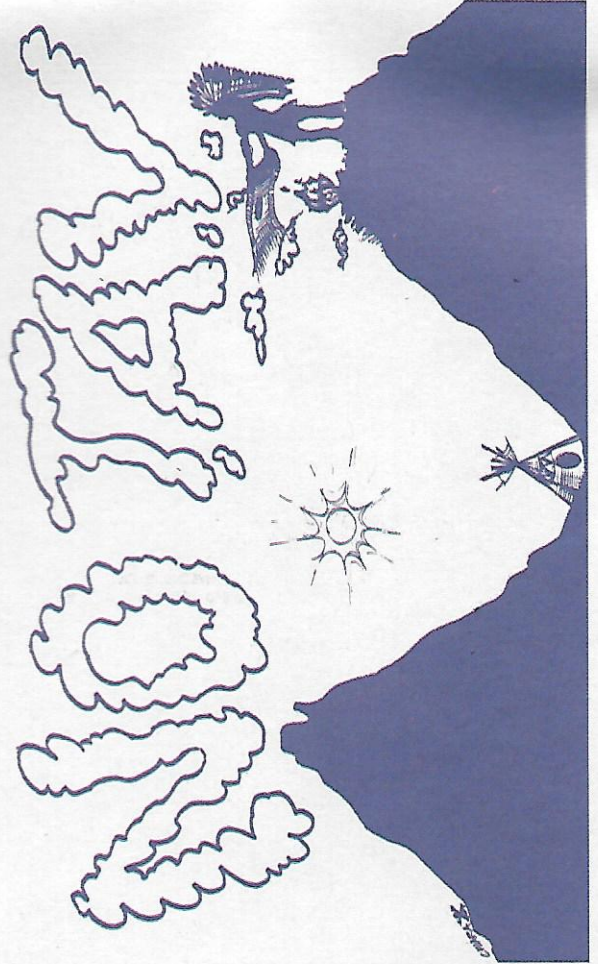
Coordinamento redazionale  
Oscar, Enzo, Max, Gianluca, Claudio, Chiara

Illustrazioni  
Chiara, Gianpaolo, Toni

In collaborazione con:  
Comitati contro l'Alta Velocità, Comitato Habitat,  
Coldiretti, Lega Ambiente, Pro Natura, Valsusa Viva, WWF.

© Morra

Via Torino 11/d - Condove  
Tel. 011/9644264 - Fax 011/9644245



In molte occasioni abbiamo evidenziato le posizioni assunte dalla Comunità Montana sul problema dell'Alta velocità in Valle.

Alcune volte ci è sorto anche il dubbio di non riuscire ad informare i nostri concittadini così come avremmo voluto, e come peraltro abbiamo cercato di fare.

Questo opuscolo, di facile lettura, ci è parso il modo migliore per continuare la nostra doverosa opera di informazione.

L'unità di intenti degli Enti locali ed il consenso ottenuto tra la popolazione sulla posizione assunta contro l'Alta velocità ferroviaria, ci stimolano a continuare la nostra civile "battaglia" in favore della nostra gente.

Un modo semplice, questo, per far giungere un messaggio chiaro a tutti i cittadini Valsusini affinché le ragioni che ci hanno convinti ad opporre un "NO" netto divengano momento di riflessione per tutti, nell'intento sincero di porre al centro dello sviluppo della nostra valle "l'uomo".

Per la Giunta di Comunità Montana  
Il Presidente

Luciano Frigieri

maggio '96



PERCHÉ QUESTA TERRA PER NOI È SACRA -

# La Storia di

# un popolo

Liberamente ispirata  
alla lettera di Capo Seattle  
al presidente Usa nel 1854

.. IL MORMORIO DELL'ACQUA  
E LA VOCE DEL PADRE  
DI MIO PADRE ...

L'ANIMALE... L'ALBERO... L'UOMO...

... TUTTE LE COSE  
DIVIDONO LO STESSO  
RESPIRO ...





QUANDO IL GRANDE  
CAPO DI WASHINGTON  
MANDA A DIRE CHE  
DESIDERA COMPRARE  
LA NOSTRA TERRA,  
EGLI CHIEDE MOLTO  
A NOI.



7

SAPPIAMO CHE L'UOMO  
BIANCO COMPRENDE  
IL NOSTRO PENSARE

CHIARA





... UN PEZZO DI TERRA NON  
E' UGUALE AD UNO VICINO ...  
L'AVIDITA' DIVORERA' LA TERRA.



QUALUNQUE COSA SUCCEDDE  
SULLA TERRA SUCCEDDE  
AI FIGLI DELLA TERRA.



QUALUNQUE COSA L'UOMO  
FA ALLA TERRA, EGLI LA  
FA A SE' STESSO ...

... SAPPIAMO  
COME E FINITA  
LA LORO STORIA ...

#HARA

GLI INDIANI HANNO  
CREDUTO A GROSSE  
**BUGIE**, PER NOI FORSE  
C'E' ANCORA SCAMPO!



## CHE COSA È L'ALTA VELOCITÀ

L'Alta Velocità da 300 chilometri orari ha bisogno di linee completamente nuove con un costo che è circa 10 volte quello del potenziamento delle linee esistenti.

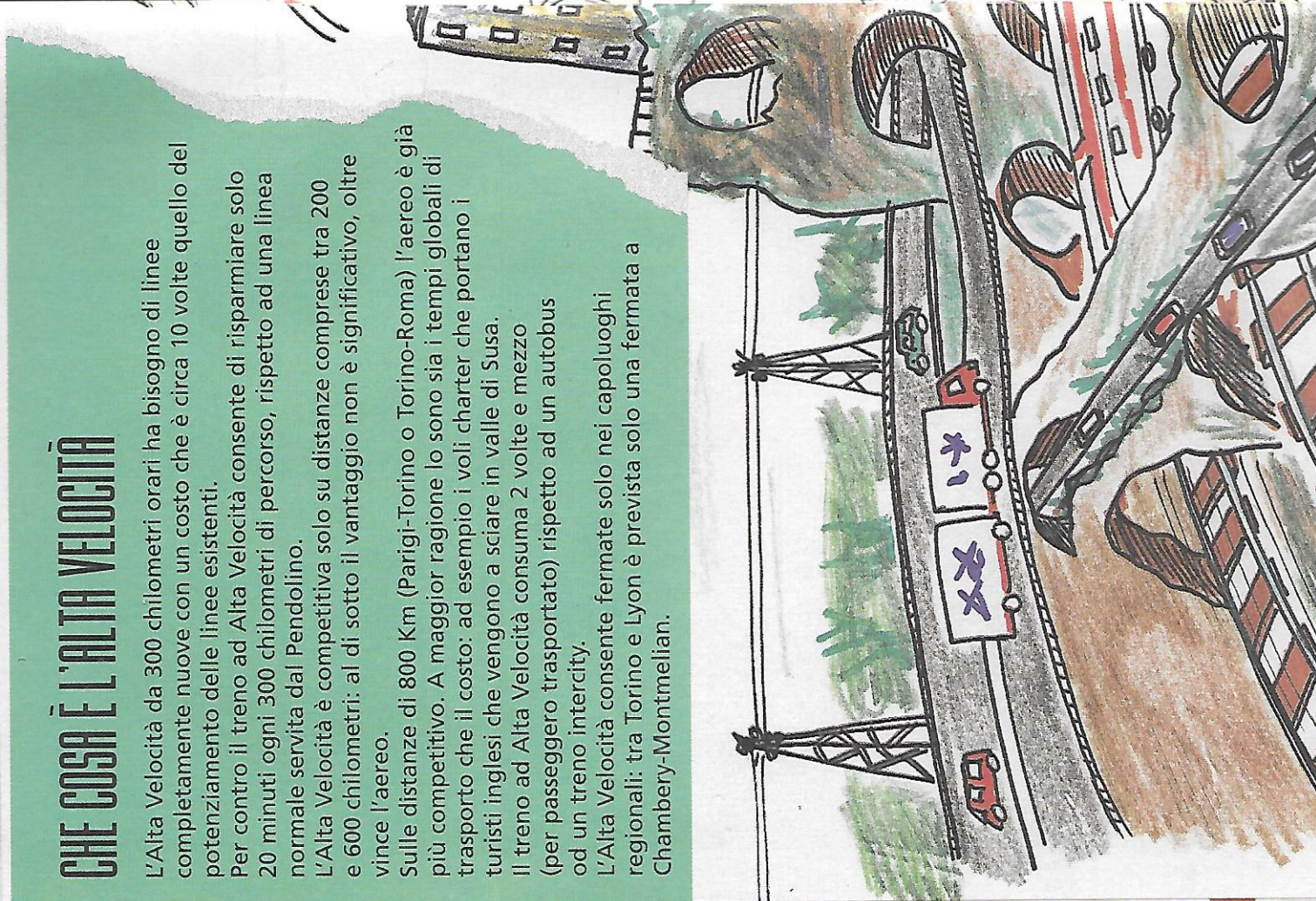
Per contro il treno ad Alta Velocità consente di risparmiare solo 20 minuti ogni 300 chilometri di percorso, rispetto ad una linea normale servita dal Pendolino.

L'Alta Velocità è competitiva solo su distanze comprese tra 200 e 600 chilometri: al di sotto il vantaggio non è significativo, oltre vince l'aereo.

Sulle distanze di 800 Km (Parigi-Torino o Torino-Roma) l'aereo è già più competitivo. A maggior ragione lo sono sia i tempi globali di trasporto che il costo: ad esempio i voli charter che portano i turisti inglesi che vengono a sciare in valle di Susa.

Il treno ad Alta Velocità consuma 2 volte e mezzo (per passeggero trasportato) rispetto ad un autobus od un treno intercity.

L'Alta Velocità consente fermate solo nei capoluoghi regionali: tra Torino e Lyon è prevista solo una fermata a Chambery-Montmelian.







BUON APPETITO

## CHE COSA È LA SOCIETÀ T.A.V.

Non è affatto vero che l'Alta Velocità sia finanziata anche da capitali privati che "scommettono" sul suo successo. Il 45,5 % è versato dallo Stato tramite le Ferrovie. Il restante 54,5 % è in obbligazioni garantite dallo Stato per il loro valore e dalle Ferrovie dello Stato per il loro rendimento.

Le Ferrovie si impegnano infatti a pagare un affitto sull'utilizzo delle linee che non dipenderà dai risultati economici dell'alta velocità, ma dagli interessi sui capitali da remunerare.

Ciò nonostante le 27 banche che si dividono il "piccolo" capitale sociale hanno discusso per due anni e mezzo per aumentarlo ed alcune hanno rinunciato.

Attraverso la T.A.V., che "finge" di essere privata, si sono potuti evitare gli appalti pubblici e dare 30.000 miliardi di appalti a trattativa privata a consorzi costituiti "appositamente".



# I TRAFFICI

Nelle Alpi, da Ventimiglia a Trieste, esistono 20 valichi, ma il 20% di tutto il traffico commerciale dell'arco alpino passa già per il Frejus, per ferrovia e per autostrada.

La filosofia del nuovo tunnel è di creare un nuovo enorme "effetto imbuto" a scapito degli altri itinerari possibili.

Nelle Alpi piemontesi e della Valle d'Aosta, su 400 chilometri di arco alpino, esistono già tre tunnel ferroviari e tre autostradali, più uno di prossima costruzione, oltre un tunnel stradale in attesa di rifacimento. Anche senza il nuovo traforo del Moncenisio questa è già la massima concentrazione mondiale di grandi infrastrutture di attraversamento.

Nel complesso le infrastrutture esistenti sono utilizzate solo tra il 40 e il 55% della loro attuale potenzialità.

L'isolamento del Piemonte e la saturazione delle vie di traffico sono una falsità.

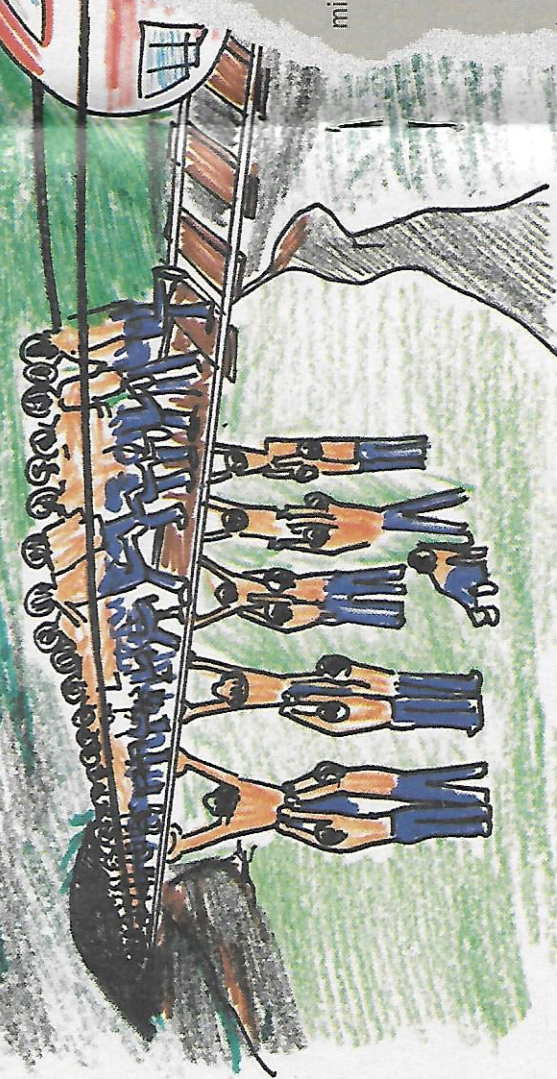
La stessa Regione Piemonte sostiene due tesi del tutto opposte per promuovere il traffico ferroviario del Moncenisio e quello autostradale del Mercantour, a soli 90 Km di distanza uno dall'altro.





# L'OPERA FARAONICA

17



## I COSTI

In base al costo finale dell'Eurotunnel, che ha raddoppiato il preventivo arrivando a 24 mila miliardi di lire per 50 chilometri di galleria, ed al preventivo per quella del S. Gottardo, che è di 12 miliardi di franchi svizzeri ed è ritenuto sotto stimato, si può ipotizzare un costo di 18 - 20.000 miliardi di lire per il tunnel di base (se tutto va bene) e di 5 - 10.000 miliardi per i 200 chilometri della linea Torino-Lione. Autorevoli quotidiani finanziari hanno indicato un costo complessivo di 30.000 miliardi sia per la linea del Moncenisio che per il tunnel del Brennero. Proprio per gli alti costi i governi austriaco e tedesco hanno rinunciato a quest'ultima opera in favore dell'ammodernamento della linea. Per remunerare il capitale speso nella costruzione della Torino-Lione non basterebbe neppure tutto il ricavo del traffico ferroviario merci in Italia (1.500 miliardi) ed è improbabile che il traffico commerciale possa o voglia aggiungere una cifra di questo genere solo per prendere una scorciatoia rispetto alla linea attuale. Nessun privato promuoverebbe una simile opera senza i soldi e la copertura dei rischi da parte dello Stato, che per far credere che questa sia indispensabile utilizza il classico sistema della sovrastima dei traffici e della sottostima dei costi.

16



MINIONI COTONIFICI  
VALSUSA

DOPO ANNI DI  
INATTIVITÀ

FINALMENTE!  
A GONFIE VELE!!



E' STATA  
GENIALE  
L'IDEA DEI  
TAPPI PER  
ORECCHIE



## IL RUMORE

Oltre i 250 chilometri orari il rumore meccanico, che pure continua ad aumentare, viene superato da quello aerodinamico, che cresce tra 60 e

130 volte ad ogni raddoppio di velocità. Il treno ad Alta Velocità si comporta come un aereo che vola a fil di terra, con eguali effetti di disturbo. Le uniche difese che si potrebbero attuare sono pannelli e barriere anti rumore che, a parte il costo altissimo, hanno una utilità limitata ed un forte impatto visivo.

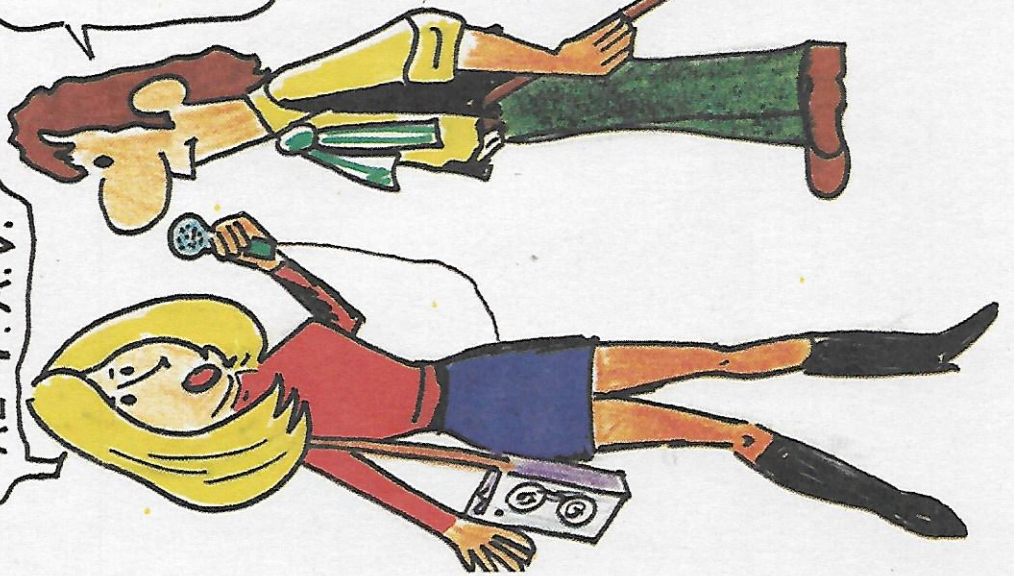
Un caso a parte è quello dell'autostrada ferroviaria, cioè il transito dei TIR su convogli tre-quattro volte più lunghi e più pesanti dei treni attuali, a velocità sensibilmente superiori (140 Km all'ora). Si tratta di un esperimento che non aumenta le capacità della linea ma solo quella del mezzo che la percorre. Per contro si viene a generare un rumore altissimo e continuativo non inferiore a quello prodotto dall'Alta Velocità. Il disturbo sarà reso ancor più grave dall'altissima frequenza prevista per questo tipo di trasporto e dal fatto che esso percorrerebbe la linea attuale, attraversando i paesi, mentre per l'Alta Velocità è prevista una nuova linea. Il rumore generato dalle due stringerà la valle in una morsa assordante.





E' VERO CHE LEI  
E' FAVOREVOLE  
AL T. A. V.

CERTAMENTE!  
PERCHE' DA QUANDO  
PASSA IL T. A. V.  
LA MIA NERINA  
MI FA DIRETTAMENTE  
BURRO E YOGURT  
INVECE DEL LATTE



GARALPA

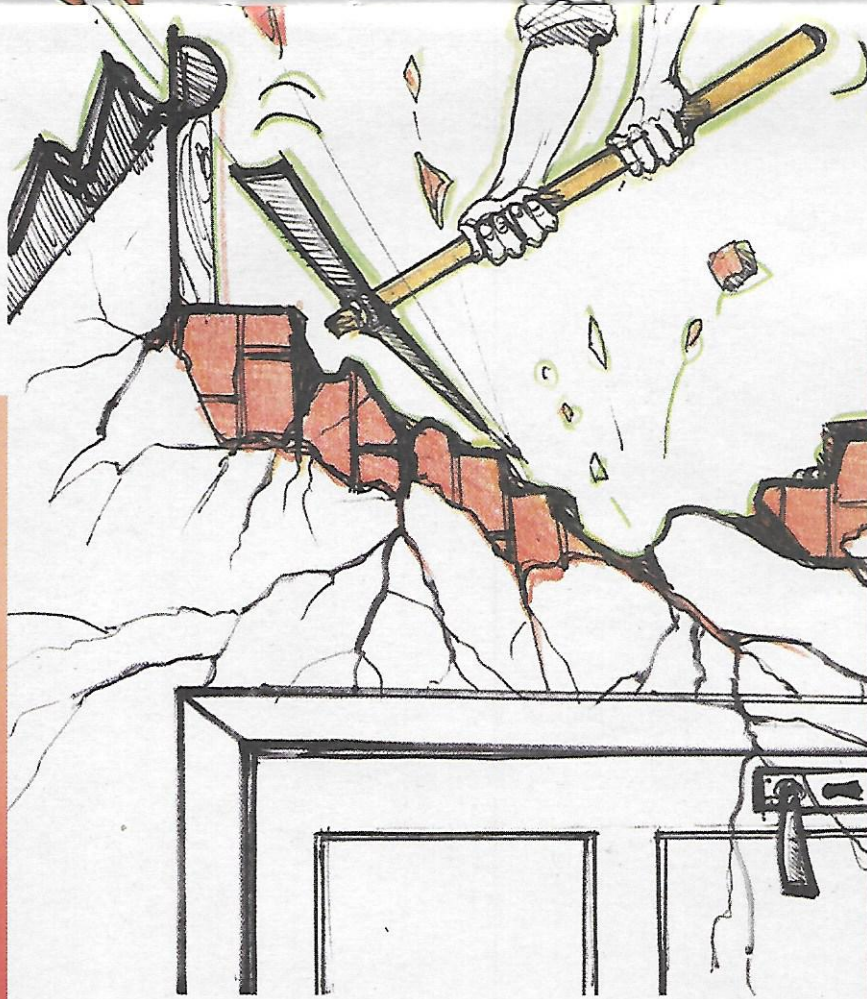
## L'IMPATTO AMBIENTALE

Una linea ad Alta Velocità richiede rettili e raggi di curvatura, con ampiezza maggiore di qualsiasi altra infrastruttura.

In assoluto è quella che si adegua di meno al territorio ed all'ambiente abitato; necessità di un tracciato completamente nuovo che non può sfruttare in alcun punto l'affiancamento a corridoi esistenti. Una qualsiasi intersezione con opere urbane la costringe alla costruzione di alti e lunghissimi viadotti.

Inoltre, per motivi di sicurezza, deve essere separata dal territorio circostante.





## LE SOLUZIONI

Questa nuova linea non è necessaria perchè attirerebbe dentro la valle di Susa un traffico merci che deve essere distribuito meglio sulle vie già esistenti, salvando la residua vivibilità del territorio. Pertanto proponiamo:

- Per il traffico passeggeri l'utilizzo del Pendolino sull'attuale linea ammodernata.
- Per quello merci il trasporto dei TIR per ferrovia con convogli di peso e di velocità compatibili con una tollerabile emissione di rumore e l'utilizzo di itinerari alternativi, come la ferrovia del Tenda.
- Per il restante traffico su gomma l'incentivazione dei TIR con motore "pulito" anche sull'autostrada del Frejus attraverso un sistema di "ecopunti" simile a quello introdotto dall'Austria.

MI CHIAMO ROSSI ,....  
OGGI GRAZIE AL  
T.A.V. Non Sono  
PIU' DISOCCUPATO!





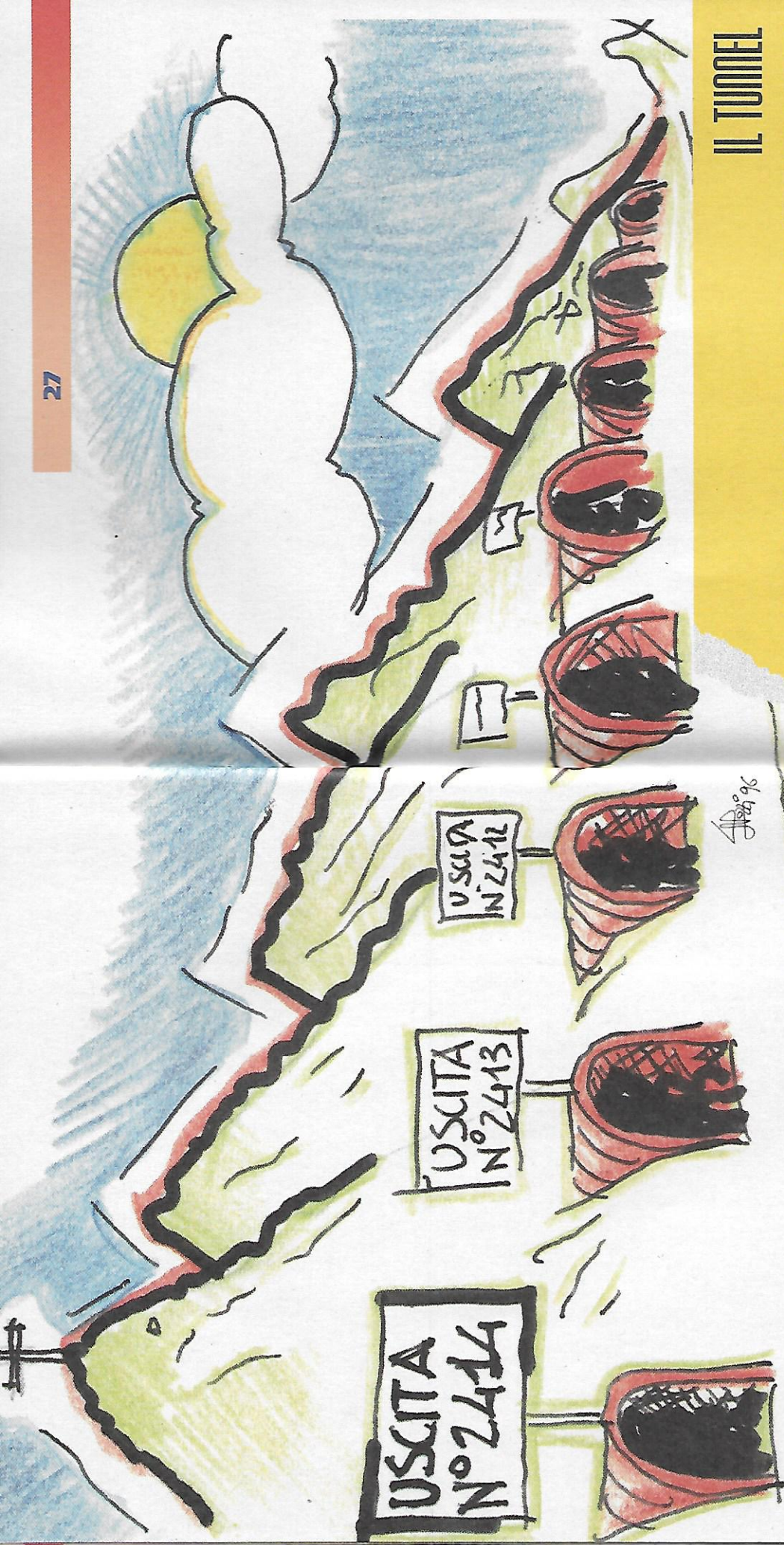
## L'IMPATTO SOCIOECONOMICO

Il progetto francese presentato dalle SNCF e dalla Prefettura della Regione Rodano - Alpi, prevede che i proprietari di immobili nella fascia di 150 metri per parte dalla nuova linea o in situazioni di uguale impatto, possano vendere i loro immobili alla società costruttrice a prezzi ante-opera. Questa possibilità è stata rifiutata dalle Ferrovie italiane per l'alto costo che ne deriverebbe a causa del numero degli immobili interessati.

Dato che il danno esiste, perchè altrimenti non sarebbe stato riconosciuto dalla SNCF, l'alternativa sarebbe subirlo integralmente o, al massimo, accettare i valori offerti dagli espropri e trasferirsi. Il degrado potrebbe essere più vasto, soprattutto nei centri urbani, qualora la malavita dovesse trovare un ambiente favorevole in un vasto patrimonio abitativo abbandonato.







## IL TUNNEL

Il tunnel di 54 chilometri sotto il Moncenisio presenta enormi difficoltà tecniche: tra le principali la presenza nella zona di gessi con un estesissimo sistema acquifero sottostante al Moncenisio. Un problema simile ma meno grave sta inducendo gli ingegneri svizzeri a deviare la galleria del S. Gottardo.

Un secondo problema può essere rappresentato dalla presenza di rocce ricche di minerali di uranio se in profondità vi sarà la stessa composizione che ha indotto la Minatom francese e l'ENEL a perimetrare ampie zone del massiccio dell'Ambin e del piccolo Moncenisio. Un ulteriore problema sarebbe lo smaltimento degli 8 milioni di metri cubi di roccia che si prevede di estrarre.

Una volta costruita, la galleria dovrebbe essere dotata di un impianto di raffreddamento per smaltire le temperature di 45 - 50° C che si formano nella parte centrale della galleria.

NON VI PREOCCUPATE!  
IL T.G.V. PASSERÀ TUTTO  
DENTRO LA MONTAGNA!



# LE ALTERNATIVE

La velocizzazione del traffico passeggeri si può fare con l'ETR 460 "Pendolino" che può avvicinare i risultati del TGV con un decimo dei costi di infrastrutture, con ovvio riflesso sulle tariffe di viaggio. Per quanto riguarda le merci, i miglioramenti delle rese si ottengono assicurando una moderna e tempestiva gestione dei tempi di instradamento alle partenze e di smistamento all'arrivo (evitando i tempi morti agli scali), non facendole correre sempre più veloci. L'ammodernamento delle ferrovie che chiediamo è un miglioramento tecnologico; a questo riguardo il "Pendolino" è un prodotto insuperabile dell'industria italiana che viene venduto in tutto il mondo.





## LA SCELTA

A coloro che si vantavano della velocità con la quale adesso riuscivano a compiere i loro affari e calcolavano quanto veniva risparmiato in tempo, sforzo e denaro, egli rispondeva malevolmente che non importa quanto tempo risparmi un uomo, importa invece che cosa fa con quel tempo risparmiato; se lo impiega male, meglio sarebbe che non lo avesse. Spiegava inoltre che la questione fondamentale non consisteva nell'andare in fretta, ma bisognava considerare dove si andava e per quale faccenda, e che pertanto la velocità non rappresentava sempre un vantaggio.

*"Se devi andare all'inferno, è meglio che tu vada piano".*

Da: **Il ponte sulla Drina**  
di Ivo Andrić

Premio Nobel letteratura 1961



## indice

|         |                           |
|---------|---------------------------|
| Pag. 4  | La storia indiana         |
| Pag. 10 | Che cos'è l'Alta Velocità |
| Pag. 13 | Che cos'è la T.A.V.       |
| Pag. 14 | I traffici                |
| Pag. 17 | I costi                   |
| Pag. 19 | Il rumore                 |
| Pag. 21 | L'impatto ambientale      |
| Pag. 22 | Le soluzioni              |
| Pag. 24 | L'impatto socio-economico |
| Pag. 27 | Il tunnel                 |
| Pag. 28 | Le alternative            |
| Pag. 30 | La scelta                 |

