

# Le sciagure non vengono mai sole!

Ad accompagnare le calamità naturali, istituzionali ed economiche dei nostri giorni è in arrivo un evento di portata storica, che cambierà irreversibilmente la fisionomia e la vita del nostro Paese:

## la costruzione della linea ad Alta Velocità.

La Tav sarà la più colossale infrastruttura mai costruita in Italia, la più inutile, economicamente fallimentare, distruttiva per l'ambiente. Insomma, un'opera faraonica, concepita nel più perfetto stile 'vecchio regime'.

### Un po' di storia.

L'idea di realizzare linee ad alta velocità è del 1986. Presidente del Consiglio era Bettino Craxi, ministro dei lavori pubblici Franco Nicolazzi, ai trasporti Claudio Signorile.

### Oggi tutti inquisiti.



Ai vertici delle FS c'era Ludovico Ligato. Inquisito, morto ammazzato a margine di una delle mille storie di mafia e appalti del nostro Bel Paese...

Il progetto fu poi accantonato dal nuovo commissario straordinario delle FS Mario Schimberni che lo definì 'Un motore da fuoriserie montato su un'utilitaria'.

### L'utilitaria naturalmente è l'Italia.

Applicando questo paragone alle spese di un nucleo familiare si potrebbe dire che sarebbe come se una famiglia che non ha neppure i soldi per sfamare i figli

## Quasi tutti i Comuni della nostra Valle hanno deliberato contro l'Alta Velocità.

Sul problema "rumore" è già stato detto molto: i Tgv producono effetti aerodinamici che sommati ad altri meccanici producono una specie di boato, in grado di raggiungere i 90-95 decibel.

Si tratta di un rumore impulsivo, che appare rapidamente e quasi altrettanto rapidamente scompare, presentando sotto quest'aspetto delle analogie con quello a cui sono soggette le popolazioni che vivono nei pressi degli aeroporti.

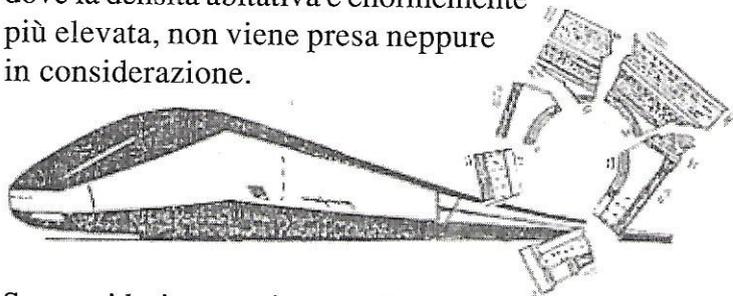
Gli effetti psicologici di questo tipo di rumore sono più gravi delle sorgenti continue, come le autostrade, in quanto al disturbo ordinario si sommano difficoltà di assefazione e fenomeni legati all'effetto sorpresa. All'impatto acustico va aggiunto quello delle vibrazioni trasmesso dal passaggio dei treni al suolo e da questo alle abitazioni.

In pratica gli abitanti che vivono fino a 150-200 metri dai binari dovranno attendersi vibrazioni e boati, intervallati da periodi medi di 5 minuti di relativa quiete per tutto l'arco delle 24 ore.

Le famose barriere acustiche (a parte il loro deprimente impatto visivo) hanno un'efficacia non garantibile a priori, specialmente in una vallata alpina soggetta a fenomeni di eco e riverbero; specialmente per i nuclei abitati sulle pendici montane nei cui confronti le barriere potrebbero addirittura svolgere una funzione di amplificazione del rumore.

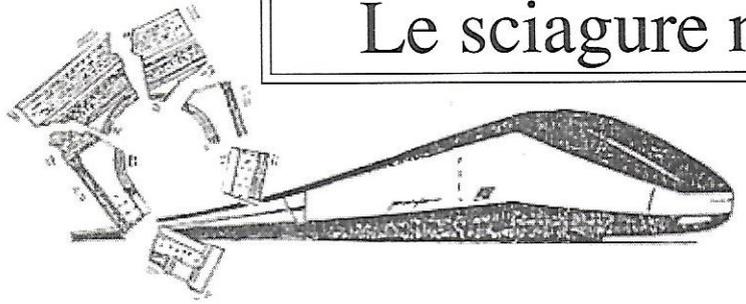
Se a ciò si aggiunge l'elevato costo, si può comprendere la decisione delle ferrovie francesi di acquistare a prezzi di mercato precedenti la realizzazione dell'opera, le abitazioni in tutta la fascia di 300 m. a cavallo della ferrovia.

Una simile soluzione è concepibile in Francia grazie al basso numero di abitazioni lungo la linea; in Italia, dove la densità abitativa è enormemente più elevata, non viene presa neppure in considerazione.



Se consideriamo poi una valle come la nostra, già sovraccarica di infrastrutture, dove dovrebbero traslocare gli abitanti, cui verrebbe sottratta una fascia lunga 60 Km. e larga 300 metri nella zona ancora abitabile?

**RISALIAMO  
TUTTI IN  
MONTAGNA?**



La forse proprio per questa sua filosofia Schimberni è stato a sua volta accantonato e sostituito da un brillante manager, l'avvocato Lorenzo Necci, proveniente dallo spregiudicato mondo della finanza internazionale e del petrolio; costui ha provveduto immediatamente a licenziare metà dei ferrovieri (scaricando i costi di FS sui fondi pensione), a tagliare servizio e manutenzione, e naturalmente ad impegnare risorse vecchie e nuove sul grande progetto Tav.

## **Fretta e silenzio hanno contraddistinto le prime fasi di questo processo.**

Ad esempio la scadenza per la firma dei contratti entro il 31-12-92 mirava ad evitare la partecipazione delle imprese comunitarie: il recepimento della normativa CEE stabiliva che dal 1 gennaio 1993 appalti di tale consistenza avrebbero dovuto essere aperti garantendo modalità sicuramente più limpide e costi probabilmente più bassi.

L'Alta Velocità Italiana è stata affidata prima ancora di approvare i progetti, senza verificare l'eventuale compatibilità territoriale e urbanistica nella particolare situazione del nostro paese.

La concessione è stata affidata con trattativa privata a tre 'General Contractor', IRI, FIAT ed ENI, che hanno scelto le imprese che dovranno realizzare le nuove linee. Molte di queste imprese (a cominciare dalla Cogefar Impresit, Grassetto di Salvatore Ligresti, Itinera di Marcellino Gavio, Gambogi, Recchi, ecc.) sono state fortemente coinvolte in Tangentopoli.

Presidente del Comitato direttivo del consorzio CAV è Enzo Papi, arrestato ed inquisito, vicepresidente è Filippo Milone, inquisito anch'esso.

L'insieme di tali imprese, (molte delle quali inquisite, come già detto) ha già ricevuto in anticipo oltre mille miliardi per studi sulla fattibilità e progettazione.

La *Germania*, pur realizzando treni veloci, punta all'integrazione dell'intera rete dei trasporti, merci comprese, giudicandola più congeniale alle esigenze di sviluppo equilibrato del sistema ferroviario.

L'*Inghilterra* ha addirittura rinunciato a collegare Londra con il Tunnel sotto la Manica con una linea ad alta velocità, e i treni continuano a percorrere la linea esistente.

## **La storiella del treno veloce con il quale si entra in Europa è quindi un mito provinciale fatto proprio da politici mediocri.**

La stessa Unione Europea non vincola i paesi membri all'adozione del sistema ad alta velocità da 300 Km/h, bensì indica diverse soluzioni allo sviluppo della rete ferroviaria.

In Europa sarebbe meglio entrare con treni che vanno a 160 Km/h e con una rete ammodernata, con passeggeri che vengono da uno Stato economicamente forte, moralmente solido, che abbia debellato criminalità, parassitismo e corruzione e che abbia definitivamente reso trasparenti le questioni degli appalti pubblici. (Oltretutto, le strabilianti prestazioni dell'Alta Velocità andrebbero confrontate con i costi ed i tempi garantiti dal potenziamento delle attuali linee: scopriremmo che mezz'ora in meno può voler dire 10.000 miliardi in più.)

## **Chi paga?**

Dicono che la spesa per la costruzione sarà a carico dei privati, ma è una mistificazione.

Infatti lo Stato sosterrà il 40% degli oneri a fondo perduto, si farà garante presso le banche e si accollerà l'interesse sui mutui.

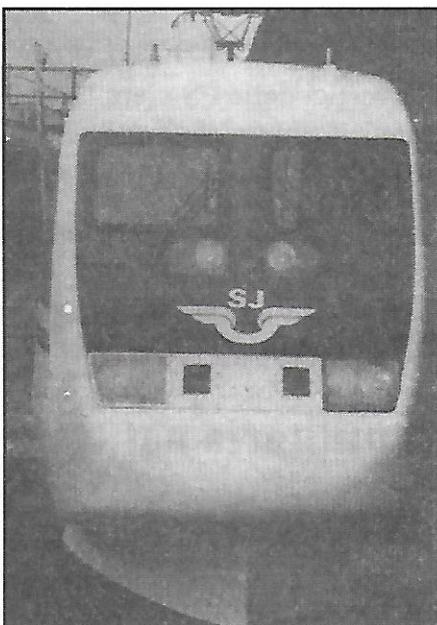
## **Addirittura, alla Tav verranno ripianate le perdite di esercizio qualora il traffico dovesse risultare scarso!**

Gli imprenditori privati quindi spenderebbero risorse interamente pubbliche (soldi nostri) al riparo da ogni rischio.

## **Cosa fanno gli altri?**

Sono numerosi i Paesi più ricchi del nostro che hanno rinunciato all'Alta Velocità, perché considerata antieconomica.

L'*Austria* e la *Svizzera* hanno deciso di velocizzare la rete ferroviaria.



# non vengono mai sole!

Il costo ufficiale di tutta l'operazione Alta Velocità continua ad oscillare fra i 30.000 e i 40.000 miliardi; in realtà nessuno oggi sa realmente quanto verrà a costare.

Secondo noi, le FS dovrebbero spendere meglio i nostri soldi e gli investimenti dovrebbero essere ben altri:

- ◆ il decongestionamento dei nodi di penetrazione e di transito nelle grandi aree metropolitane piuttosto che l'aumento di capacità e velocità lungo le linee
- ◆ l'affidabilità del trasporto merci
- ◆ il pieno utilizzo dei centri intermodali (cattedrali nel deserto costate centinaia di miliardi)
- ◆ il raddoppio di molte linee importanti e/o la diffusione di moderne sistemi di sicurezza e segnalamento in grado di triplicare la capacità di traffico
- ◆ il decentramento delle stazioni e la creazione di parcheggi di interscambio
- ◆ la frequenza e la puntualità dei convogli.
- ◆ la pulizia delle stazioni e delle vetture

**I BENEFICI SAREBBERO IMMEDIATI E PER TUTTI. E SOPRATTUTTO CI COSTEREBBE ASSAI MENO.**



## Cosa succederà?

Ricordiamoci che l'Alta Velocità, affinché il risparmio di tempo non sia ridicolo rispetto all'investimento, non deve prevedere fermate intermedie fra grossi centri. Verrà quindi utilizzata da quei viaggiatori che salgono a Torino e scendono a Milano, salgono a Milano e scendono a Bologna, salgono a Torino e scendono a Lyon ecc. ecc.

Tutto ciò che esiste in mezzo, ovvero la provincia con le sue migliaia di pendolari che si muovono giornalmente lungo un'infinità di assi tra i centri abitati, non

## Sarà territorio da spianare.

Sono previste costruzioni di lunghi e alti viadotti, sventramenti di aree ad alta densità abitativa, gallerie e trincee.

Tutto questo per trasportare qualche centinaio di persone da una città all'altra.

## Ormai è chiaro che la Tav non risolverà il problema dell'occupazione

### A questo non crede più nessuno.

I 55.000 nuovi posti sono una favoletta per tenere buona la gente.

In ogni caso si tratta di posti precari: 5-6 anni, e POI?

Se davvero si vuole creare occupazione, quanti altri più efficaci e sensati investimenti si possono favorire? In quanti e più intelligenti modi si possono impiegare i 30.000 miliardi?

**IN TUTTA ITALIA ORMAI ESISTONO VARI COMITATI SPONTANEI DI CITTADINI CON RACCOLTA DI FIRME E PETIZIONI PER CERCARE DI FERMARE QUESTO GIGANTESCO AFFARE CHE AVANZA SULLA TESTA DI TUTTI, PER VOLERE DI POCHI E A VANTAGGIO DI POCHISSIMI.**

**TUTTI I PUNTI RIPORTATI FINO QUI** valgono come riflessione generale per il progetto nazionale. Noi come abitanti della Valle di Susa abbiamo ancora più motivi per essere contro questa enorme infrastruttura. Lo ha evidenziato bene la Comunità Montana Bassa Val di Susa e Val Cenischia con i suoi quattro **NO**:

**NO**, perché la Valle di Susa non è più in grado di sopportare altre infrastrutture

**NO**, perché la qualità dell'ambiente è diritto fondamentale delle Comunità locali e va considerata nell'ambito dei beni costituzionalmente protetti.

**NO**, perché le scelte in campo economico, politico e amministrativo, vengono assunte in palese contrasto con l'elementare diritto dei cittadini di avvalersi del bene 'natura' quale elemento prioritario della vita di ognuno.

**NO**, perché è demagogico affermare che il problema occupazionale si risolve in valle con la costruzione delle linee ad alta velocità.



I Comitati per il NO alla ferrovia ad alta velocità in Val di Susa.  
presso il Centro Sociale di Condove. Via Buozzi 2/bis