

Questa pagina è una breve introduzione ai motivi per cui siamo contrari alla linea TAV in valle di Susa e in valle Sangone. Ciascun motivo è spiegato brevemente, con rimandi a documenti che potete consultare per avere informazioni più approfondite.

Quest'opera è costosissima

Si parla di 15 miliardi di euro, che presumibilmente aumenterebbero molto come succede di solito in queste occasioni. Tutti sappiamo quanti sono 15 miliardi di euro, ma proviamo a pensarci bene: sono 15000 milioni di euro, 30000 miliardi di lire. Con quei soldi si potrebbero dare 15000 euro a ciascun abitante di Torino e ne avanzerebbero ancora. Tutto questo mentre sempre più persone faticano ad arrivare alla fine del mese. Provate ad entrare in un ospedale o a fare un viaggio su un treno di pendolari, poi chiedetevi se questi soldi non si potrebbero spendere meglio.

Questa opera è inutile

I dati ufficiali della Sitaf spa (la società che gestisce il traforo autostradale del Frejus) mostrano una costante diminuzione del traffico pesante attraverso il traforo.

[Uno studio più completo](#), effettuato da docenti del Politecnico e dell'Università Cattolica di Milano, mostra quanto quest'opera sia inutile e come sarebbe preferibile effettuare investimenti su altre direttrici di traffico che ne avrebbero invece bisogno. Lo studio è pubblicato dal sito www.lavoce.info: Gad Lerner, il 7 dicembre 2005 su LA7, ha definito questo sito "bocconiano liberista, amante di un capitalismo migliore". Non si tratta certo di ambientalisti sfegatati, eppure anche loro sono convinti che l'opera sia inutile.

[Un'altro studio](#) realizzato dalla società Polinomia srl analizza nel dettaglio i traffici merci attraverso le Alpi e giunge allo stesso risultato: l'opera è inutile. Tra l'altro, a pagina 5 di questo studio si legge che nel 2000 al valico di Tarvisio è stata completata una linea ferroviaria "rispondente a tutti i più moderni standard in tema di trasporto merci ferroviario". Nonostante ciò il traffico su ferrovia non è aumentato, mentre il traffico su strada è aumentato del 14-15% medio l'anno. La presenza di una migliore linea ferroviaria non ha attratto nuovi traffici merci che continuano a preferire la strada.

Quest'opera è pericolosa per la salute

I mezzi di informazione insistono sul fatto che la linea ferroviaria sarebbe quasi tutta in galleria e che toglierebbe il traffico dall'autostrada riducendo l'inquinamento. Bisognerebbe proprio essere stupidi per rifiutare una simile occasione, viene da pensare.

Il problema è che le gallerie non ci sono: bisogna prima costruirle. Le gallerie sono tre: una internazionale di 54 Km, una di 12Km e un'altra di 23 Km lungo la valle. La costruzione delle gallerie produrrebbe danni gravissimi. Le gallerie dovrebbero attraversare rocce contenenti

uranio e amianto che verrebbero dispersi nell'atmosfera in seguito ai lavori di scavo.

L'amianto è presente nelle rocce che dovrebbero essere attraversate dalla galleria più orientale, sotto il monte Musiné. Qualunque geologo è in grado di confermarlo, comunque ecco i risultati di uno [studio svolto dall'Università di Siena](#) . Questo studio è stato commissionato da RFI, la società incaricata costruire la parte italiana della nuova linea ferroviaria.

Questo [estratto dai documenti originali RFI](#) (la società incaricata costruire la parte italiana della nuova linea ferroviaria) stima che dovrebbero essere estratti di più di un milione di metri cubi di materiali contenenti amianto.

Ecco un [documento di un oncologo](#) dell'Ospedale San Luigi di Orbassano che descrive la pericolosità dell'amianto presente nelle montagne che verrebbero attraversate dalle gallerie.

Un documento [firmato da oltre 100 medici](#) di base descrive i pericoli dovuti a uranio e amianto.

Questo [documento del noto meteorologo Luca Mercalli](#) , presidente della Società Meteorologica Italiana, conferma che il rischio amianto non riguarda solo la valle di Susa ma si estende almeno fino alla prima cintura di Torino.

Sappiamo benissimo che l'amianto si può trattare in sicurezza. Il problema è che trattare in questo modo una così grande quantità di materiale produrrebbe un aumento enorme dei costi e dei tempi di lavorazione. Tutti sappiamo come spesso vengono svolti i lavori nei cantieri: diventa difficile fidarsi quando in gioco c'è la propria vita e la propria salute.

Il massiccio d'Ambin, immediatamente ad ovest di Venaus, contiene minerali di uranio. Potete [seguire questo collegamento](#) per vedere il risultato di analisi effettuate su campioni di roccia e per avere informazioni sui tentativi fatti più volte di avviare una estrazione di uranio su scala industriale.

In [questa nota](#) le segreterie e i coordinamenti provinciali dei Vigili del Fuoco di Torino si dicono convinti che "l'opera, così come è stata progettata nel suo percorso di realizzazione, rappresenti un serio pericolo per la popolazione e per l'ambiente". Nella stessa nota mostrano forti dubbi sulla possibilità di garantire la sicurezza nelle gallerie in caso di incidente.

Quest'opera avrebbe un impatto ambientale devastante

Le gallerie intercetterebbero le falde che alimentano le sorgenti con il rischio di farle seccare rapidamente così com'è successo con i lavori per l'alta velocità del Mugello. Gli stoccaggi dei materiali di scavo potrebbero aumentare il dissesto idrogeologico già presente nella Valle di Susa. [Leggi il documento](#) presentato alla Commissione Petizioni europea il 29.11.2005

La costruzione dovrebbe durare 15 anni, ma non è difficile aspettarsi durate reali ben superiori: una intera generazione di cittadini crescerebbe all'interno di un enorme cantiere, un'altra generazione non vedrebbe altro che cantieri per il resto della vita.

L'enorme quantità di materiale estratto dalle gallerie richiederebbe un numero impressionante di viaggi di autocarri, rendendo difficilissima la circolazione e portando inquinamento ovunque. Nessuno sa cosa fare del materiale estratto, che verrebbe depositato qua e là nella valle degradando e rendendo invivibili ampie superfici. Questa non è una pianura, questa è una valle larga circa 1 chilometro: molto del poco spazio disponibile è già occupato da due strade statali, una ferrovia e un'autostrada, senza contare due elettrodotti internazionali.

(tratto da www.legambientevalsusa.it)