

LA NUOVA LINEA FERROVIARIA AD ALTA VELOCITÀ/ ALTA CAPACITÀ VERONA-MONACO È

inutile

La ferrovia attuale è usata al 35% circa. Per trasferire le merci dalla strada alla rotaia, quindi, non è necessaria alcuna nuova e gigantesca infrastruttura. I promotori dicono che, completato il TAV, si ridurrebbe il traffico di TIR del 30% sull'autostrada del Brennero. La stessa quota si potrebbe ridurre subito – senza aspettare 30/40 anni – adeguando le tariffe a quelle svizzere e austriache (almeno il 30% del traffico passa dalla A 22 perché i costi al km in Italia sono meno di un quarto rispetto a quelli di Svizzera e Austria).

devastante

Il TAV Verona-Monaco prevede, solo per la parte italiana, 180 km di gallerie attraverso le montagne. Questo vuol dire almeno 30 milioni di metri cubi di materiale di risulta da mettere a discarica (il campanile basso è 3 milioni di metri cubi). I cantieri divorerebbero almeno 100 ettari di terreno solo in provincia di Trento. A questi vanno aggiunti i campi base per gli operai, le aree di manutenzione dei mezzi, le nuove strade per collegare i cantieri. Nelle tratte all'aperto (3 in provincia di Trento) l'infrastruttura occuperebbe da sola non meno di 30 m di larghezza. Il cantiere del S. Gottardo (una galleria di 54 km, di due km più corta del tunnel del Brennero) si estende su di una superficie equivalente a 70 campi da calcio. Gli scavi delle enormi gallerie del TAV metterebbero a rischio, secondo quanto scritto dai tecnici stessi della Provincia, le fonti d'acqua di una decina di comuni trentini. Il cemento misto all'acqua drenata dalle gallerie verso i fiumi sarebbe letale per i pesci. La movimentazione dello smarino e il traffico continuo di camion inquinerebbero – attraverso le polveri – le coltivazioni di mele e uva, danneggiando gravemente la salute.

economicamente insostenibile

la nuova linea costerebbe almeno 20 miliardi di euro. Se dovessimo calcolare l'aumento dei costi che le linee TAV hanno registrato in tutta Italia (di 6, 2 volte) arriveremmo alla cifra impressionante di circa 120 miliardi di euro. Soldi investiti dai privati, nel programma TAV, non se ne sono mai visti. Per far fronte a un simile debito pubblico (90 miliardi di euro nel 2013 per le sole linee progettate nel 1991), lo Stato riduce le spese per i servizi sociali, arrivando a mettere le mani persino sul TFR depositato all'INPS. Il TAV lo vogliono gli industriali, ma lo pagano i lavoratori.

FERMARE IL TAV E' NECESSARIO E POSSIBILE

con una mobilitazione dal basso, paese per paese, senza delegare a nessuno la nostra lotta e il nostro futuro. Per non dover ammettere un giorno di aver accettato la distruzione delle nostre valli senza lottare.

notavtn.blogspot.com

spazio aperto NO Inceneritore NO TAV