

SFMR O ALTA VELOCITÀ?

Per i pendolari è prioritaria la prima, per i politici la seconda. Ma cosa si nasconde dietro al TAV? Ce lo spiega Ivan Cicconi, autore del *Libro nero dell'Alta Velocità*, sabato 22 ottobre a Quarto d'Altino.

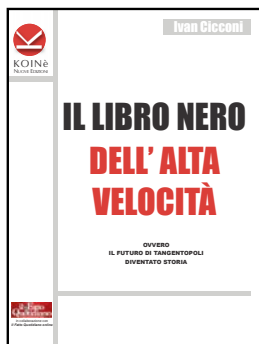
*«La vera storia dell'Alta velocità è la chiave di lettura indispensabile per caratterizzare quello che è diventato un modello, il modello TAV, replicato negli Enti locali dai mariuoli post-moderni, non più affaccendati a celebrare il rito a rischio della tangente, ma trasformati in sanguisughe delle Istituzioni. Lo scambio tangentizio, prima celebrato da soggetti distinti e separati, è diventato intreccio e compromissione, dove la corruzione diventa liquida con tavole imbandite per l'abbuffata dei partiti, tutti; delle imprese di diritto privato di proprietà pubblica, tutte; delle imprese private cooptate nel banchetto da boiardi e faccendieri o penetrate nell'affare in cambio di favori o piaceri ai tanti mariuoli che popolano i cosiddetti partiti della seconda repubblica» (Ivan Cicconi, *Il Libro nero dell'Alta Velocità*)*

Il Treno ad Alta Velocità/Alta Capacità è ritornato alla ribalta grazie alle lotte della popolazione della Valsusa che vuole giustamente impedire quest'opera inutile e costosissima. **INUTILE**, perché da quando è stato presentato il progetto nel 1993 ad oggi il traffico passeggeri è dimezzato, mentre il traffico merci nel 2010 è stato di 2,4 milioni di tonnellate, pari al 7,5% della potenzialità della linea storica (ma è utile ricordare che mai un treno merci è transitato su una linea specializzata ad alta velocità, né in Italia, né nel resto del mondo dove ci sono infrastrutture di questo tipo). **COSTOSISSIMA** perché a fronte della stima dei costi preventivata nel 1993 di 2.278 milioni di euro preventivati nel 1993, nel 2010, senza nessun cantiere aperto la stima della quota della spesa a carico dell'Italia – sottratti quindi a scuola, sanità, etc. – è di 8.000 milioni di euro.

La loro lotta è la nostra lotta; la lotta dei **90.000 PENDOLARI** che ogni giorno si recano a Venezia per lavoro e che dal 1990 stanno aspettando la piena realizzazione del **SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO REGIONALE**. Ma anche nella nostra Regione e, in particolare, nel nostro territorio, ai primi posti dell'agenda politica non c'è l'SFMR, ma bensì la nuova linea per il TAV Venezia-Trieste, il cui costo ufficiale dichiarato nel DPEF 2008-2012 di 6.129 milioni di Euro è lievitato a **12.500 MILIONI DI EURO**, secondo le stime del 2009 riportate proprio nel *Libro nero dell'Alta Velocità* di Ivan Cicconi.

Sull'utilità di quest'opera e sui vaneggiamenti di alcuni amministratori locali su ipotetiche fermate balneari, sono sufficienti le dichiarazioni dell'Amministratore Delegato di FS **MAURO MORETTI**: «Trieste e Lubiana non

continua sul retro...



Coordinamento Comitati NO TAV Veneto e Friuli Venezia Giulia

IL LIBRO NERO DELL'ALTA VELOCITÀ di Ivan Cicconi

Incontro-dibattito con l'autore

SABATO 22 OTTOBRE 2011 – Ore 9.45
Ore 9:45, Ex Sala Consigliare del Municipio di Quarto d'Altino

hanno bacini di passeggeri sufficienti a ripagare l'opera. Ci sono problemi finanziari da noi e maggiori in Slovenia... La TAV collega grandi città e non villaggi... in Veneto fermate solo a Verona, Padova e Venezia. E non si tratta di un treno con fermate balneari» (“Il Corriere del Veneto”, 29/4/2011).

Nonostante le parole di Moretti, l'Assessore Regionale ai trasporti **RENATO CHISSO** ha ribadito, con lungimiranza: «La Regione vuole la TAV»; il che significa che le poche risorse disponibili saranno dirottate verso questo folle progetto, mentre i pendolari continueranno il loro quotidiano calvario fra **TARIFE IN AUMENTO, SOPPRESSIONI IMPROVVISE, TRENI AFFOLLATI, PICCOLI, E IN RITARDO.**

Se siete abbastanza indignati, aiutateci a mettere al primo posto dell'agenda politica l'**AMMODERNAMENTO TECNOLOGICO E INFRASTRUTTURALE DELLA LINEA STORICA**, sostenuto dai maggiori esperti di queste problematiche sul nostro territorio, che costerebbe un decimo e con il quale si otterrebbero più treni, sia passeggeri che merci.

+ TRENI - TAV

- Il Treno ad Alta Velocità assicura tempi di percorrenza veloci solo se le fermate sono a **200-300 KM** l'una dall'altra;
- il Treno ad Alta Velocità ha bisogno di **DIVERSE MIGLIAIA DI PASSEGGERI AL GIORNO** per compensare i costi di costruzione, esercizio e manutenzione;

MA

- il costo al km dell'Alta Velocità in Italia è **4-5 VOLTE QUELLO DEGLI ALTRI PAESI** dove questo tipo di trasporto è già in funzione. Ovviamente qui le lobby affaristiche vogliono le “grandi opere” proprio perché sono occasioni speculative;
- per le caratteristiche geografiche e di elevata urbanizzazione tipiche dell'Italia, questo

tipo di interventi sono particolarmente **IMPATTANTI**, sia sull'ambiente che sulle popolazioni residenti lungo i tracciati;

- l'Europa **NON IMPONE LA REALIZZAZIONE** dell'Alta Velocità; in Italia questa è una scelta del Governo;
- l'Europa contribuisce in **MINIMA PARTE** ai costi della progettazione e della costruzione e solo per le tratte trans-frontaliere (Italia-Francia ed Italia-Slovenia);
- per quanto riguarda la nostra Regione va detto che i passeggeri/giorno fra Trieste e Torino sono assolutamente **INSUFFICIENTI PER GARANTIRE REDDITIVITÀ ALLA LINEA;**
- se un servizio ha elevati costi e scarsa utenza poi **TUTTA LA COLLETTIVITÀ** dovrà coprirne i costi;
- la linea Venezia-Trieste **NON È SATURA** ed allora perché costruire una linea AV-AC (Alta Velocità/Alta Capacità) quando si può migliorare l'esistente?

CHE FARE?

- riorganizzare il sistema ferroviario per favorire un **MAGGIOR UTILIZZO** della ferrovia a scapito della strada;
- curare la **QUALITÀ DEL SERVIZIO** ed aumentare l'offerta all'utenza;
- realizzare quanto prima il trasferimento strategico del trasporto merci da gomma a rotaia attraverso l'**AMMODERNAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA ESISTENTE;**
- migliorare la manutenzione sostituendo ed incrementando il materiale rotabile;

Abbiamo bisogno di **RISPOSTE FUNZIONALI A BREVE TEMPO**, non di costosissime ed impattanti cattedrali nel deserto, che incidono ed incideranno ancora di più nel debito pubblico, con tempi di esecuzione pluridecennali, disagi per la cantierizzazione e solo una servitù di passaggio per i territori attraversati.

Questi sono gli amari frutti dell'attuale sistema economico!