

Luogo comune n. 6**LA TORINO-LYON PORTA LAVORO AI PIEMONTESI**

In realtà come già sta succedendo per tutte le infrastrutture in corso, si tratterebbe di lavoro precario, per mano d'opera in gran parte extracomunitaria. Inoltre le ditte appaltatrici si porterebbero tecnici e operai dalla loro Regione (ditte e buoi dei paesi suoi). Per i comuni della Valle di Susa e della cintura di Torino arriverebbe invece un bel problema: la mafia.

Turbative d'asta sono già state individuate per la fase di sondaggio geologico a carico di uomini politici piemontesi e non... figurarsi per la realizzazione dell'opera!

Luogo comune n. 7**LA LINEA E' QUASI TUTTA IN GALLERIA. CHE MALE FA?**

In realtà fa malissimo. Il tracciato prevede una galleria di 23 km all'interno del Musinè, montagna molto amiantifera. La talpa che perforerà la roccia immetterà nell'aria un bel po' di fibre di amianto. Invisibili e letali. Il vento le porterà dappertutto. Il foehn le porterà fin nel centro di Torino. Respirare fibre di amianto provoca un tumore dei polmoni (mesotelioma pleurico) che non lascia scampo. L'amianto è un materiale fuori legge dal 1977. Scavare gallerie in un posto così è illegale e criminale.

E ancora:

il tunnel Italia-Francia di 53 km scavato dentro al Massiccio dell'Ambin incontrerà (oltre a falde e sorgenti che andranno distrutte) anche roccia contenente uranio.

E ancora:

una linea in galleria si porta appresso tante gallerie minori, trasversali a quella principale. Si chiamano gallerie di servizio, o più simpaticamente, 'finestre'. Ce ne saranno 12! Con altrettanti cantieri, tutti a ridosso di centri abitati. Sarà un inferno di rumore, polvere, camion avanti e indietro per le strette vie dei paesi, di giorno e di notte, per 15 anni almeno.

E ancora:

la perforazione di tratti montani così lunghi vicino a centri densamente abitati potrà prosciugare le falde idriche e gli acquedotti, come accaduto per le gallerie TAV del Mugello, oggetto di processi per disastro ambientale.

E ancora:

la viabilità sarà stravolta. Verranno costruiti sovrappassi in corrispondenza di ogni cantiere. Forse queste nuove strade saranno calcolate come compensazioni all'impatto ambientale dell'opera? (per averne una vaga idea, farsi un giro sull'autostrada Torino-Milano osservando i guasti della tratta TAV Torino-Novara).

Luogo comune n.8**QUEST'OPERA FA BENE ALL'ECONOMIA, PERCHE' METTE IN MOTO CAPITALI PRIVATI**

In realtà il costo stimato di 20 miliardi di euro è tutto a carico della collettività.

Tutto denaro pubblico, ma affidato a privati, secondo la diabolica invenzione del general contractor.

Garantisce lo Stato Italiano. Nessun privato ci metterà un euro, soprattutto dopo l'esperienza del tunnel sotto la Manica che ha mandato in fallimento chi ne aveva acquistato i bond.

I tantissimi soldi che servono a quest'opera verranno tolti alle linee ferroviarie esistenti (già disastrose), a ospedali, scuole, e a tutti i servizi di pubblica utilità, e allo sviluppo delle energie rinnovabili destinate a sostituire il petrolio.

E ancora:

è già previsto che la nuova linea ferroviaria Torino-Lyon avrà altissimi costi di gestione e che sarà in perdita per decine e decine di anni.

E ancora:

nonostante la maggior parte del tracciato sia in territorio francese, il governo italiano si è impegnato a sobbarcarsi il costo dei due terzi della tratta internazionale (Borgone - St.-Jean-de-Maurienne).

Tanto paghiamo noi.

Luogo comune n.9**CHI È CONTRO LA TORINO-LYON È CONTRO IL PROGRESSO**

In realtà

è vero il contrario. Il progresso non deve essere confuso con la crescita infinita. Il territorio italiano è piccolo e sovrappopolato, le risorse naturali (acqua, suolo agricolo, foreste, minerali) sono limitate, l'inquinamento e i rifiuti aumentano invece senza limite, il petrolio è in esaurimento.

Progresso vuol dire comprendere che esistono limiti fisici alla nostra smania di costruire e di trasformare la faccia del pianeta. Progresso vuol dire ottimizzare, rendere più efficiente e durevole ciò che già esiste, tagliare il superfluo e investire in crescita intellettuale e culturale più che materiale, utilizzare più il cervello dei muscoli.

Il TAV rappresenta l'esatto contrario di questa impostazione, è un progetto vecchio e ormai anacronistico, che prevede una crescita infinita nel volume del trasporto merci (che poi saranno i rifiuti di domani), privilegia come valore solo la velocità e la quantità, ignora la qualità, ovvero se e perché bisogna trasportare qualcosa.