

PETIZIONE PUBBLICA

Al Presidente del consiglio dei ministri, alte cariche dello stato italiano e francese

Gli imprenditori italiani onesti si oppongono fermamente alla nuova linea ferroviaria Torino-Lione poiché totalmente antieconomica, inutile, non giustificabile per spesa e di aggressione al territorio

Il vertice italo-francese che si terrà a Roma il prossimo 20 novembre 2013 rappresenta un incontro che non dovrà dare impulso alla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, ed in particolare al tunnel transfrontaliero di 57 km.

Gli imprenditori italiani onesti affermano la loro ferma opposizione al progetto, il quale:

- è totalmente antieconomico, inutile, non giustificabile in termini di spesa e di aggressione al territorio, e che chiede sacrifici alla popolazione ed al mondo del lavoro non giustificabili nè affrontabili in questo periodo storico
- non è più europeo, ma limitato a Italia e Francia dopo la rinuncia di Portogallo e Spagna e la cancellazione del collegamento ferroviario con la Slovenia;

L'accordo bilaterale sottoscritto il 30 Gennaio 2012 indica espressamente di non consentire l'avvio di alcun cantiere se non in presenza di:

- 1) un nuovo accordo, per ora inesistente, per la ridefinizione della spartizione dei costi tra i due Stati
- 2) la certezza, inesistente, del contributo europeo.

Inoltre all'art. 1 il documento intergovernativo dichiara esplicitamente di non costituire accordo per la costruzione della tratta internazionale (tunnel di base).

La nuova linea ferroviaria merci e passeggeri Torino-Lione è:

- 1) un grave impedimento allo sviluppo economico etico, onesto e finanziariamente affrontabile, e causa una grave contrazione dei posti di lavoro per effetto della privazione dei finanziamenti verso tante, più piccole, opere utili

La Francia è, come l'Italia, un'economia matura che non rappresenta più un grande potenziale commerciale in crescita. Gli scambi sono oggi garantiti grazie a una ferrovia efficiente ed immediatamente usufruibile, la linea storica Torino-Lione attualmente in uso, che è stata recentemente rimodernata (lavori di adeguamento sagoma terminati a Dicembre 2011, con una spesa di quasi 400 milioni di €) e risulta perfettamente efficiente e funzionale, ma è utilizzata per meno del 20% del suo potenziale. Non richiedendo interventi strutturali, la linea attuale risulta enormemente concorrenziale rispetto alla costruzione di una nuova linea che non sarebbe pronta prima di 30 anni ed avrebbe costi elevatissimi sia di costruzione sia di gestione che di manutenzione. Inoltre, già i soli costi di realizzazione della nuova linea sono talmente alti da non essere assorbibili nelle tariffe di trasporto se non con significativi incrementi delle tariffe oppure con ingenti e continue sovvenzioni pubbliche.

I tempi di percorrenza non saranno significativamente ridotti poiché il tracciato prevede, oltre al tunnel transfrontaliero di 57 km, altre decine di km in galleria su entrambi i versanti, che non potranno venire percorsi da lunghi e pesanti treni merci a più di 80 km/ora per evidenti motivi tecnici e di sicurezza, vanificando di fatto il supposto guadagno di tempo provocato dalla pendenza ridotta.



2) Una attività che frena la ripresa economica

Alcuni grandi cantieri europei come la nuova linea Torino-Lione, a causa della enorme spesa e danno ambientale che causano, sono strumenti che affossano il rilancio economico, in quanto divoratori di finanze che vengono sottratte ai progetti più a breve termine, maggiore utilità ed ad immediato profitto. Quello del tunnel di base della linea Torino-Lione (di cui non vi è alcuna certezza che verrà finanziato in maniera tangibile dall'UE) sarà un vero e proprio shock negativo per la crescita e la finanza, generando ulteriore debito pubblico, nuovo dissesto del territorio, chiusura di attività locali e disoccupazione.

3) Un fortissimo impedimento all'attrattività turistica

La nuova linea Torino-Lione sarà pronta fra 30 anni. Per 30 anni la Valle di Susa subirà cantieri devastanti che diminuiranno fortemente l'attrattività turistica, uno dei motori chiave dell'economia regionale. A lavori terminati, la nuova linea taglierà fuori l'intera alta valle in quanto la linea percorrerà la bassa valle fino a Susa, dove entrerà in galleria per poi uscirne solamente in Francia. La linea tradizionale attuale invece percorre ottimamente anche l'alta valle, dove si verifica il passaggio regolare, ogni giorno, di 4 treni ad alta velocità TGV Milano – Torino - Parigi che effettuano fermata in alta valle.

4) Un progetto che causa un danno economico enorme, con un impatto ambientale incalcolabile

Il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione fornirà un'alternativa solo apparentemente più veloce, se si tengono in considerazione le fermate e gli scambi intermodali e l'incognita del viaggio ad alta velocità in un tunnel lungo 57km nella profondità della montagna, un azzardo tecnologico che presenta enormi incognite in termini di sicurezza.

L'impatto ecologico rispetto al viaggio su strada è totalmente vanificato dall'enormità dell'inquinamento causato dai lavori di realizzazione (in termini di polveri, rumore, emissioni di CO₂). Gli stessi proponenti ammettono che, se tutto funzionasse secondo le loro iperboliche previsioni, il costo energetico-ambientale verrebbe assorbito solamente dopo il 2052, per generare il – supposto – benefico solo dopo il 2070. Inoltre, nelle montagne oggetto di scavo, è rilevata la presenza di amianto e di uranio

La linea non potrebbe mai trasferire dalla strada alla ferrovia un milione di camion all'anno come erroneamente dichiarato dai promotori del progetto TAV per il semplice motivo che, nell'anno in corso 2012, sono transitati al Fréjus un numero totale di 559.000 veicoli pesanti (fonte SITAF), ed il numero è in calo da ben più di 10 anni, quindi è puramente velleitario immaginare che un domani la totalità dei mezzi pesanti venga caricata sulla ferrovia. È invece realistico prevedere che il trasporto su linea ferroviaria sulla direttrice est-ovest quale la linea Torino-Lione, in costante calo da ben più di 10 anni (fonte RFI), non permetterà il riposizionamento delle merci da gomma a ferrovia se non in minima parte e ad un costo enorme per la collettività intera. Questo effetto, in ogni caso, sarà visibile non prima di 30 anni. Sono inoltre in corso i lavori operativi per il raddoppio del tunnel autostradale del Frejus, a significativo indice della volontà di agevolare ulteriormente il trasporto su gomma.

Per tutte queste ragioni, le imprese etiche italiane si mobilitano per chiedere alle più alte autorità dello Stato di sospendere immediatamente il progetto in modo da permettere l'utilizzo del denaro e delle risorse pubbliche per il sostegno dell'economia utile e fruttuosa che crea vera ricchezza e benessere, per il controllo del dissesto idrogeologico e per tutte le opere che davvero possono creare lavoro, reddito, benessere e futuro sostenibile. Le imprese etiche del Piemonte e del resto della nazione chiedono una redistribuzione delle risorse a favore delle imprese impegnate per la creazione di lavoro sostenibile, sollecitano un uso intelligente della linea Torino-Lione già esistente e pienamente operativa ma, ad oggi, fortemente sottoutilizzata.

Tutte le affermazioni contenute in questa petizione sono ampiamente documentate e comprovabili, per approfondimenti è possibile consultare i soggetti di riferimento quali sitaf, rfi e comunità europea, ed il documento sintetico redatto dall'Associazione Pro Natura - 150 Ragioni contro il TAV, reperibile all'indirizzo internet <http://www.ambientevalsusa.it/2013/03/28/le-150-ragioni-no-tav/> "

