

Torino - Lyon

chi la vuole, conosce tutti i dati?

Le principali bugie sulla Torino - Lyon nascono da luoghi comuni facilmente contestabili

BUGIE RACCONTATE	LE CERTEZZE
<p>Il Piemonte sarebbe isolato senza la Torino- Lyon, anche perché le linee attuali sarebbero sature.</p>	<p>Il Piemonte ferroviario è già collegato ampiamente. Come dimostrano i dati Confetra del 2001 tutti i valichi ferroviari sono sottoutilizzati: il Sempione utilizzato solo al 30% della sua potenzialità, il Valico di Ventimiglia utilizzato al 4%. In particolare il Frejus, sulla linea ferroviaria internazionale valsusina è utilizzato al 38%.</p>
<p>Siamo in un' emergenza, i costi per l'economia piemontese sarebbero gravissimi in caso di mancata realizzazione della linea.</p>	<p>Se ci fosse emergenza bisognerebbe agire subito, mentre invece servirebbero 15 anni di lavori. La linea non è intasata, l'unico punto critico sulla linea è il passaggio a Torino, il cosiddetto "Nodo ferroviario" dentro alla città, in particolare tra Avigliana e Torino, proprio dove con la futura Metropolitana di Torino si potrebbe liberare la linea dai passeggeri.</p>
<p>Investire in "grandi Opere" farà crescere l'economia e gli scambi</p>	<p>Più di un esperto spiega che non è il trasporto la fase produttiva più importante, lo sono piuttosto la ricerca scientifica e l'innovazione tecnologica. Trasferendo risorse dalla ricerca ed innovazione alla realizzazione di opere costosissime come questa si deprimerebbe ancora di più l'economia.</p>
<p>La Nuova linea ferroviaria sarebbe un investimento economicamente giustificabile ed è in grado di attrarre capitali privati</p>	<p>Il Libro Bianco della UE sui trasporti indica in "alcuni decenni" il tempo necessario per un eventuale inizio di redditività di questo tipo di opere. In questo caso specifico il costo è difficilmente stimabile a preventivo ed a lunga scadenza andrebbero aggiunti i costi pesantissimi di manutenzione. Per i costi stimati si parla di 15miliardi di euro a preventivo di cui solo il 10 % a carico della Comunità Europea. Nessun privato ha ancora investito una lira.</p>
<p>Solo aumentando l'offerta di trasporto è possibile influire positivamente sull'economia.</p>	<p>Complessivamente oggi via ferro si potrebbero già trasportare attraverso i tre valichi piemontesi 75 milioni di tonnellate di merci, se ne trasportano meno di 18 milioni. Nel 2000 le tonnellate di merci trasportate complessivamente attraverso le Alpi sono state 135 milioni di cui il 23% ovvero 31 milioni di tonnellate via ferro. Se ne deduce che il 60% delle merci trasportate su ferro passa già in Piemonte, mentre circa il 35 % del totale delle merci trasportate attraverso le Alpi tra strada e ferro passano in Valle di Susa. Potremmo affermare che abbiamo già dato?</p>
<p>Il rapporto Costo / Benefici è a favore dell'opera.</p>	<p>Mai nessun calcolo preciso è stato realizzato. Negli stessi studi dei proponenti LTF, RFI, Regione Piemonte emergono problematiche che come si legge, a detta degli esperti "andrebbero approfondite"</p>

<p>La domanda futura di trasporto avrebbe un aumento di tipo geometrico. Sulla linea valsusina si passerebbe dagli attuali 9.6 Milioni di Tonn. A 55 MT nel 2025 e a 90 MT nel 2050.</p>	<p>I grafici proposti dai proponenti proiettano in alto la stima della domanda da soddisfare in futuro sulla base di dati vecchi che prevedono aumenti del PIL tra il 1,8 e il 2,4%.</p> <p>Si prevede erroneamente un mix di questo tipo: riequilibrio tra ferro e gomma in un periodo di crescita economica perenne, aumento geometrico corrispondente del traffico merci, ed utilizzo massiccio di questa linea a discapito di altre concorrenti, il tutto più o meno contemporaneamente.</p>
<p>Il corridoio Est-Ovest con la Torino Lyon collegherebbe Lisbona a Kiev, attraendo attraverso l'Italia, con enormi vantaggi economici, il traffico che oggi passa a Nord delle Alpi</p>	<p>Innanzitutto la Comunità Europea per "corridoio" non intende nuove linee, quanto piuttosto un insieme di strutture ferroviarie, magari ammodernando linee esistenti.</p> <p>Il flusso Lisbona Kiev è inesistente, mentre la linea Torino Lyon ha come sbocco principale il centro intermodale di Dijon e la direzione del flusso è evidentemente perciò verso i porti del Nord Europa.</p> <p>Si tratta quindi di flusso Nord Sud e non Est Ovest, questa è la bugia più grave.</p> <p>Il passaggio di merci non corrisponde automaticamente ad una creazione di reddito, piuttosto sottopone un ampio territorio a vincoli di invivibilità e basso valore residenziale, la questione è conosciuta come "Effetto Bronx".</p> <p>Inoltre il Corridoio V avrebbe almeno due complicazioni in più rispetto al corridoio a Nord delle Alpi: dovrebbe attraversare due volte la catena Alpina e attraversare verso Est numerosi paesi economicamente poco inclini a realizzare nuove linee ferroviarie.</p>
<p>Il trasporto merci su treno favorirebbe la diminuzione dei gas di scarico in Valle di Susa.</p> <p>Il trasporto sarebbe più ecologico e si favorirebbe l'industria ferroviaria italiana.</p> <p>La nuova linea servirebbe a riequilibrare il traffico tra strada e ferrovia in Valle di Susa.</p>	<p>Non esiste un accordo per cui si impedisca il trasporto di merci su gomma favorendo nel contempo quello ferroviario. L'unica idea eventuale è quella di tassare i Tir per invogliarli a salire sui treni. Questo aggravio di costi sarebbe caricato però sulle merci, ovvero sull'acquirente finale.</p> <p>Gli studi ufficiali sull'opera prevedono inoltre che solo la fase di cantiere eventuale provocherebbe un aumento del 3% di aumento di sostanze inquinanti da idrocarburi e polveri disperse.</p> <p>L'elettricità per muovere le locomotive verrebbe prodotta in Francia con le Centrali Nucleari, ecologica la produzione ma non il ciclo completo della centrale.</p> <p>I convogli per l'autostrada ferroviaria, costosissimi, sarebbero costruiti in Francia, così come i TGV per traffico persone.</p> <p>Gli studi indipendenti realizzati dalla società Polinomia di Milano da un gruppo di esperti che hanno collaborato in passato alla redazione del Piano Nazionale dei Trasporti indica nell'1% la reale percentuale di spostamento di traffici merci dalla strada al ferro su questa direttrice grazie alla nuova eventuale opera. Allo stesso dato perviene anche un altro studio di fonte francese, denominato Setec Economie.</p> <p>In nessun caso da parte dei proponenti si è pensato ad un limite soglia di quantità trasportate con l'evidente trasformazione potenziale della valle in un "Corridoio di servizi" a danno della vivibilità e della residenzialità.</p> <p>Ove il traffico fosse minimo l'opera sarebbe inutile con costi a carico della collettività. Nel caso del passaggio di un treno ogni 2 minuti e 40 secondi come supposto dai proponenti nei progetti preliminari (500 treni al giorno) la valle sarebbe invivibile ed il rischio di incidenti causa le merci pericolose trasportate in galleria aumenterebbe pericolosamente.</p>

<p>Con la “Gronda” ed il Tunnel di Base, ovvero la nuova linea, si eviterebbe il passaggio delle merci nei paesi esistenti lungo la linea internazionale attuale. Si trasformerebbe la linea storica in una linea metropolitana dedicata ai soli viaggiatori.</p>	<p>In realtà questa affermazione è completamente falsa, oltre ai treni passeggeri, sui prospetti dei progetti si indica in 49 il numero (minimo) dei treni merci che in futuro dovrebbero continuare a passare sulla linea storica dentro ai paesi. In più va detto che si tratterebbe di merci pericolose, ad alto peso, convogli meno sicuri tecnologicamente e perciò inviati sulla linea storica più vecchia. Ciò provocherebbe l’aumento dei rischi per i centri attraversati e di rumore sulla linea storica. Come se non bastasse i convogli dell’Autostrada ferroviaria da e per Orbassano dovrebbero passare ancora sulla linea storica almeno fino a Bruzolo. In questo senso sarebbe eventualmente utile il collegamento di Corso Marche che invece RFI non vuole assolutamente realizzare.</p>
<p>Torino sarebbe collegata meglio con l’Europa.</p>	<p>La linea nuova passerebbe fuori da Torino, il TGV quindi non fermerebbe più, salvo casi sporadici, a Torino, ma proseguirebbe per Milano. Intanto, la fermata del TGV a Lyon è stata già stata soppressa da tempo, dal dicembre 2003 per mancanza di passeggeri. Per ciò che riguarda le merci come già detto, senza collegamento con Orbassano bisognerebbe istituire un nuovo scalo tra Chivasso e Novara. Torino produttivamente sarebbe perciò praticamente isolata a livello ferroviario.</p>
<p>Il costo della Torino-Lyon compreso il tunnel di base di 54 km sarebbe di 15 miliardi di Euro. Le spese sarebbero ripartite al 50% tra Italia e Francia.</p>	<p>La stima è presunta, per fare un esempio calzante basti dire che l’Eurotunnel è costato 3 volte la stima, ed ha tre volte meno traffico dello stimato iniziale. Infatti ha accumulato in 10 anni circa 9 miliardi di Euro di deficit, mandando sul lastrico gli azionisti privati investitori. Il costo non è ripartito equamente, ovvero è una favola quella che i governi pagano la stessa cifra. Infatti la somma propagandata riguarda solo il Tunnel di Base, parte internazionale della linea, che sta per 22 km in Italia (12 di Bussoleno più 10 dei 54 da Venaus alla frontiera) e 44 in Francia. Come è facile calcolare perciò l’Italia paga anche una parte del tunnel francese, ovvero paga il 63 % del totale mentre la Francia paga il 37%. N.B. solo 1/3 del percorso sta in Italia ma pagheremmo i 2/3. Bell’affare davvero. Ma per chi?</p>
<p>Il Bilancio dello Stato Italiano non avrebbe conseguenze negative dalla realizzazione dell’opera. Pagherebbero Europa, privati e banche. Lo Stato avrebbe solo vantaggi dall’aumento degli scambi. Allo stesso modo i cittadini non verrebbero coinvolti economicamente a nessun titolo se non volontariamente partecipando al finanziamento.</p>	<p>Quest’opera si inserisce in un disegno più complesso di una serie di “Grandi opere” tutte ancora da realizzare o appena iniziate. L’Europa non ha il denaro da investire, i privati sembrano nicchiare, le banche finanziano le opere solo se c’è un ritorno economico e la garanzia dello Stato. In particolare lo Stato si dovrebbe assumere l’onere di garantire gli investimenti dei privati effettuati per il tramite delle banche. Stabilito che le grandi opere a detta della stessa Commissione Europea impiegano decenni per divenire produttive o andare a pareggio, pare chiaro che lo Stato dovrebbe garantire almeno il pagamento degli interessi per qualche decennio sul capitale investito dai privati tramite grosse operazioni bancarie che in ogni caso non sarebbero promosse gratuitamente da parte del sistema bancario. Risulta chiaro che lo Stato prima di avere eventuali vantaggi dovrebbe sborsare interessi cospicui visto l’ingente investimento necessario ed i tempi lunghi di ritorno. Altrettanto chiaro che gli interessi pagati dallo Stato aumenterebbero il debito pubblico e quindi il prelievo fiscale sui contribuenti.</p>

<p>I comitati ambientalisti e gli Amministratori locali tendono a terrorizzare i cittadini sulla questione del rumore e dei materiali nocivi estratti.</p> <p>In realtà non c'è alcun rischio, abbiamo già studiato attentamente la situazione.</p>	<p>I comitati locali ed ecologisti reputano di dover supplire a quanto non viene fatto dalle istituzioni e dai proponenti per contrastare le informazioni inesatte o parziali fornite, la totale censura su alcuni argomenti e la pubblicità ingannevole fatta a favore della TAV e della Torino Lyon a spese dei contribuenti tutti.</p> <p>Riguardo ai materiali nocivi è uno studio dell'Università di Siena, commissionato da RFI a stabilire che la quantità minima di roccia amiantifera estratta dalla "Gronda" sarebbe di 1.151.000 metri cubi, allo studio sono allegati analisi strumentali piuttosto chiare sui materiali riscontrabili nell'area attraversata dalla tratta Nazionale.</p> <p>Allo stesso modo è stata l'Arpa di Ivrea a stabilire che in un campione di roccia dell'Ambin è contenuto uranio 238 piuttosto pericoloso ed affiorante in abbondanza nello stesso massiccio che sarebbe interessato dai lavori della "Galleria di Base", Tratta internazionale della Torino-Lyon.</p> <p>Per quello che riguarda il rumore sono la stessa la quantità di barriere fonoassorbenti, oltre 16 km, e la loro dimensione, fino a 6 metri di altezza, a far constatare la difficoltà di mitigare il rumore prodotto dalla prima linea AV costruita in una valle alpina nelle zone all'aperto, tra le case dei cittadini. Un apposito studio sull'inquinamento acustico evidenzia peraltro il rischio che scuole ed edifici pubblici con la realizzazione della linea debbano, almeno quelli, spostati ed allontanati dai binari</p> <p>Diversi stimati professionisti hanno evidenziato i rischi di carattere geologico, ambientale, idrogeologico, esondabilità della Dora Riparia, e ribadito la sismicità dell'area.</p> <p>Lo studio della situazione da parte dei proponenti appare perciò assolutamente insufficiente. Sulla Gronda pochissimi i sondaggi realizzati, sulla tratta Internazionale assolutamente insufficienti. L'idea che sembrano avere i proponenti è del tipo: scaviamo e poi vediamo, nessuna autorizzazione VIA può aver valore in questa situazione.</p>
--	---

Stampato in proprio presso la sede di Legambientevalsusa a Bussoleno Via Valter Fontan 27
 Per ulteriori informazioni tecniche sulla inutilità dell'opera a fini trasportistici e sui costi sociali ed economici che sarebbero caricati sulla collettività visitate www.legambientevalsusa.it ed i link.