

Fine prima parte della galleria di servizio: 9.000 metri di galleria, 1,5 miliardi di euro di buco

Riportiamo di seguito la traduzione del comunicato dei notav francesi sul completamento dei primi 9 km di una delle due canne di servizio del TAV accolto in pompa magna dalla stampa italiana

Lunedì 23 settembre la società TELT ha annunciato la fine dello scavo di una galleria di 9 km del tunnel transfrontaliero cominciato 3 anni fa e presentato come "studio preparatorio" del progetto della nuova linea ferroviaria Lione-Torino per ottenere maggiori finanziamenti dall'UE.

Il progetto è già costato un miliardo e mezzo per degli studi preparatori che erano stati preventivati a 371 milioni!!!

Tutto questo, nonostante da 20 anni le grandi amministrazioni hanno unanimemente cassato il progetto di una seconda linea tra Torino e Lione constatando che la ferrovia esistente permette di rispondere a tutti i bisogni.

– Dal 1998, il rapporto dell'**Ingénieur Général des Ponts et Chaussées Christian Brossier** (<https://lyonturin.eu/documents/docs/Brossier%201998.pdf>) : *"cominciare con la realizzazione del tunnel di base, che avrebbe una capacità sarebbe di molto superiore a quella delle tratte a nord e a sud significherebbe mettere il carro davanti ai buoi"*

– Nel 2003, l'**Inspection Générale des Finances** (<http://lyonturin.eu/documents/docs/ponts%20et%20chaussee.pdf>) : *"nonostante siano fondati su presupposti metodologici discutibili, i risultati attualmente disponibili mostrano chiaramente che non è la redditività socio-economica che può giustificare questo progetto" ed "è improbabile che le infrastrutture esistenti siano sature nel 2015 ed è ancora troppo presto per prevedere quando lo saranno"*

– A queste conclusioni negative sul progetto Lyon-Turin bisogna aggiungere quelle della Corte dei conti, dell'Autorità ambientale e, recentemente, nel febbraio del 2018, del Conseil d'Orientation des Infrastructures che scrive "le caratteristiche socio-economiche appaiono a questo stadio chiaramente sfavorevoli" e non iscrive il progetto Lyon-Turin nei suoi tre scenari di programmazione degli investimenti.

In tutta impunità, i responsabili politici hanno ignorato queste conclusioni e la popolazione non ne è stata informata nelle inchieste pubbliche in spregio alle regole di consultazione. (...)

Il Lyon-Turin è un FIASCO ANNUNCIATO:

- Un costo **10 volte più caro** di quanto preventivato
- **20 anni di decisioni politiche contrarie** a ogni raccomandazione che veniva dalle amministrazioni
- Un **ritardo di diverse decine d'anni** con la messa in servizio che era prevista nel 2012
- Un **finanziamento** sconosciuto a oggi
- Delle **previsioni completamente falsate** sull'andamento del traffico merci

A due anni dalla venuta di Elisabeth Borne a Chamonix nulla è stato fatto per portare le merci dalla gomma al ferro mentre gli studi dimostrano che è possibile, già da oggi, ridurre di centinaia di migliaia di unità il numero di camion sulle strade alpine, mentre la Federazione nazionale dei trasporti (FNTR) chiede delle navette ferroviarie tra la Francia e l'Italia. **La linea esistente dal 2002 ha beneficiato di lavori per un miliardo di euro e il solo risultato di queste politiche è stato di far passare il numero di treni merci dai 120 di allora ai 20 di oggi.** Invece di finanziare le navette ferroviarie e l'adattamento del parco veicoli degli autotrasportatori, il miglioramento delle qualità dell'aria della valle di Chamonix serve a finanziare un maggiore inquinamento della Valle della Maurienne e il raddoppio del tunnel del Frejus (promosso dagli stessi che spingono il progetto Torino-Lione).

Mentre i giovani prendono parola sul clima, e la siccità a effetti visibili sulle nostre montagne e i nostri fiumi, il Lyon-Turin è all'opposto della politica urgente che bisogna portare avanti e che bisogna urgentemente finanziare.

Oltre al disastro finanziario questo progetto è un disastro ambientale e niente giustifica l'estasi davanti alla "performance" come se fossimo nel XIX secolo.

