

17-09-2018

dalla pagina Fb di Presidioeuropa

<https://www.facebook.com/notes/presidio-europa/francia-dossier-trasporti-settembre-2018/1867361796673358/>

DISTRATTI dalla gran confusione che regna sopra il TAV sotto il cielo della Poveraitalia ci siamo un po' dimenticati che l'idea nacque sotto i cieli di Francia – (Sono giusto di 30anni fa, settembre 1989, le prime uscite semiclandestine " di assaggio" della Regione Rodan- Alpi e della banca - nel frattempo fallita - del Credit-lyonnese)...

Oggi quella Francia non esiste più, il partito socialista maggior responsabile del fallimento del potente istituto bancario – è ridotto peggio del "nostro" PD; e i banchieri sono scesi direttamente e spudoratamente in campo "assumendo" la presidenza della Republique con l'astro-nascente Macron, Un astro che nel giro di pochi mesi ha deluso le aspettative che avevano portato al trionfo un partito inventato in un tempo minore (se possibile) di Fozitalia di Dellutri & Berlusconi nel 1994! E che se si ri-votasse oggi rischierebbe di veder prevalere la Le Pen proprio come da noi Salvini! (Il che spiega forse anche il disprezzo ostentato dall'inquilino dell'Eliseo che riempie le pagine dei giornali di insulti contro il razzismo della Lega e le galere - e i cimiteri - di migranti respinti con gli infradito ai piedi nella neve ghiacciata del Colle della Scala)!

Ma torniamo al TAV Lyointurin (LGV per i transalpini) che avevamo lasciato in "pausa di riflessione" assieme a una ventina di altri Grandi Progetti Inutili che rischiano di far fare alla Francia intera la fine del Credit Lyonnais: chi - come noi – segue da sempre il tema delle Grandi Opere Inutili (e Imposte) ricorderà gli annunci di "tagli draconiani da imporre ai poteri-forti d'oltralpe (Finanziarie e Grandi Imprese di Costruzioni, spesso coincidenti da quelle parti) e potentati pubblici gestiti da lobby private come SNCF (le ferrovie francesi ed enti e imprese Elettronucleari). Per "giustificare il giovane ma esperto uomo di potere aveva inventato un ministero e nominato un ministro senza precedenti: il "ministero della transizione ecologica" con a capo un vero ambientalista e famoso divulgatore che potremmo paragonare al "nostro" Luca Mercalli (un po' meno scienziato e un po' più intrattenitore per la verità ma certamente molto conosciuto e autorevole): Nicolat Hulot. E' sotto il suo ampio "ombrello" che la vice ministra "incaricata dei trasporti" Elisabeth Borne aveva potuto assumere posizioni molto "impopolari" sia nei confronti degli influenti sindacati dei ferrovieri che – soprattutto – dei potentati lobbistico-massonici annidati nelle SNCF: proprio l'ambiente di provenienza della Borne che al momento della nomina era amministratore delegato di una delle reti di trasporto pubblico più importanti del mondo, la celeberrima RAPT che gestisce dal Metro parigino ai collegamenti urbani ed extraurbani di treni, tram e bus! Un ingegnere di assoluta competenza ma che necessitava di un parafulmine per poter dire no a un budget fuori controllo di nuove infrastrutture e tagliare drasticamente i (ritenuti) privilegi previdenziali e salariali di decine di migliaia di ferrovieri.

Ma da poche settimane il parafulmine non c'è più: Hulot è uno dei ministri che ha abbandonato la barca che fa sempre più acqua nel mare sempre più agitato attorno all'Eliseo...

Un palazzo flagellato da critiche feroci, da gossip imbarazzanti e in crollo verticale di consenso popolare.

Era logico chiedersi – in un contesto così cambiato e nel probabile bisogno sempre più impellente di aiuto dei poteri forti da parte di Monsieur le president se "la pausa di riflessione"(il blocco di finanziamento) delle attese Grandi Opere regge ancora (peraltro a tempo ampiamente scaduto).

Per questo – con l'aiuto dei nostri amici d'oltralpe di dimostrata competenza (ma anche leggendo attentamente quel che si scrive sui quotidiani francesi) Paolo Prieri ha confezionato un esauriente dossier che difficilmente sarà pubblicato dai biografi degli archiTAV subalpini o dagli addetti stampa del governatorato regionale prestati alle redazioni dei quotidiani nostrani. Presidio Europa No Tav con la ostinazione e il metodo che ci contraddistingue ha segnalato i link che trovate sul nostro sito a tutti coloro che professionalmente dovrebbero esserne interessati. Ma dubitiamo che verrà adeguatamente ripreso da ciò che resta del giornalismo italiano (quello difeso solo più dal Colle); forse perché non è stato sufficientemente protetto dalle associazioni ambientaliste (che pure si dedicano lodevolmente alla tutela delle specie in via di estinzione ma che in questo caso si sono arrese all'ineluttabile).

Di seguito quanto (nonostante tutto) ancora recentissimamente affermato dalla ministra-senza-ombrello Elisabeth Borne, una sintesi delle sue affermazioni confrontabili al link indicato e il link della ampia documentazione disponibile sul nostro sito (<http://www.presidioeuropa.net/blog/la-pausa-della-francia-continua/>).

Comunicato Stampa PresidioEuropa
Movimento No TAV

17 settembre 2018

<http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=16419>

La Ministra francese dei Trasporti Elisabeth Borne ha dichiarato oggi che la Francia rispetterà l'abbandono dell'Italia del progetto Torino-Lione

In un'intervista televisiva di stamani 17 settembre data a **BFM-TV** la Ministra francese dei Trasporti **Elisabeth Borne**, in relazione alle [decisioni governative](#) sul futuro dei trasporti in Francia comunicate l'11 settembre, ha risposto (10'28" - 11'14") alle domande del giornalista **Jean-Jacques Bourdin**.

Jean-Jacques Bourdin - Si farà la Torino-Lione” ?

Elisabeth Borne - La Torino-Lione è un progetto che occorre fare in due.

JJB - Avete sentito che gli italiani rinunciano ?

EB - La Francia rispetterà gli **impegni europei** (notare: non gli impegni con l'Italia), ma non si potrà fare il progetto senza gli italiani. Oggi il Governo italiano ci dice di volere riesaminare il progetto, di riflettere, è una loro scelta. Incontrerò prossimamente il mio omologo italiano che vuole parlarmi di questo progetto, gli dirò che, se l'Italia intende ridiscutere il progetto, evidentemente non si può realizzare questo progetto senza gli italiani.

JJB - Si può rinunciare a questo progetto ?

EB –Non è l'orientamento che ha assunto la Francia, appartiene agli italiani di posizionarsi.

JJB - Se gli italiani rinunciano, anche la Francia rinuncia ?

EB - Non si può fare un tunnel da soli.

Questi i cinque obiettivi dichiarati degli annunciati investimenti francesi di €13,4 Md per il periodo 2018-2022, che non comprendono la Torino-Lione:

1. Mantenere e modernizzare le reti stradali, ferroviarie e stradali nazionali fiumi esistenti: la prima priorità.
2. Desaturare i grandi nodi ferroviari per dare spazio ai treni dei pendolari. E' ora necessario indirizzare gli investimenti di sviluppo nel trasporto ferroviario e dare priorità al trasporto dei pendolari e, per questo, creare una capacità aggiuntiva nei principali nodi ferroviari.
3. Accelerare l'apertura di nuove strade nelle città di medie dimensioni e nelle aree rurali.
4. Sviluppare l'uso della mobilità quotidiana pulita e condivisa per una migliore qualità della vita.
5. Migliorare l'efficienza e il trasferimento modale nel trasporto delle merci.

Nell'ultima pagina, al di fuori dei cinque obiettivi strategici, il Documento informa che la Francia onorerà l'impegno europeo per la Torino-Lione, un modo per non irritare la Commissione Europea.

Ma dalle parole della Ministra Borne pronunciate nell'intervista si capisce bene che prima si chiuderà questo dossier, meglio sarà per la Francia.