

F. Parpaiola LfG n 54: i NO TAV ed Il 5° CORRIDOIO FERROVIARIO LISBONA-KIEW

Inviato da Marista Urru
lunedì 04 luglio 2011

Salve Marista,

Tutti in Italia parlano del tratto ferroviario Lione ‐Torino e della Valle di Susa, lessi pure di chi, lapis e notes alla mano, sa tirar di conti e si è messo a spiegare dell’inutilità del traforo.

I conti dell’arguto pitagorico però si basavano sulle previsioni di sviluppo industriale Europeo come lo si conosceva alla fine degli Anni 90, quei conti se comparati all’attuale situazione, naturalmente gli danno ragione. Quello che però non capisco è come mai lo stesso arguto calcolatore vuole proiettare nel futuro il frutto delle sue sagaci e osservative elucubrate escludendo ogni previsione di sviluppo industriale futuro.

Il tratto Lione ‐Torino in realtà è solo un troncone secondario che si allaccia a terminare e a congiungere il tratto Lisboa-Kiew e quello, è dell’importanza Pan-Europea.

Anzi guarda diciamo così: io sulla Stampa Nazionale Italiana non ho letto o trovato un singolo articolo che spieghi e parli della Linea Ferroviaria Lisbona-Kiew, delle sue capacità e importanza per il futuro sviluppo Industriale dell’Europa, della Russia e dell’Asia.

Ti basti pensare che con quella Linea Ferroviaria, Wladiwostoc sarebbe con i TAV - merci, collegato a Lisbona e, attraverso Lione, con tutto il Nord della Francia.

Difatti il pezzo chiamato “Lione ‐Torino” non è principalmente altro che la congiunzione della Linea Ferroviaria Paneuropea Lisbona-Kiew,

nè più né meno che questo.

La Linea è un progetto Europeo e per tanto in parte finanziato dall'Unione europea con 671 milioni di Euro da dividersi pro Rata tra Francia e Italia.

Sia lo "Spiegel" che "Die Zeit" concordano sul fatto che la rabbia dei protestanti anti TAV ha origine ecologica, ieri il 3° Programma qui in Germania ha trasmesso un documentario sulla Valle di Susa spiegandone le bellezze naturali andando dalle radici del contrabbando di Caffè e Sigarette dalla Svizzera visto di buon occhio dalla Dogana Svizzera e combattuto ad oltranza da quell'Italiana, dove si potevano ancora vedere i ruderi delle vecchie casermette della GdF e sentieri di contrabbandieri.

Qui dicono anche che il Tunnel verrà scavato nella roccia che presenta non solo un contenuto di amianto ma anche di radioattività con gravi conseguenze per le acque, la Flora e la Fauna della Valle stessa.

Dietro a tutto questo c'è qualche cosa di molto più grande dei conti pitagorici, o delle paure degli ecologisti.

Ora entriamo nel Campo dell'Industria Internazionale, degli Interessi Internazionali della logistica di Trasporto e aspettative delle Ferrovie Russe RZD con l'Europa Comunitaria.

La Linea Lisbona-Kiev è anche detta Corridoio 5 ed è di vitale importanza per l'industria Sovietica che in Russia proseguirà verso le Fabbriche della Russia orientale.

Naturalmente non dobbiamo dimenticare gli Interessi industriali dei Produttori di Automobili Europei come la Renault, la VW, la Fiat, gli interessi dei trasportatori di Contenitori per e dalla Russia, dove Porti come Trieste e Monfalcone e il nodo Ferroviario di Vienna e di Conegliano nel basso Friuli avrebbero tutto da guadagnare, anche colossi Armatoriali come La Maerks e la MSC fanno parte della banda dei "Si TAV".

La Russia ha investito somme non indifferenti, difatti già da diversi Anni la Trans- Container Russa, creata apposta dalle Ferrovie Russe per il trasporto Merci via Terra, ha preso in affitto il Terminal Ferroviario di Dobruša al confine tra la Slovacchia e l'Ucraina e in vista del Trasporto ferroviario con l'Italia, ha investito 71 Milioni di Euro in 1500 Vagoni ferroviari.

Tutto questo grazie alla Linea Lisbona-Kiev.

I "NO TAV" devono capire che il viaggio di un Contenitore dalla Russia all'Italia via il Porto Amburgo, sarebbe, calcolando anche il tratto via Terra di oltre 6000 miglia Marine, più lungo e non presenterebbe i vantaggi di un corridoio diretto tra Russia ed Europa come la Linea Lisbona-Kiev.

I vantaggi Industriali con un aumento non indifferente dei posti di lavoro, una riduzione delle Spese di trasporto con una valorizzazione di tutto il Bacino alpino e adriatico sono palesi.

Gli Interessi Industriali in questo campo sono immani, ma il nostro pitagorico si rende conto che la gran parte del traffico navale con tutti i problemi della pirateria nell'oceano indiano e le coste somale verrebbero quasi a sparire se gran parte del Traffico per l'Europa si svolgesse via il Corridoio n° 5. ?

Penso che vista così la linea Lione-Torino prenda ora un altro significato, non ti pare?

Paragonare le proteste dei No TAV a quelle di Stoccarda 21 non è pertanto giusto, Stoccarda 21 non voleva impedire la modernizzazione della Stazione Ferroviaria, bensì impedire lo scempio della Stazione stessa, e prevenire le truffe immobiliari della DB alla Città di Stoccarda, difatti hanno vinto e messo anche in difficoltà il Governo di Big Mama Angelina, non la sua Costruzione.

I No TAV qui si trovano di fronte ad un Progetto Internazionale in cui sono in ballo molti miliardi, a partire dal ragguglio ferroviario di Conegliano nel Basso Friuli.

Credi è meglio per loro che ritornino al Paesello, questo Progetto non si può più fermare.

È il Progetto stesso che non si lascia fermare più.

Just forget it!