

CARO MARIO,

Le rispondo con affetto primo perché mi ha paragonato a un bambino, il complimento più bello del mondo, e poi Le parlo come può fare un fratello che conosce la materia ma che parla con il fratello che ha la testa dura.

Un po' di anni fa mi sono preso insulti non proprio educati e gentili dai suoi amici NO TAV perché traffici Est Ovest non c'è n'erano.

Dico a Lei e al Direttore de La Valsusa che l'ambiente non è molto democratico



se chi mi ha segnalato questa sua lettera mi ha detto di non coinvolgerlo perché vuol star tranquillo...

Oggi non sono neanche partiti gli investimenti della Via della Seta, il Piano Marshall dei giorni nostri, in nuove linee ferroviarie e dalla Cina arrivano già 25 treni alla settimana, 4 al giorno a Duisburg perché i comunisti cinesi, gli ex comunisti rus-

si, polacchi, tedeschi vogliono che il trasporto merci viaggi su rotaia per non inquinare e non intasare le strade.

E' ovvio che sono solo 25 alla settimana perché siamo agli inizi del collegamento ferroviario ma già al prossimo anno aumenteranno perché la Cina e l'Est Asiatico sono oggi la più grande fabbrica del mondo. I traffici

merci e passeggeri quindi aumenteranno. La Spagna e la Francia verranno servite sempre passando da Duisburg dino a quando non sarà stata ultimata la "Torino Lione".

Ovviamente i treni che passano nei vari punti di smistamento danno lavoro e pane da mangiare. Non a caso la Germania che ha una

luppata occupa nella logistica 2,6 milioni di persone, più del doppio dell'Italia. In Italia, frenati dai No Tav e dai No Terzo Valico, siamo più indietro nella realizzazione delle opere e per di più i Governi di questa Legislatura invece di tagliare le spese hanno diminuito gli investimenti.

Il tempo perduto di questi anni purtroppo lo stanno

pagando sulla loro pelle i Giovani che non trovano lavoro e molti sono senza lavoro.

Domanda gli Svizzeri stanno costruendo anche grazie alla spinta dei VERDI tunnel ferroviari in tutto e per tutto simili alla TAV, così gli austriaci...solo gli ambientalisti valsusini sono contrari...gatta ci cova?

Eppure Paolo VI diceva che "sviluppo è il nuovo nome della pace".

MINO GIACHINO
RESPONSABILE NAZIONALE
TRASPORTI F.ITALIA

Dopo 30 anni si sta chiudendo il "Crac Bersano"

LA MESSA in liquidazione coatta amministrativa avvenuta nel 1987 / 1988 delle finanziarie I.F.C. (ISTITUTO FIDUCIARIO CENTRALE) - MERCURIO - VALORI MOBILIARI e varie collegate che praticavano la raccolta del denaro porta a porta ha coinvolto migliaia di risparmiatori (4.500) per un totale di 160 miliardi di vecchie lire. Un notevole numero di risparmiatori appartengono alla Valle di Susa e val Sangone e città limitrofe.

I creditori hanno creato un comitato "Creditori Riuniti" e si sono costituiti parte civile nei vari procedimenti penali a carico di BERSANO e numerosi amministratori delle società ottenendo i danni morali.

Sono stati inseriti nei comitati di sorveglianza nominati dal Ministero dell'Industria due creditori per seguire tutte le liquidazioni delle Società coinvolte nel crac in rappresentanza dei creditori. Finalmente siamo arrivati alla fine di questa triste storia, i Commissari liquidatori stanno eseguendo l'ultimo piano di riparto e la chiusura delle procedure che si concluderanno nei prossimi mesi.

Purtroppo già nei precedenti piani di riparto effettuati negli anni 1997 - 2000 e 2006 parecchi creditori non hanno ritirato le quote a loro spettante causa decessi o cambio di residenza ecc.

Vi comunico che per avere le quote di denaro non ritirate basta comunicare la nuova residenza e per gli eredi basta consegnare la "DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DELL'ATTO DI NOTORITA'" rilasciata dal Comune di residenza.

Le quote non ritirate dai creditori avente diritto, dopo la chiusura dell'ultimo riparto, verranno accantonate su conti dormienti ed in seguito verranno assorbiti dalla procedura dello Stato.

IL PRESIDENTE DEL COMITATO CREDITORI RIUNITI
FALCHERO GIULIANA

Per qualsiasi informazione rivolgersi ai seguenti numeri telefonici :

011 9328226 - Cell. 389 9275849 - Cell. 333 2313037

Sulla Torino-Lione il Governo ammette gli errori di valutazione

L'OSSERVATORIO PER la Torino-Lione è la "sede tecnica di confronto di tutte le istanze interessate alla realizzazione della Nuova Linea Torino Lione (NLTL), con l'analisi delle criticità e l'istruzione di soluzioni per i decisori politico-istituzionali", le sue riflessioni servono ad orientare le politiche del Governo".

Questa premessa è importante perché in un documento pubblicato sul sito dell'Osservatorio a gennaio 2018, con oltre due mesi di ritardo sulla sua approvazione (25 settembre e 30 ottobre 2017) è scritto, tra l'altro, a pagina 58-59, che "Non c'è dubbio che molte previsioni fatte 10 anni fa, in assoluta buona fede, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione Europea, siano state smentite dai fatti".

Questo tardivo riconoscimento pubblico di un'Istituzione governativa deriva certo dall'apprezzamento e dalla positiva valutazione degli argomenti dell'opposizione dei cittadini alla Grande Opera Inutile e Imposta, sostenuti da analisi economiche e trasportistiche di qualità.

Rendiamo omaggio a coloro "che di dovere" hanno fatto questa coraggiosa ammissione, perché come diceva

Aldo Moro: "Quando si dice la verità non bisogna dolersi di averla detta. La verità è sempre illuminante. Ci aiuta ad essere coraggiosi".

Per collocare correttamente questa notizia che potrà consigliare al Presidente Gentiloni, al Ministro Delrio e ai loro successori l'abbandono di un progetto devastante per le finanze pubbliche e per la natura, occorre ricordare anche che il Tunnel della Torino-Lione di 57 km è Italiano per il 21% e Francese per il 79% (12 km in Italia e 45 in Francia).

La corretta ripartizione dell'investimento dovrebbe essere fatta in base alla percentuale della proprietà del terreno sul quale è scavato il tunnel (Art. 11 dell'Accordo di Roma 30.1.2012).

Ma la Francia ottenne da un'Italia consenziente che i costi della Torino-Lione avrebbero dovuto essere ingiustamente ripartiti (cfr. Art. 18 dell'Accordo di Roma 30.1.2012) al 58% per l'Italia e al 43 per la Francia. È la Francia che avrebbe ingannato l'Italia? Oppure è l'Italia che ha consigliato alla Francia di realizzare una Grande Opera Inutile? Quale danno sta già provocando al nostro Paese

questo imbroglio?

Tra l'altro nel dossier di Inchiesta pubblica francese del 2006, preliminare alla Dichiarazione di Utilità pubblica della parte francese del tunnel, la Francia, è scritto: "L'operazione è positiva per la Francia a causa dell'assunzione della maggior parte dell'investimento da parte dell'Italia".

Per valutare appieno il risultato di questa asimmetria dell'addebito dei costi, sempre sollecitata e mai contestata dai Governi e Ministri italiani che si sono succeduti dall'Accordo di Torino del 2001 ad oggi, occorre conoscere anche l'ammontare degli investimenti per l'Italia e per la Francia.

Il costo di questo tunnel di 57,2 km, accettato dal Ministero delle Infrastrutture italiano e riportato a pagina 9 della Delibera CIPE n. 67/2017, è di € 9,6 miliardi, mentre i due soci, al netto del dono dell'Unione Europea di € 3,4 miliardi, devono così contribuire:

- Italia € 3,6 Mld. ossia € 293,5 milioni al km,
- Francia € 2,6 Mld. ossia € 57,9 milioni al km (costo al km inferiore di 5 volte).

Rimediare a questa "assurda asimmetria" sarebbe facile: Italia e Francia sottoscri-

vono un altro Accordo per la Torino-Lione per stabilire la nuova ripartizione dell'investimento in base ai km. di proprietà.

La Francia dovrebbe aumentare la sua quota di €2,3 Mld., quasi raddoppiando il suo contributo da € 2,6 Mld. a € 4,9 Mld., l'Italia ridurrebbe la sua quota dello stesso importo.

Questo risultato creerebbe una situazione talmente insostenibile per le casse della Francia, da farle abbandonare il progetto, come auspicato da tutte le persone di buon senso in Italia e in Francia.

O l'Italia deve soccorrere le finanze francesi?

Tra l'altro la Francia dovrà decidere nei prossimi mesi se realizzare quattro Grandi Opere (tra le quali la Lyon-Turin) per le quali è previsto un finanziamento francese di € 45,8 Ml.

Secondo quanto ribadito dal COI - Consiglio per l'Orientamento delle Infrastrutture, "è necessaria prudenza in quanto esse pesano anche in termini di spesa pubblica a titolo del trattato di Maastricht."

PRESIDIOEUROPA
MOVIMENTO TO TAV