

TORINO - LIONE

di Emanuele Bellano

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Il 14 maggio una trentina di persone ha attaccato un cantiere in Val di Susa tagliando le reti di recinzione e lanciando bombe molotov.

ANGELINO ALFANO – MINISTRO DELL' INTERNO

Abbiamo assunto delle decisioni e le decisioni che abbiamo assunto sono queste:

Primo: si amplia l'area di rispetto per proteggere di più il cuore dell'opera e la sicurezza dei lavoratori.

Due: Vi sarà un potenziamento della vigilanza a difesa dei lavoratori e delle maestranze.

Terzo: sarà costituita immediatamente una task force comune.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

L'assalto ha alzato la tensione in Val di Susa. Il progetto approvato dal Governo che i manifestanti non vogliono, prevede che qui passerà la nuova linea ferroviaria che collegherà Torino a Lione. Un foro nella montagna di 57 chilometri che permetterà ai treni di andare veloce, ma che fa salire di molto il costo dell'opera.

EMANUELE BELLANO

Facciamo un po' un conto dei costi di questa, di questo collegamento.

SERGIO ULGIATI – DOCENTE ANALISI ENERGETICA UNIV. PARTHENOPE NAPOLI

Le attuali previsioni sono per il tunnel di base, circa 8 miliardi di euro. Per l'intera linea, ove ciò venisse realizzato, circa 24 miliardi di euro.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Da spalmare in 20 anni e da ripartire tra i due paesi che realizzeranno l'opera: Italia e Francia.

PIERO FASSINO – SINDACO DI TORINO

La storia ci dice che tutte le volte che ci si è dotati di un'infrastruttura che accresceva accessibilità e rapidità, quella infrastruttura ha poi visto una fruizione molto alta, molto più alta di quella che si prevedeva all'inizio.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Una volta completata la Tav Torino Lione ci sarà chi pagherà per far viaggiare le proprie merci? Oggi un collegamento ferroviario tra il Piemonte e la Francia c'è già, e parte dal polo logistico a sud di Torino: Orbassano. Attraversa la valle, passa il tunnel del Frejus e sbuca vicino alla cittadina francese di Modane.

CLAUDIO GIORNO – MOVIMENTO NO TAV VAL DI SUSÀ

Il così detto tunnel storico del Frejus, quello tra Bardonecchia in Italia e Modane in Francia, in realtà è stato rimodernato, è stato adeguato alle esigenze del traffico moderno da pochissimi mesi, con un lavoro molto oneroso, consistito nell'abbassarne il pavimento di circa 70 centimetri di modo da consentire anche alle casse mobili più ingombranti di poter transitare sui treni.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Per ammodernare la linea esistente tra Torino e Lione Italia e Francia hanno da poco speso 100 milioni di euro. I camion arrivano alla stazione di Orbassano e salgono direttamente sul treno. Basta appostarsi lungo la ferrovia per vedere che i vagoni sono pieni a metà.

EMANUELE BELLANO

Quindi comunque non sono sfruttati a totale della loro capacità, no?

MARIO CASTALDO –RESPONSABILE DIVISIONE CARGO TRENITALIA

No, oggi il coefficiente di carico è all'86 per cento. Quanto paga l'autotrasportatore che sale sul camion copre il 40-42 per cento del costo del servizio.

EMANUELE BELLANO

E il resto?

MARIO CASTALDO –RESPONSABILE DIVISIONE CARGO TRENITALIA

L'altro 60 per cento è coperto dal contributo dei due governi e quindi dal governo italiano e poi dal governo francese.

EMANUELE BELLANO

Un valore assoluto?

MARIO CASTALDO –RESPONSABILE DIVISIONE CARGO TRENITALIA

Valore assoluto, stiamo parlando di 8 milioni di intervento degli Stati che metto per anno.

EMANUELE BELLANO

Se la commissione europea non dovesse concedere una deroga a quello che è identificato come aiuto di stato per mantenere in piedi questo servizio, il servizio rischia di chiudere?

MARIO CASTALDO –RESPONSABILE DIVISIONE CARGO TRENITALIA

Rischia di chiudere.

EMANUELE BELLANO

Si chiuderà?

MARIO CASTALDO –RESPONSABILE DIVISIONE CARGO TRENITALIA

C'è un rischio di chiudere.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Oggi il principale servizio di trasporto merci attivo tra il Piemonte e la Francia è ridotto a 5 treni al giorno per ognuno dei due sensi di marcia e senza il finanziamento pubblico non riesce a stare sulle sue gambe. Ma la colpa non è né della gestione né dell'infrastruttura.

SERGIO ULGIATI – DOCENTE ANALISI ENERGETICA UNIV PARTHENOPE NAPOLI

I dati del 2010 mostrano che la curva più scura è il trasporto su ferrovia, con la Francia il trasporto è in discesa inesorabile, è in discesa dal 1996, e anche il trasporto su strada è in discesa. Dal 1996 c'è una continua discesa.

MARIO CASTALDO – RESPONSABILE DIVISIONE CARGO TRENITALIA

In particolare si contrae il mercato del ferroviario, a scapito quindi, ferroviario che si riduce

EMANUELE BELLANO

Tra Francia e Italia?

MARIO CASTALDO – RESPONSABILE DIVISIONE CARGO TRENITALIA

Tra Francia e Italia, perché sugli altri assi cresce.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Gli assi su cui i flussi crescono sono quelli che passano attraverso Svizzera e Austria, perché le grandi quantità di merci arrivano in Europa attraverso le navi container.

ANGELO TARTAGLIA – DOCENTE DI FISICA POLITECNICO DI TORINO

Dai porti per raggiungere l'interno dell'Europa le direttrici vanno da nord a sud o da sud a nord, non da est a ovest; cioè uno non sbarca merci a Genova destinate alla Francia e non sbarca a Marsiglia delle merci destinate all'Italia.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Eppure il tragitto della Tav è proprio su questa linea: il collegamento est-ovest tra l'Italia e la Francia.

PIERO FASSINO – SINDACO DI TORINO

I flussi vanno in tutte le direzioni, ci sono flussi su nord, ci sono flussi est-ovest.

EMANUELE BELLANO

Dal 2000 al 2010 il trasporto merci tra l'Italia e la Francia è sostanzialmente in diminuzione.

PIERO FASSINO – SINDACO DI TORINO

Io penso che in quanto si mette in campo un'infrastruttura, più efficiente, più rapida, quindi più competitiva, questo induce un aumento del suo utilizzo e quindi un incremento dei carichi. Se noi creiamo le infrastrutture che ne facilitano l'utilizzo crescerà, o no?

ANGELO TARTAGLIA – DOCENTE DI FISICA POLITECNICO DI TORINO

Nella crescita di traffico attraverso la Svizzera e con infrastrutture come quelle che ci sono nel collegamento con la Francia, attraverso l'Austria non c'è nessun tunnel nuovo nel Brennero però il traffico continua a crescere, quindi le ragioni non sono legate alle infrastrutture.

EMANUELE BELLANO

Ci sono ad oggi oggettivamente una serie di punti che insieme fanno pensare che non sia competitivo...

PIERO FASSINO – SINDACO DI TORINO

Ma io non penso questo.

EMANUELE BELLANO

...il trasporto di merci..

PIERO FASSINO – SINDACO DI TORINO

Ho capito.

EMANUELE BELLANO

...tra Torino e Lione.

PIERO FASSINO – SINDACO DI TORINO

Io penso che chi dice questo lo dice sulla base di una fotografia statica dell'oggi, cioè le grandi opere vanno valutate su un arco temporale medio e lungo e non soltanto a breve.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Le previsioni si basano sui dati elaborati dall'osservatorio governativo sulla Tav, tra 20 anni nel 2035 lo scambio di merci tra Torino e Lione passerà dai 4 milioni di tonnellate di oggi ai 40 milioni di domani.

EMANUELE BELLANO

Sono attendibili queste previsioni, cioè quest'aumento di 10 volte del volume di scambi tra Italia e Francia?

ANGELO TARTAGLIA – DOCENTE DI FISICA POLITECNICO DI TORINO

Questo è il 1997, le previsioni fatte allora dai proponenti dicevano che entro 10 anni si sarebbe saturata la linea storica, in realtà negli anni successivi la situazione è andata così, decrescendo; col che i proponenti hanno rivisto le previsioni, solo che la cosa interessante è che le nuove previsioni sono fatte così, cioè la curva di prima è traslata di fatto. Adesso sono rifatte delle previsioni che sono tirate fino al 2053 e le previsioni sono strabilianti, perché sono lassù. Ma queste non sono previsioni, queste sono "se non ho quei numeri non mi funziona niente e quindi io metto dentro sempre gli stessi numeri". Cioè in sostanza noi non abbiamo un problema che cerca una soluzione, ma abbiamo una soluzione in cerca di problema e loro hanno costruito il problema per giustificare la soluzione.

ANGELINO ALFANO – MINISTRO DELL'INTERNO

Il cantiere va avanti. Utilizzeremo tutti i fondi europei e non consentiremo ritardi che mettano a repentaglio i finanziamenti che ci arrivano dall'Europa per agevolare paradossalmente il disegno di chi vuole rallentare il cantiere in modo che si perdano i soldi e in modo che poi l'opera non abbia a realizzarsi perché non ci sono i soldi.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Il buco nella montagna costerà 8 miliardi. 3 ce li mette l'Europa e 5 Italia e Francia. Ma il tunnel poi bisogna collegarlo a Torino e a Lione e qui il costo sale a 24 miliardi. E non lo paga tutto l'Europa.

EMANUELE BELLANO

In realtà per ora parliamo di un finanziamento per cui l'Europa si è impegnata del 10 per cento.

MARIO VIRANO – PRESIDENTE OSSERVATORIO GOVERNATIVO SULLA TORINO-LIONE

Non è corretto. È giusto, ma non è corretto.

EMANUELE BELLANO

Il dato, scusi, di 24 miliardi è un dato dato da voi, cioè dal Governo, è nella presentazione, nella conferenza stampa fatta dall'ultimo Governo, dal Ministro

Passerà, dove si dice che il costo totale dell'opera sarà quello, non è un dato elaborato magari da chi è contrario alla costruzione...

MARIO VIRANO – PRESIDENTE OSSERVATORIO GOVERNATIVO SULLA TORINO-LIONE

Non è questione di questo, voglio dire, sul restante percorso i due paesi non hanno ancora presentato delle richieste di finanziamento e la quota di finanziamento europeo era ipotizzabile intorno al 20 per cento.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Insomma, per i 16 miliardi che restano, l'Europa forse ce ne metterà 3. Il resto dovranno tirarli fuori Francia e Italia.

BARBARA BONINO - ASSESSORE TRASPORTI REGIONE PIEMONTE

La Tav si deve fare, più in fretta la facciamo più in fretta incomincia a funzionare meglio è. Noi abbiamo fatto una legge in Regione Piemonte che è la legge Cantiere Sviluppo Territorio per massimizzare l'efficacia, l'effetto positivo del cantiere sul territorio in maniera tale che anche il cantiere diventi un'opportunità per i territori.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

I 24 miliardi dei cantieri TAV saranno gestiti da una società pubblica la LTF, per metà delle ferrovie francesi e per metà di Ferrovie dello Stato. Nel 2003 la società viene coinvolta in uno scandalo per una gara truccata proprio negli appalti Tav e il direttore generale condannato in primo grado per turbativa d'asta. Alcuni anni più tardi gli appalti di LTF per la Tav finiscono nella maxi inchiesta sulle infiltrazioni di 'ndrangheta in Piemonte: uno dei principali lavori è stato assegnato alla società Italcoge-Martina, collegata secondo gli inquirenti a Giovanni e Bruno Iaria, affiliati alla cosca di 'ndrangheta di Cuorné. Nel 2005 LTF assegna un altro appalto questa volta per la costruzione della galleria esplorativa vicina al comune di Venaus.

NILO DURBIANO – SINDACO DI VENAUS

Secondo il progetto LTF, il primo progetto LTF, qui era previsto un viadotto da questa parte della montagna bucando in questa direzione saremmo andati in Francia, verso Lione. Nel 2005 qui ci sono stati gli scontri per opporci alla realizzazione del cantiere per costruire il tunnel geognostico.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Il contratto con la ditta viene firmato a gennaio 2005. I lavori di scavo non iniziano a causa delle proteste. L'anno dopo il cantiere viene smantellato e nel 2009 il cantiere mai aperto risulta essere costato alle casse pubbliche 7 milioni 993 mila euro.

EMANUELE BELLANO

Ho dato uno sguardo ai bilanci della società LTF e ho trovato una cosa che non mi è del tutto chiara.

MARIO VIRANO – PRESIDENTE OSSERVATORIO GOVERNATIVO SULLA TORINO-LIONE

Ovviamente il bilancio interno della società non mi compete. Credo sarebbe corretto che lei chiedesse direttamente alla società, insomma, no? All'ing. Rettighieri non so, a...

EMANUELE BELLANO

Avevamo concordato quest'intervista, no? Il motivo per cui non la volete più fare perché? Perché avete deciso di non voler più rispondere?

AL TELEFONO FRANCOIS PELLETTIER – UFFICIO STAMPA LTF

Sembrava che fosse possibile e lì diventa veramente difficile...

EMANUELE BELLANO

Quando abbiamo parlato qualche giorno fa abbiamo detto facciamo un'intervista con il direttore generale Rettighieri, se poi se c'è qualche problema possiamo sentire un altro dirigente di LTF. Perché non possiamo più farla questa cosa?

AL TELEFONO FRANCOIS PELLETTIER – UFFICIO STAMPA LTF

No...preferisce effettivamente che sia lui

EMANUELE BELLANO

Preferisce che sia lui però non vuole rilasciare questa intervista mi sembra di capire

AL TELEFONO FRANCOIS PELLETTIER – UFFICIO STAMPA LTF

Posso insistere presso la persona, ma mi sembra difficile effettivamente.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Alla fine la risposta arriva per iscritto: sono i costi del cantiere fermo.

ANGELINO ALFANO – MINISTRO DELL'INTERNO

Ciò che si verifica lì è una questione nazionale e facendo parte del corridoio Lisbona-Kiev è una questione strategica internazionale non solo nel rapporto bilaterale tra Italia e Francia, ma nel rapporto che vi è tra l'Europa e i suoi partner.

PIERO FASSINO – SINDACO DI TORINO

Non si tratta solo del collegamento tra Torino e Lione, il tratto Torino-Lione è un pezzo, importante, del lungo corridoio paneuropeo di mobilità cosiddetto mediterraneo, una volta si chiamava corridoio numero 5, che attraversa l'Europa e attraverso, diciamo, la valle padana, raggiunge l'est europeo.

CLAUDIO GIORNO – MOVIMENTO NO TAV VAL DI SUSÀ

Il corridoio 5 quello sognato in sede di Unione Europea avrebbe dovuto unire Lisbona e Kiev. In realtà non c'è il pezzo di congiungimento con l'Oceano atlantico, come si può ben vedere è molto grande, non c'è tutto il pezzo che va verso la Bielorussia, quindi Kiev, né sembra che ci sarà mai il pezzo che arriva fino a Lisbona per il semplice motivo che il governo del Portogallo ha rinunciato a finanziare quest'opera.

EMANUELE BELLANO

Il Portogallo si è tirato fuori.

PIERO FASSINO – SINDACO DI TORINO

Secondo lei è strategico il Portogallo? Ma scusi, ma sta ai confini dell'Europa. Sarebbe un problema se dicesse "non lo faccio" la Francia!

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Ma anche a Parigi non sono molto convinti: la loro Corte dei Conti ha pubblicato alcuni mesi fa un rapporto.

DANIEL IBANEZ – COORDINAMENTO OPPOSITORI TORINO-LIONE

Il primo agosto scrive al Primo Ministro otto pagine interamente sulla Torino-Lione per dirgli: "Signori è tutto falso, bisogna fermarsi".

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Dopo aver annotato che il contributo del finanziamento europeo non è stato ancora definito e che le previsioni di traffico merci su questa tratta sono state negli anni corrette al ribasso, la Corte dei Conti francese afferma che il costo di quest'opera per lo stato è in forte aumento.

DANIEL IBANEZ – COORDINAMENTO OPPOSITORI TORINO-LIONE

Spiega che si è passati da 12 miliardi a 26 miliardi e da 360milioni di euro per gli studi preliminari a più di 900milioni. Tutti gli studi e tutti i rapporti raccomandano pertanto di rinviare il progetto.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

In conclusione la Corte dei Conti chiede al Governo di "riconsiderare l'opportunità della spesa e di valutare la possibilità di abbandonare il progetto e migliorare la linea attualmente esistente".

PIERO FASSINO – SINDACO DI TORINO

La Corte dei Conti francese può dire quello che vuole io non mi arrogo minimamente, come dire, il diritto di esprimere un giudizio su quello che dice la Corte dei Conti.

EMANUELE BELLANO

E l'Ucraina? Il fatto che anche l'Ucraina, insomma, Kiev non sia più il punto finale di questo corridoio?

PIERO FASSINO – SINDACO DI TORINO

Ma non è il punto...il punto finale è Mosca, non è Kiev. In ogni caso vedremo! É chiaro che opere di questo genere hanno, come dire, un periodo di realizzazione che è medio-lungo...

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

La Lisbona-Kiev si è trasformata nella "Miskolc", cittadina ungherese di 150 mila abitanti, "Algeciras", piccolo porto spagnolo di 100 mila abitanti.

EMANUELE BELLANO

Prima del corridoio mediterraneo forse quasi nessuno ne aveva sentito il nome. É un piccolo porto di 150mila abitanti.

MARIO VIRANO – PRESIDENTE OSSERVATORIO GOVERNATIVO SULLA TORINO-LIONE

Sì, però forse è ragionevole chiedersi perché. Proprio perché è paradossale questa cosa, no? Adesso qui non ho con me la carta... ecco no ce l'ho qua, eccolo qua. Questo è il corridoio mediterraneo, questa è la rete nord africana. Ovviamente sono riflessioni che traggono ad un orizzonte molto molto lungo, no? Lei sa che sono in corso gli studi di fattibilità del tunnel sotto Gibilterra, che è lì, che è lì.

EMANUELE BELLANO

Sta dicendo che il nuovo capolinea del corridoio mediterraneo può essere una porta per entrare in Africa addirittura.

MARIO VIRANO – PRESIDENTE OSSERVATORIO GOVERNATIVO SULLA TORINO-LIONE

Nel lunghissimo periodo. Adesso diciamo concretamente: l'economia spagnola è connessa.

EMANUELE BELLANO FUORI CAMPO

Però diciamo il primo capolinea del corridoio doveva essere il Portogallo. Oggi il Portogallo per ragioni interne economiche si tira fuori e diciamo che questo ci consente di collegare addirittura l'Europa con l'Africa attraverso lo stretto di Gibilterra con un tunnel sotterraneo.

MARIO VIRANO – PRESIDENTE OSSERVATORIO GOVERNATIVO SULLA TORINO-LIONE

Allora capisco la sua obiezione, ma è un po', come dire? È un po' dettata da comprensibile vis polemica puntuale.

CLAUDIO GIORNO – MOVIMENTO NO TAV VAL DI SUSÀ

Finisce che l'unico tratto, specialmente se non si avvia la Milano-Venezia-Trieste, l'unico tratto su cui alla fin fine è concentrato l'interesse di realizzare qualcosa è il tratto tra Lione e Torino. Tutto il resto è sulla carta.

EMANUELE BELLANO

Non c'è il rischio che alla fine si faccia la Torino-Lione e rimanga un po' una cattedrale nel deserto di questo fantomatico corridoio mediterraneo?

PIERO FASSINO – SINDACO DI TORINO

No, non è una cattedrale nel deserto. Non sarà una cattedrale nel deserto perché in ogni caso il Piemonte e Torino di questa vena hanno bisogno. Vede? Bisogna sapere che se non si fa la Tav in Val di Susa, non è che non si fa il corridoio: passa da un'altra parte.