

Il segretario generale Fismic, Roberto Di Maulo, sull'alta velocità



Tav, il no costa troppo

Oltre allo spreco sono a rischio 8 mila posti

DI MARIA ELENA MARSICO

«Tgv è l'acronimo di Train à Grande Vitesse, ovvero Treno ad alta velocità. Si tratta di convogli realizzati per correre a una velocità massima di 300 km/h sulle linee, appunto, ad alta velocità come ne abbiamo in Italia, in Francia e in tutto il resto d'Europa. Questo si legge sul sito *Ferrovie.info*, un'interessante commento che ci offre lo spunto per molte delucidazioni», così esordisce il segretario generale della Fismic Confisal, **Roberto Di Maulo**, in merito al tema Tav.

Domanda. Qual è la situazione italiana circa l'alta velocità?

Risposta. In Italia, i treni che partono da Parigi - Lione raggiungono Milano via Torino, percorrendo integralmente la linea storica «lenta» tanto nella tratta (a confine) Modane - Torino quanto nella tratta Torino - Milano dove, con opportune modifiche, potrebbero utilizzare la linea AV esistente. Un «autorevole» commentatore politico amico dei «No Tav» avrebbe detto in un suo editoriale che «Chi volesse, invece, raggiungere ad alta velocità Parigi o Lione da Milano o da Torino, può montare sul comodo Tgv che dalla notte dei tempi percorre rapidamente quella tratta. Ma i nostri eroi strillano contro l'«isolamento dell'Italia» e per il «collegamento con l'Europa», evidentemente ignari dell'esistenza del Tgv da e per la Francia, dei treni veloci da e per la Svizzera e così via». Peccato che questo sia drammaticamente smentito dai fatti, che sono i seguenti.

D. Può farci un esempio?

R. Prendiamo come riferimento per esempio il treno 9240. Il convoglio parte da Milano Porta Garibaldi alle 6.00 e dopo aver fatto le fermate a Novara e Vercelli, giunge a Torino Porta Susa alle 7.33: 93 minuti per percorrere 143 chilometri. Da qui questo riparte alle 7.36, effettua le fermate a Oulx e Bardonecchia per giungere al confine italo francese di Modane alle 9.05. In questo caso, quindi, in 89 minuti vengono coperti solamente 104 chilometri. Quindi nella tratta italiana il «rapido» (per dirla come l'«autorevole» commentatore) Tgv percorre 247 chilometri in 185 minuti all'iperbolica velocità media di 80 km/h. Ricordiamo sempre che il Tgv è capace di raggiungere i 300 km/h, qualora nel frattempo se ne fosse dimenticato. Per dare un riferimento, nello stesso esatto momento in cui il Tgv lascia Milano Porta Garibaldi, l'Italo 9961 con AGV 575 di

Ntv parte da Milano Centrale alla volta di Roma Termini. Dopo la fermata di Milano Rogoredo, il treno prosegue il suo viaggio e dopo 247 chilometri si trova a PdE Monte Bibele, a circa 60 chilometri da Firenze. Il tutto dopo 73 minuti (sempre con partenza alle 6 e arrivo quindi alle 7.13). Questo vuol dire che mentre lo

stesso treno per capacità di velocità raggiungibile arriva sferragliando una località tra Vercelli e Torino, l'altro, partito dalla stessa ora però viaggiando sulla linea ad alta velocità si trova in prossimità di Firenze. Per essere chiari, dunque, il Tgv ha percorso 247 chilometri in 185 minuti sulla «comoda e rapida» tratta attuale tra Italia e Francia mentre un Agv ha percorso contestualmente gli stessi chilometri in meno della metà del tempo su una linea di Alta Velocità. Ora, se si è contro la Tav possiamo anche capirlo, ma tacciare per veloce un collegamento realizzato su una linea di fine 1800 con pendenze che raggiungono il 30% significa capire di ferrovia ancora meno di quelli che si accusa.

D. Perché è importante questa questione per il sindacato?

R. Torino è la città che ha visto nascere e crescere la Fismic Confisal negli anni '50 dello scorso secolo, un sindacato fortemente radicato nell'industria che ha sempre creduto che nel progresso e nella capacità di adattarsi a esso con tenacia, sforzo, sudore e anche velocità si rintracciano le ragioni dello sviluppo economico che porta lavoro e, con esso, reddito che dà la dignità alle persone. La Torino operaia, ma anche la Torino di una borghesia imprenditoriale, capace di slanci importanti per difendere il proprio lavoro, come fu nella Resistenza ai nazi fascisti durante la seconda guerra mondiale; come è stato negli anni del boom economico quando Torino e il Piemonte ebbero un ruolo decisivo per la crescita del Paese; come lo fu negli anni '80 con la marcia dei 40 mila, come lo è stato recentemente in occasioni delle Olimpiadi invernali (oggi negate alla città) e allorquando operai, tecnici e quadri furono chiamati al voto per salvare gli stabilimenti produttivi di Mirafiori e Grugliasco.

D. Per questo la Fismic è scesa in piazza...

R. Oggi, di nuovo, la Fismic Confisal non ha esitato un attimo ad aderire alla



Una foto della manifestazione «Sì Tav»

manifestazione «Sì Tav» e a schierarsi, insieme alla parte migliore della società civile, a favore del lavoro, dello sviluppo e della crescita. Anche noi abbiamo le nostre «Madamin» che sono state in prima fila e continueranno a esserlo per impedire che Torino finisca in un binario morto e insieme a essa ci finisca l'intero Paese. In piazza, insieme a una moltitudine di cittadini operosi, sabato 10 novembre c'erano infatti centinaia e centinaia di iscritti alla nostra organizzazione sindacale, che hanno raccolto prontamente l'appello lanciato dalla nostra segreteria congiuntamente a tutte le associazioni dei datori di lavoro e a molte altre sigle sindacali. Abbiamo manifestato con orgoglio e con tenacia per difendere il lavoro per la nostra generazione e per quelle che verranno dopo di noi.

D. La questione non riguarda quindi soltanto la Tav, ma il progresso, le infrastrutture e i collegamenti tra l'Italia e il resto d'Europa...

R. La cosiddetta Tav fa parte di un progetto più globale nell'ambito dello sviluppo di una rete ferroviaria europea, denominato il Corridoio Mediterraneo, che mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e l'Europa Centro Orientale, attraverso una rete trans europea di merci e passeggeri che, fungendo da contrappeso all'asse Reno-Danubio da alternativa alle direttrici Ovest-Est più a Nord, favorisca gli scambi economici e rafforzi la competitività dei Paesi dell'Europa mediterranea. Per quanto riguarda l'Italia, il Corridoio Mediterraneo rappresenta una delle principali reti a supporto del tessuto industriale dal momento che, non solo garantisce una maggiore accessibilità sulla direttrice Est-Ovest, ma attraverso i nodi dislocati sul suo tracciato, permette anche la connessione con tutti i Corridoi TEN-T passanti per l'Italia, ovvero il Genova-Rotterdam (attraverso i nodi di Milano e Novara), l'Helsinki-Valletta (attraverso Verona) e il Bal-

tico-Adriatico (presso Padova e Cervignano del Friuli), incrementando in questo modo la capacità di import-export da e per l'Unione Europea e ampliando il bacino di riferimento dei principali gateway portuali localizzati in Italia, in particolare l'Arco del Nord Adriatico e l'Arco del Nord Tirreno. Considerando il sistema degli scambi commerciali, la sola tratta tra Torino-Lione permette la connessione ferroviaria AC/AV con Francia, Spagna, Portogallo e più estesamente con la Gran Bretagna, ovvero un'area che pesa per il 29,8% delle importazioni italiane dall'Unione Europea (63,59 miliardi di euro nel 2011) e per il 39,5% delle esportazioni (84,4 miliardi di euro nel 2011). L'asse ferroviario Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste, garantendo una significativa riduzione dei costi di attraversamento della tratta alpina e dei tempi di percorrenza e l'incremento, rispetto agli attuali standard della qualità e dell'affidabilità del servizio offerto (passeggeri e merci), si prefigge di promuovere il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario mediante il quale sarà possibile perseguire una riduzione dell'inquinamento nonché il miglioramento della sicurezza dei traffici.

D. Che ripercussioni ha il «No» alla Tav?

R. La posta in gioco è molto superiore a quella dei 75 milioni in meno dall'Europa se si interromperono i lavori a cui vanno aggiunti le spese di progettazione, l'indennizzo alla Francia, lo spreco per i lavori già eseguiti che comporterebbero dei costi complessivi previsti per circa 4 miliardi di euro, oltre a circa 8 mila lavoratori che perderebbero il posto di lavoro. No, la posta in gioco se prevalessero le folli tesi dei «No Tav» sarebbe molto più alta. Infatti, il non completamento della linea veloce taglierebbe fuori le merci e i passeggeri del nostro Paese da una rotta ad alta velocità che unisce l'Ucraina al Portogallo, penalizzando in modo quasi mortale il destino di porti fondamentali come quello di Trieste e Ge-

nova e di tutto il Nord del Paese le cui merci verrebbero aggravate da costi aggiuntivi dovuti al trasporto su gomma per congiungersi ai nodi del Nord Europa, a parte il maggiore inquinamento oggi sopportato dagli assi autostradali che passano a fianco di tutte le nostre grandi città.

D. E quali sono i vantaggi?

R. In ballo non c'è solo la possibilità di raggiungere la Ville Lumière per

vacanze in metà del tempo, in ballo c'è buona parte della possibilità per le nostre imprese di competere con il Nord Europa. Infatti la Tav permetterebbe, non solo il transito di treni ad alta velocità (nel tunnel si possono raggiungere i 250 km/h), ma soprattutto il traffico merci che potrà far transitare convogli più lunghi su una pendenza che sarà al massimo del 10% rispetto all'attuale 34%. Questo intervento infrastrutturale è quindi fondamentale per la nostra economia e rischia il fermo, come sta rischiando il blocco totale l'altra opera che si congiunge a esso ovvero la terza valico che collegherà il porto di Genova, già troppo martoriata città, all'Europa in modo più veloce, sicuro ed efficiente. Infine, per quanto riguarda la città di Torino, la costruzione della Tav consentirà il significativo miglioramento del sistema ferroviario metropolitano dedicato ai pendolari nell'area di Torino e della Val di Susa e la valorizzazione del ruolo dell'interporto di Orbassano quale gateway per i traffici intermodali internazionali e nazionali, semplificandone l'accesso ferroviario e riducendo i costi per le imprese, oltre ad ampliare la varietà di attività logistiche ivi localizzabili. È prevista anche la realizzazione di una stazione internazionale in località Susa a supporto dei flussi turistici nell'area. Per questi motivi generali la Fismic Confisal ringrazia le sue coraggiose «Madamin» torinesi e tutti coloro che sono scesi in piazza sabato scorso e crede che da questo movimento spontaneo della società civile nasca un nuovo modo di fare politica, basato su fatti concreti, su numeri inoppugnabili e che chiude definitivamente la fase dei «vaffa» ideologici che portano solo odio e divisione senza creare ricchezza bensì assistenza.

Fismic

via delle Case Rosse 23
00131 ROMA
Tel: 06/7158847 - Fax: 06/71584893
www.fismic.it