

C'E' CHI DICE NO: ALBERTO PERINO

Di Emanuele Bellano

GIUSEPPE LAGANA'

Voi avete un servizio d'ordine vostro

ALBERTO PERINO - NO-TAV

No, noi non abbiamo nessun servizio d'ordine, noi siamo fedeli a quello che diceva Ghandi e Ghandi diceva: nel momento dell'azione ognuno deve essere il soldato e il generale di se stesso. E quindi noi contiamo sul fatto che tutti noi ci preoccupiamo di vedere chi ci sta a fianco e condividere quello che sta succedendo e tenere d'occhio tutto quello che succede.

GIUSEPPE LAGANA'

Arrivassero cento black-bloc?

ALBERTO PERINO - NO-TAV

Arrivassero cento black-bloc per fare casino, gli si spiega tranquillamente che in Val di Susa le regole delle manifestazioni le dettiamo noi e quindi gentilmente ritornino da dove sono venuti, la manifestazione si svolgerà come abbiamo detto noi

EMANUELE BELLANO – FUORI CAMPO

Avevano ragione! la manifestazione No-Tav in Val di Susa si è svolta come volevano loro. A volto scoperto, a mani nude! Erano in diecimila, almeno secondo gli organizzatori, e hanno sfilato nei boschi come fosse una scampagnata. Stavolta ha funzionato tutto: la prevenzione delle forze dell'ordine, messa in pratica da 1700 agenti, e il servizio d'ordine dei manifestanti. In testa al corteo le donne della Val Susa.

MANIFESTANTI DONNE

Le donne in Val Susa si danno da fare! Sappiamo cucire e anche tagliare!

EMANUELE BELLANO – FUORI CAMPO

Niente black bloc infiltrati, niente molotov, solo cesoie. Di cartone e quelle vere.

L'obiettivo prefissato l'hanno centrato, grazie anche alla mediazione con le forze dell'ordine : raggiungere il cantiere della Tav, tagliare le recinzioni ed entrare. Un modo simbolico per tornare a essere padroni del proprio territorio. Almeno per un giorno. E una promessa: che presto lo rifaranno.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Oggi erano in tanti in Valsusa, per fortuna si è evitato il peggio, me le manifestazioni stanno andando avanti da 20 anni e la storia non è ancora finita. Ghandi in versione moderna ha il tronchesino. In ballo c'è il tunnel della Torino-Lione. Un'opera che da fare a tutti i costi perché porterà sviluppo. Nella valle sono nati i comitati e in 1500 sono andati dal notaio e hanno comprato il

terreno dove dovrà sorgere il cantiere. Ma perché si oppongono a ogni costo?
Emanuele Bellano

EMANUELE BELLANO – FUORI CAMPO

Alberto Perino è un leader del Movimento No-Tav, quelli che dicono no alla costruzione della ferrovia ad alta velocità in Val di Susa.

ALBERTO PERINO - NO-TAV

Il Tav noi non lo vogliamo perché è inutile, devastante, economicamente incompatibile, ambientalmente incompatibile. Qui siamo come in un capofamiglia che ha una grande casa che va ancora bene per sé e per i propri figli, ma lui ha deciso che vuole farne un'altra più bella, più nuova e più moderna. Peccato che quel capofamiglia non abbia i soldi per far studiare i figli, non abbia i soldi per farli curare, non abbia i soldi per occuparsi del vecchio nonno che è malato.

EMANUELE BELLANO – FUORI CAMPO

Alberto Perino è quello che si è inventato il modo per mettere i bastoni fra le ruote a chi vuole costruire la nuova ferrovia. Lui e gli altri del movimento si sono comprati il terreno

ALBERTO PERINO - NO-TAV

Quando si espropriano dei terreni ogni proprietario ha diritto a farsi assistere da un altro tot di persone. Noi riusciamo ad essere in contemporanea presenti in tre - quattro mila persone che non possono essere sgomberate dalla polizia perché hanno il sacrosanto diritto di essere presenti.

EMANUELE BELLANO – FUORI CAMPO

Comprare i terreni su cui dovrà nascere il cantiere e contrastarne in ogni modo l'esproprio. E' questa l'ultima frontiera della lotta alla Tav.

(Immagine manifestazioni e scontri)

EMANUELE BELLANO – FUORI CAMPO

Una lotta che va avanti da più di vent'anni, fra manifestazioni, blocco dei treni e infine scontri con le forze dell'ordine. Ma perché questa ferrovia proprio non la vogliono?

CANCELLI - NO-TAV

Quando hanno incominciato a parlarne nei primi anni Novanta sostenevano che doveva servire essenzialmente per favorire il traffico di passeggeri, il turismo, l'integrazione dei managers, dei dirigenti aziendali tra l'Italia e la Rhone-Alpes.

EMANUELE BELLANO – FUORI CAMPO

Tutto parte da qui. Uno studio del luglio del '91. A realizzarlo è il "Comitato promotore Alta Velocità" costituito dalla Regione Piemonte proprio per capire se della TAV c'è davvero bisogno. Nel '91 tra Torino e Lione viaggiano un

milione e mezzo di persone. Negli anni successivi, secondo lo studio, i passeggeri aumentano di 5 volte: nel 2002 saliranno a 7,7 milioni. Venti anni dopo uno studio della Comunità Montana della Val di Susa registra che i passeggeri tra Torino e Lione si sono invece dimezzati. Il progetto rischia di arenarsi. A quel punto però qualcosa cambia.

**MARCO PONTI – DOCENTE DI ECONOMIA DEI TRASPORTI
POLITECNICI DI MILANO**

L'immagine del progetto ha fatto macchine indietro, hanno detto no, non è per i passeggeri, è essenzialmente per le merci.

**SANDRO PLANO – PRESIDENTE COMUNITA' MONTANA VAL DI SUSAE
VAL SANGONE**

C'è stata una rincorsa a giustificare, a dare una giustificazione plausibile a questo intervento ormai partito.

EMANUELE BELLANO

Non è un po' un assurdo che un progetto che nasce in una certa maniera cioè finalizzato per i passeggeri viene riconvertito in questo caso per le merci.

**BARTOLOMEO GIACHINO - SOTTOSEGRETARIO ALLE INFRASTRUTTURE
E TRASPORTI**

Ma viene riconvertito perché nel frattempo è cambiata l'economia dell'Europa. Con la caduta del muro di Berlino l'economia si globalizza, l'esplosione dell'informatica, allora è possibile andare a impiantare dei service che servono per le banche in Cina, no? Faccio un esempio.

EMANUELE BELLANO

Però un progetto o serve o non serve, non lo si fa partire e poi si trova una sua utilità plausibile.

**BARTOLOMEO GIACHINO - SOTTOSEGRETARIO ALLE INFRASTRUTTURE
E TRASPORTI**

Il progetto serve, il progetto serve. Anche quando Cavour ha fatto fare il primo collegamento ferroviario con la Francia anche allora c'erano i contestatori. Meno male che ha vinto Cavour.

EMANUELE BELLANO – FUORI CAMPO

Secondo il Ministero dei Trasporti la nuova linea serve davvero. Questo è l'interporto di Susa. Le merci che vanno a Lione passano quasi tutte da qui.

CAMIONISTA

Io sto andando in Francia.

EMANUELE BELLANO

Va in Francia, attraverso il Frejus?

CAMIONISTA:

Sì.

EMANUELE BELLANO

Com'è, è trafficato come valico, come passaggio?

CAMIONISTA

Passano più merci dal Gottardo e dal Brennero. Perché col Brennero non solo entri in Austria, vai anche in Germania, verso la Danimarca, verso i paesi del nord, la Polonia, qua bene o male è tutto traffico che va in Francia.

EMANUELE BELLANO – FUORI CAMPO

Il parcheggio è semivuoto e secondo i camionisti il traffico è modesto. A pochi chilometri di distanza c'è lo scalo di Orbassano alla periferia di Torino il vero termometro del traffico merci tra il Piemonte e la Francia. Basta fare un giro e si vedono treni fermi e pochi camion in attesa di partire. Anche qui le merci scarseggiano.

DANILO MARIGO – DIRETTORE LOGISTICA INTERPORTO DI ORBASSANO

Una parte dello scalo è stato smantellato e in questo momento quindi lavora penso a un 40-50 per cento delle sue capacità. Si sono trascurate le potenzialità dell'indotto torinese.

EMANUELE BELLANO

C'è una crisi dell'impresa qui nel torinese e quindi questo si ripercuote in una diminuzione del traffico merci.

DANILO MARIGO – DIRETTORE LOGISTICA INTERPORTO DI ORBASSANO

Sì, sì, sì.

EMANUELE BELLANO – FUORI CAMPO

I dati ufficiali sul traffico delle merci tra l'Italia e la Francia li fornisce ogni anno l'Ufficio federale dei trasporti svizzero: il flusso di merci è cresciuto fino al 2000 ma poi da allora è sceso in maniera costante.

MARCO PONTI – DOCENTE DI ECONOMIA DEI TRASPORTI POLITECNICO DI MILANO

Perché noi non scambiamo tantissimo con quella regione della Francia, cioè con la regione di Lione, perché la domanda è in calo da dieci anni anche sulla strada oltre che sulla ferrovia, quindi è un calo storico.

EMANUELE BELLANO – FUORI CAMPO

In meno di 10 anni le merci trasportate sono scese da 8 milioni di tonnellate del 2000 a 2 milioni e mezzo di tonnellate nel 2009. Basta fermarsi davanti ai binari di una stazione in Val di Susa e aspettare.

(Treno vuoto)

EMANUELE BELLANO – FUORI CAMPO

I treni merci che passano sono per l'80 per cento vuoti.

**MARCO PONTI – DOCENTE DI ECONOMIA DEI TRASPORTI
POLITECNICO DI MILANO**

La linea attuale, esistente, che è stata rimodernata con un costo molto elevato di circa un miliardo di euro ha una capacità di 20 milioni di tonnellate, oggi possono passarci 20 milioni di tonnellate, e ne passano tre.

EMANUELE BELLANO

La linea storica esistente tra Torino e Lione è sottoutilizzata, mi spiega perché dovremmo costruire una nuova linea ferroviaria e non continuare a utilizzare quella che c'è già e che è sottoutilizzata, è utilizzata a un sesto della sua capacità?

**BARTOLOMEO GIACHINO - SOTTOSEGRETARIO ALLE INFRASTRUTTURE
E TRASPORTI**

Perché fare la Torino-Lione mi consente di far passare nella pianura piemontese, padana, questo corridoio che parte da Lisbona e va fino a Kiev. Quindi noi dobbiamo immaginare che avendo questo collegamento a Torino arriveranno le merci che arrivano dalla Spagna, da tutta la Francia, così come a Torino potranno arrivare le merci che arrivano dall'est europeo, dalla Russia, dai paesi comunisti.

EMANUELE BELLANO

Sottosegretario, ma lei davvero pensa che ci saranno delle merci che partiranno da Lisbona e arriveranno a Torino e poi da Torino arriveranno a Kiev o da Kiev partiranno e arriveranno a Torino?

**BARTOLOMEO GIACHINO - SOTTOSEGRETARIO ALLE INFRASTRUTTURE
E TRASPORTI**

Senta, questo capiterà perché le vie di trasporto sono come i fiumi: laddove lei crea un letto passa l'acqua. E' chiaro?

**MARCO PONTI – DOCENTE DI ECONOMIA DEI TRASPORTI
POLITECNICO DI MILANO**

Ma cosa vuole mai che scambi Lisbona con Kiev? Voglio dire. E' solo perché sono allineati con un colpo di pennarello. I mercati non funzionano così, funzionano per modello gravitazionale: se c'è tanta domanda, magari di breve raggio, lì occorre costruire. Su quelle distanze lì non ha nessun senso, nessun treno andrà mai da Lisbona a Kiev, né per le merci, né per i passeggeri.

EMANUELE BELLANO – FUORI CAMPO

Il dato è che non si potenzia quel che già c'è e servirebbe, ma si costruisce qualcosa che si immagina un domani possa servire.

BARTOLOMEO GIACHINO - SOTTOSEGRETARIO ALLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Bisogna farlo perché spendiamo le poche risorse che abbiamo le spendiamo bene per crearci una crescita futura e non le spendiamo male per fare i servizi sociali. Le è chiaro o no?

EMANUELE BELLANO

Questi stessi soldi che possono essere impegnati per fare la Tav potrebbero essere impegnati per risolvere tutta una serie di mancanze, di deficienze infrastrutturali al sud. Il fatto che per spostarsi da Bari a Matera in treno ci vogliano quasi due ore, perché non impegnare lì questi soldi che si spendono per la Tav?

BARTOLOMEO GIACHINO - SOTTOSEGRETARIO ALLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Ma lì, lì saranno importanti, ma quando avremo le risorse, oggi dal punto di vista economico non mi sposta una virgola di Pil.

EMANUELE BELLANO

Però i soldi sono quelli, se li impegniamo per la Tav...

BARTOLOMEO GIACHINO - SOTTOSEGRETARIO ALLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Senza la Tav il Paese crescerà di meno e non avrà le risorse per collegare il sud. Le è chiaro?

ANDREA - NO-TAV

Io credo che ogni traversina, se la facessero, di questa Val di Susa, di questo treno, sarebbe un insegnante di sostegno, un banco della mia scuola, un letto d'ospedale, ogni traversina di queste sarebbe uno di quello. Allora per questo vengo qua, perché otto miliardi di euro che la Gelmini ha tagliato in tre anni e ha massacrato la scuola sono neanche la metà di quello che spenderebbero per fare la Tav.

ALBERTO PERINO - NO-TAV

Noi stiamo tutelando gli interessi di tutti gli italiani, gli interessi di tutti i contribuenti, di tutti i cittadini.

CANCELLI - NO-TAV

Ma in realtà più di tutti gli altri stiamo difendendo le generazioni immediatamente future.

EMANUELE BELLANO

Perché molti politici sia di destra che di sinistra ritengono che quest'opera debba essere fatta?

**MARCO PONTI – DOCENTE DI ECONOMIA DEI TRASPORTI
POLITECNICO DI MILANO**

Perché paga qualcun altro. Chi ha il coraggio di dire di no: non voglio i soldi da Roma per fare l'opera X o l'opera Y o anche una cosa del tutto inutile?

EMANUELE BELLANO

Lei è favorevole alla realizzazione dell'Alta velocità Torino-Lione.

ROBERTO COTA - PRESIDENTE REGIONE PIEMONTE

Lo sapete tutti, nel senso che l'ho detto tante volte.

EMANUELE BELLANO

Qual è secondo lei l'utilità effettiva di quest'opera?

ROBERTO COTA - PRESIDENTE REGIONE PIEMONTE

L'utilità effettiva di quest'opera è quella di aprire il Piemonte verso l'Europa, non soltanto il Piemonte ma di aprire tutto il sistema paese verso l'Europa e questo vuol dire tante cose. Prima di tutto è un'apertura anche psicologica, sicuramente ha anche delle ricadute da questo punto di vista, di prospettiva. Poi ha delle ricadute dal punto di vista commerciale, dal punto di vista produttivo.

EMANUELE BELLANO

Però i dati ufficiali dicono che per esempio la linea storica esistente oggi è sottoutilizzata, è utilizzata a un sesto del suo valore.

ROBERTO COTA - PRESIDENTE REGIONE PIEMONTE

Se mi vuole fare un'intervista sulla Tav mi prende un appuntamento e la facciamo.

MILENA GABANELLI – IN STUDIO

L'intervista al presidente Cota l'abbiamo chiesta, ma purtroppo non ha risposto. Si può fare una considerazione: in un momento come questo ha più senso, è più logico, investire dei soldi per creare occupazione, oppure metterli in un tunnel che in futuro trasporterà più velocemente delle merci prodotte a Kiev o a Lisbona, ma non è detto. Perché se su quella tratta non ci sarà abbastanza traffico ferroviario i costi del finanziamento, cioè i 20 miliardi che servono per realizzare la Torino-Lione, li dovrà mettere lo Stato. Cioè i nostri figli che oggi sono disoccupati. Forse è il caso di rivedere l'intera questione oppure fornire elementi, informazioni più convincenti. Torniamo a Roma capitale.