



Un doppione inutile

La Torino Lione esiste già, perché farne un'altra?

Tra Francia e Italia esiste ed è attiva una ferrovia elettrificata a doppio binario, continuamente ammodernata negli anni con ingenti fondi pubblici italiani e francesi. Garantisce ogni giorno il collegamento Milano-Parigi accogliendo i treni TGV della SNCF (nella foto, in uscita dal tunnel a Bardonecchia). Il traforo del Fréjus è stato da pochi anni allargato e adeguato alle sagome più larghe oggi utilizzate dagli operatori cargo internazionali, che invece non possono transitare sulla gran parte delle ferrovie nazionali.



Un treno senza merci

I traffici crollano, a chi serve la Torino Lione?

Negli accordi tra Francia e Italia la saturazione dell'attuale ferrovia del Frejus è la condizione essenziale per l'avvio della costruzione di una nuova linea Torino Lione. Analogamente a tutte le direttrici Est-Ovest, il traffico stradale e ferroviario al Fréjus si riduce da oltre 15 anni. Nel 2014 sono transitate sulla ferrovia appena 3,3 milioni di tonnellate di merci ma la linea esistente ha una capacità di trasporto molto più ampia. Le previsioni di crescita dei traffici, formulate per giustificare la nuova linea, sono smentite ogni anno dai dati ufficiali.



Un'idea vecchia

Un progetto nato prima di internet è ancora credibile?

Le logiche trasportistiche che giustificavano il raddoppio della ferrovia Torino-Lione sono vecchie. Risalgono al secondo dopoguerra e sono state smentite da almeno due cicli economici. Discendono dai “piani quinquennali” dell'ex Unione Sovietica: continuo aumento di carbone, acciaio, ferro, macchinari, cereali. Successivamente, il mondo è cambiato: sono arrivati internet, i telefoni cellulari, i voli lowcost, le stampanti 3D e il traffico pesante continua a diminuire, soprattutto tra Italia e Francia.



Un buco nel nulla

Dove porta un tunnel senza collegamenti?

Il tunnel tra Francia e Italia è solo una parte della Torino Lione: 270 km con 7 importanti gallerie. La sua realizzazione è vaga, per gran parte dell'opera mancano persino i progetti preliminari. Ad oggi l'unica decisione assunta riguarda il 6% del percorso: il progetto di un pezzetto (17 km sui 57) di una delle gallerie più lunghe. Un tunnel isolato. Infatti la Francia ha rinviato a dopo il 2035 le decisioni sulla tratta di collegamento a Lione (Mobilité 21). Analogamente l'Italia non prevede finanziamenti per la il collegamento con Torino.



La ferrovia del mai

Quando parte il primo treno per Lione?

L'entrata in funzione della nuova linea Torino Lione è ignota. Solo per il tunnel di base sarebbero necessari 14 anni di lavori. Ad oggi non si è scelto da che parte iniziare lo scavo, la decisione si protrarrà fino al 2018. Quindi il tunnel non potrà essere terminato prima del 2032 e a quella data sarà comunque privo di collegamenti con Lione e Torino. Anche avviando subito dopo la realizzazione delle tratte nazionali, sarebbe necessario attendere almeno il 2040 per vedere un treno da Torino a Lione sulla nuova linea.



Un ritardo curioso

Perché perdete tempo e non andate avanti?

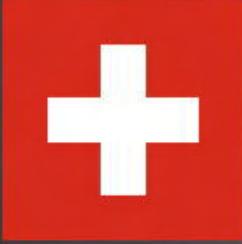
Malgrado sia aperto da 5 anni, nel cantiere de La Maddalena sono stati scavati appena 4,5 km dei 7,5 totali del cunicolo geognostico. Dopo 15 anni di gallerie secondarie, in Francia non si sa ancora se si tunnel è fattibile e si vorrebbe iniziare un ennesimo scavo di prova a St Martin La Porte. Dopo oltre 25 di parole, Francia e Italia non si sono ancora accordate su chi paga veramente l'opera. Ci dicono che è urgente e fondamentale. Eppure il ritardo di chi la propone è l'unica certezza della Torino Lione.



I finanziamenti revocati

Quanti soldi dell'Europa avete già perso?

Nel 2013 l'Europa ha revocato oltre 270 milioni di euro di contributi alla Torino Lione per il "notevole ritardo" accumulato. Oggi il cunicolo de La Maddalena è ancora al 60%. I lavori dovevano finire entro il 2015. Ce lo chiedeva l'Europa, perché era stato promesso nella domanda di finanziamento. Quindi ulteriori finanziamenti saranno decurtati per il mancato completamento dei programmi. Senza contare tutti costi già sostenuti, a carico del Bilancio dello Stato.



Un costo incerto

Francesi e italiani si credono più furbi degli svizzeri?

L'11 dicembre 2016 la Svizzera metterà in esercizio il Tunnel di Base del San Gottardo (57 km). Il costo effettivo totale è stato di 12,2 miliardi di franchi ovvero 11,2 miliardi di euro. In 17 anni di lavori il costo è cresciuto del 26% rispetto alle stime iniziali di 8,9 miliardi di euro. Il Tunnel di Base della Torino Lione (57 km) è di pari complessità. Oggi Francia e Italia credono di realizzarlo in 14 anni e con una spesa effettiva al 2028 di 10 miliardi euro.



Un treno che fa perdere tempo

La Torino Lione è davvero una nostra priorità?

L'inverno 2015-2016 ha registrato continue emergenze smog nelle principali aree urbane italiane. La Pianure Padana è una delle aree più inquinate del pianeta. Il traffico stradale produce l'80% delle emissioni di PM10. Torino ha il primato di capitale italiana dell'inquinamento atmosferico. Sulla sua tangenziale passano 240.000 veicoli al giorno ovvero 50 volte quelli che transitano giornalmente al Frejus. Torino ha una sola linea di metropolitana. Con i soldi di 10 km di Torino Lione si fanno 16 km di nuova metropolitana.



Un scelta reversibile

Chi ha detto che la Torino Leone è obbligatoria?

Si discute da oltre 25 anni della Torino Leone. Nel frattempo l'economia e le sfide globali sono drasticamente cambiate. Viceversa le motivazioni a sostegno della realizzazione di quest'opera continuano ad essere basate su idee vecchie prive di riscontri in fatti e numeri concreti. Si possono avere letture e visioni differenti su questo tema. Non si possono però eludere le priorità attuali per i cittadini francesi, italiani ed europei. Tra queste non vi è un investimento miliardario di incerta realizzazione e dubbia utilità.



Un'opera che fa gola

Chi garantisce che la mafia starà fuori dalla Torino Lione?

«In Val di Susa una 'ndrangheta ad Alta Velocità. Gli arresti della procura antimafia di Torino svelano gli interessi dei clan calabresi per la grande opera. Un imprenditore indagato ha lavorato nei cantieri eludendo ogni controllo. [...] Giovanni Toro, una delle figure centrali dell'indagine, entra nell'affare alta velocità grazie a Ferdinando Lazzaro, che aveva ottenuto in appalto dal committente Ltf-Lione Torino i lavori di preparazione del cantiere».

Giovanni Tizian, L'Espresso, 1 luglio 2014