

CONFINE OVEST

Di Claudia Di Pasquale

LUCA CHIANCA LANCIO

Ora andiamo a vedere il collegamento con la Francia, via Ventimiglia con Claudia Di Pasquale.

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Questa è la mappa del 1929 della linea Cuneo – Ventimiglia - Nizza. Una linea storica progettata per collegare la Riviera con l'Europa. Parte da Cuneo, attraversa la Francia e si biforca a Breil Sur Roya, una parte prosegue per Ventimiglia, l'altra va a Nizza. Andiamo alla stazione di Cuneo e chiediamo un treno diretto per Nizza.

BIGLIETTAIO

Treni diretti non ce ne sono, deve andare a Ventimiglia.

CLAUDIA DI PASQUALE

Ma c'era un treno diretto, io mi ricordo un tempo che c'era.

BIGLIETTAIO

Le stavo dicendo appunto, quello che ricorda lei c'era anche il treno diretto da Torino, Torino-Nizza, non esiste più.

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Oggi per andare a Nizza bisogna arrivare alla stazione di Cuneo, cambiare treno, scendere poi a Breil Sur Roya e infine aspettare la coincidenza con il treno francese che va a Nizza. Il treno diretto Cuneo-Nizza non c'è più dal 2009. Oggi i cittadini temono che anche l'intera linea venga chiusa e non ci stanno.

Ore 7 del mattino. A Ventimiglia saliamo sul treno per Cuneo insieme ad un gruppo di manifestanti. Attraversiamo la Liguria, entriamo poi in Francia e, infine, arriviamo in Piemonte. Ad ogni fermata salgono altri manifestanti, sono tutti diretti a Torino per protestare sotto la sede della Regione Piemonte. Si ritrovano insieme ferrovieri e pendolari, sindaci italiani e francesi.

ASSESSORE COMUNE TENDE

Noi non vogliamo che questa ferrovia muoia. Ecco vogliamo tenerla perché è utile per tutta la vallata.

CLAUDIA DI PASQUALE

Hanno tagliato delle stazioni? Anche a voi francesi?

ASSESSORE COMUNE TENDE

Sì dalla parte francese, sì.

CLAUDIA DI PASQUALE

Per l'economia quanto è importante?

ANDREA ODELLO SINDACO ROCCA CIGLIE'

È importantissimo perché è un collegamento con la Francia, con la Liguria.

FERROVIERE

Noi temiamo comunque un taglio drastico anche sul servizio, che comunque comporta una ricaduta sui posti di lavoro.

CLAUDIA DI PASQUALE

Secondo voi va chiusa questa linea o no?

BARBARA BONINO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE PIEMONTE

Va potenziata, devono essere risolti i problemi infrastrutturali e di sicurezza.

CLAUDIA DI PASQUALE

E chi ce li mette i soldi?

BARBARA BONINO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE PIEMONTE

Ce li mettono i due Stati perché questa è una linea internazionale, non è una linea regionale.

CLAUDIA DI PASQUALE

Però oggi la competenza è della regione Piemonte.

BARBARA BONINO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE PIEMONTE

Oggi la competenza sulla programmazione è della regione Piemonte nell'ambito del trasporto pubblico locale.

CLAUDIA DI PASQUALE

Con le risorse che ha il Piemonte, il Piemonte può mantenere ancora questa linea o no?

BARBARA BONINO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE PIEMONTE

Il Piemonte non ce la fa più a mantenere questo livello di servizio su questa, come su tante altre linee.

CLAUDIA DI PASQUALE

Quindi ridurrete le corse. Che fate?

BARBARA BONINO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE PIEMONTE

Ridurremo, come su tutto il resto del Piemonte!

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Il Piemonte quest'anno ha ricevuto 120 milioni di euro in meno per il trasporto pubblico. Per salvare la Cuneo - Ventimiglia - Nizza è stato chiesto l'intervento dello Stato. Sul futuro della linea non c'è nulla di certo; intanto un po' di tagli li hanno già fatti.

CLAUDIA DI PASQUALE

Quante sono le fermate che sono state già tagliate?

LUCA IACOMINO – SEGRETARIO FILT - CGIL CUNEO

Sono tre: sono questa Olivetta San Michele, Airole e Bevera. Vede passare il treno e non si ferma più.

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Poi c'è il problema della manutenzione: il tratto francese si va degradando sempre di più. In base a una convenzione del 1970 tra i due Stati, i costi della manutenzione

dovrebbero ricadere sull'Italia; per i francesi la convenzione è ancora valida, per gli italiani, no.

LUCA IACOMINO – SEGRETARIO FILT - CGIL CUNEO

Quindi si stanno accumulando delle manutenzioni da fare che vengono sempre posticipate nel tempo.

CLAUDIA DI PASQUALE

Quindi la manutenzione in territorio francese non viene più fatta?

LUCA IACOMINO – SEGRETARIO FILT - CGIL CUNEO

Questo non lo possiamo dire che non viene più fatta; però possiamo dire che ci sono tre rallentamenti a seguito proprio di manutenzione che viene posticipata.

MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO GRUPPO FS

Il governo italiano non da più soldi a Rete Ferroviaria Italiana per far le manutenzioni oltre confine e Rete Ferroviaria Italiana non fa più le manutenzioni oltre confine.

CLAUDIA DI PASQUALE

Ma secondo lei, la Cuneo – Nizza è ormai un ramo secco?

MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO GRUPPO FS

Sì. È un ramo secco. Ne sono convinto.

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Servirebbero 27 milioni di euro per metter in sicurezza la linea e 120 per ammodernarla e ridurre il tempo di percorrenza da Torino a Nizza a circa due ore contro le cinque attuali. Pochi soldi se paragonati ai 24 miliardi della Tav Torino-Lione. Inoltre si tutelerebbe anche un capolavoro dell'ingegneria dei primi del '900.

LUCA IACOMINO – SEGRETARIO FILT - CGIL CUNEO

Vedremo uscire il treno su quel cavalcavia, sul quel viadotto...

CLAUDIA DI PASQUALE

Sì.

LUCA IACOMINO – SEGRETARIO FILT - CGIL CUNEO

...percorrere il viadotto e dopo 4-5 minuti lo vediamo uscire da quella galleria. E questa è la famosa galleria elicoidale.

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

E mentre noi consideriamo la linea un ramo secco e la lasciamo morire, gli svizzeri la utilizzano per i loro treni. Daniel abita a Winterthur; qui organizza treni turistici. Da due anni promuove un tour anche sulla Cuneo – Ventimiglia. E per farlo paga le ferrovie italiane.

DANIEL WAGELI – RAIL EVENT

Il problema è anche che non c'è una struttura. Non so dove devo andare prima devo incontrare qualcuno che effettivamente da una risposta.

CLAUDIA DI PASQUALE

Quante persone hai dovuto sentire per trovare qualcuno?

DANIEL WAGELI – RAIL EVENT

Umpf! Io penso che siano 5 fino a 10.

CLAUDIA DI PASQUALE

In sostanza, quando voi scrivete a Trenitalia, dopo quanto tempo ricevete una risposta, di solito?

DANIEL WAGELI – RAIL EVENT

Mah, fino ad adesso nessuna risposta: dopo devo telefonare e forse c'è qualcuno che mi informerà...

CLAUDIA DI PASQUALE

Cioè non avete un unico referente con cui parlare?

DANIEL WAGELI – RAIL EVENT

No. No.

CLAUDIA DI PASQUALE

I problemi che avete trovato in Italia, li avete trovati in Svizzera?

DANIEL WAGELI – RAIL EVENT

No, non ne abbiamo trovati in Svizzera.

CLAUDIA DI PASQUALE

E in Austria?

DANIEL WAGELI – RAIL EVENT

No. No. Non esiste...

CLAUDIA DI PASQUALE

E in Turchia?

DANIEL WAGELI – RAIL EVENT

No. No: esiste solo in Italia.

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

La Cuneo – Ventimiglia – Nizza non è l'unica linea presa di mira dai tagli: negli ultimi vent'anni, di treni ne sono scomparsi.

GIANNI RIOLFO – EX CAPOSTAZIONE VENTIMIGLIA

Avevamo le Milano – Bordeaux; avevamo delle vetture per Trieste da Marsiglia a Trieste, Marsiglia – Vienna. Mi son dimenticato il Ligure che..

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Il Ligure che cos'è?

GIANNI RIOLFO – EX CAPOSTAZIONE VENTIMIGLIA

Il Ligure era il treno rapido che veniva da Milano, che se ne andava a Marsiglia. C'è stato un paio d'anni che andava fino ad Avignone...

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Oggi c'è questo treno?

GIANNI RIOLFO – EX CAPOSTAZIONE VENTIMIGLIA

No, non c'è più! Non c'è più niente. Oggi non esiste più niente di tutto questo che le dico.

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Fino al 2008 c'era anche il treno notturno Nizza – Roma. È stato soppresso. C'erano poi tre Eurocity Milano – Nizza, anche questi soppressi. Dal 2009 i treni si fermano a Ventimiglia e qui bisogna prendere il treno francese che va a Nizza dove lavorano molti cittadini italiani.

PENDOLARE

Siamo costretti, prendendo il treno da Nizza, a cambiare a Ventimiglia. Ventimiglia non è una stazione bellissima, comunque bisogna attendere poi l'Intercity. A volte ci sono problemi perché il treno da Nizza è in ritardo e quello da Ventimiglia non sempre aspetta; o viceversa da Milano arriviamo a Ventimiglia in ritardo ...

PENDOLARE

Mi è capitato di dover andare a Torino per questioni di lavoro, quindi da Nizza a Torino, ho fatto il tragitto che è Nizza - Breil sur Roya, Breil sur Roya – Cuneo, Cuneo – Fossano, Fossano – Torino; quindi quattro regionali per una distanza di 250 chilometri.

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Charles Pellotieri è il segretario generale della confederazione francese democratica del lavoro della regione Paca.

CLAUDIA DI PASQUALE

Quanti sono i passeggeri che usano i treni e che si spostano dalla Francia all'Italia e dall'Italia alla Francia.

CHARLES PELLOTIERI – SEGRETARIO GENERALE CFDT REGIONE PACA

50 mila. 50-60 mila.

CLAUDIA DI PASQUALE

Al giorno?

CHARLES PELLOTIERI – SEGRETARIO GENERALE CFDT REGIONE PACA

Sì.

CLAUDIA DI PASQUALE

Però, dico: oggi è una linea in perdita o no visto che ci sono 50 mila persone?

CHARLES PELLOTIERI – SEGRETARIO GENERALE CFDT REGIONE PACA

No. No, no: non è in perdita economica.

AGOSTINO PESCE – DIRETTORE CAMERA DI COMMERCIO ITALIANA A NIZZA

Qui ci sono le persone più ricche di tutto il mondo.

CLAUDIA DI PASQUALE

Qui?

AGOSTINO PESCE – DIRETTORE CAMERA DI COMMERCIO ITALIANA A NIZZA

Qui, in Costa Azzurra. Quindi avere dei collegamenti diretti aiuterebbe tantissimo l'economia italiana.

CLAUDIA DI PASQUALE

Cioè: in realtà chi ci perde è l'Italia?

AGOSTINO PESCE – DIRETTORE CAMERA DI COMMERCIO ITALIANA A NIZZA

Mah, secondo me, oggi chi non ha mezzi di trasporto efficaci, perde. Quindi...

ENRICO VESCO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE LIGURIA

Oggi non c'è un treno italiano che va in Francia. È tecnicamente impossibile.

CLAUDIA DI PASQUALE

Ma perché?

ENRICO VESCO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE LIGURIA

Perché c'è un sistema di verifica e controllo di macchina e del sistema di sicurezza diverso, c'è un'alimentazione differente...

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Dal 2009 sono in vigore nuove regole sulla sicurezza. In Italia possono circolare solo i treni dotati a bordo di uno specifico impianto di protezione della marcia. E i treni francesi ne hanno uno diverso.

ENRICO VESCO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE LIGURIA

È stata utilizzata come pretesto questa nuova disposizione che, diciamo, non fa dialogare i sistemi...

CLAUDIA DI PASQUALE

Perché dice come pretesto?

ENRICO VESCO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE LIGURIA

Perché io penso che ci siano le condizioni, insomma, sia tecnologiche e tecniche per ovviare a questi inconvenienti, insomma.

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Nel 2001 è stato fatto questo studio proprio per migliorare i collegamenti tra Italia e Francia. Al centro c'è la realizzazione del raddoppio ferroviario lungo la linea Genova Ventimiglia, che per 50 km è ancora binario unico. L'accordo di programma risale addirittura al '98. Allora il Ministro dei Trasporti era l'attuale presidente della regione Liguria, Claudio Burlando.

CLAUDIA DI PASQUALE

Ma secondo lei il raddoppio ferroviario Genova – Ventimiglia, non potrebbe sostituire la Torino-Lione ?

CLAUDIO BURLANDO – PRESIDENTE REGIONE LIGURIA

Se la Torino-Lione è una linea che deve occuparsi di merci, secondo me non ne porterà tante; secondo me si potrebbe immaginare un corridoio 5 spostato un pochino più verso mare. Mi pare che però che il Paese non ha mai deciso di fare questo investimento.

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Il raddoppio ferroviario della Genova – Ventimiglia, è stato diviso in due tratte. La prima va da San Lorenzo ad Andora.

CLAUDIA DI PASQUALE

Era prevista nel 2008 l'attivazione della San Lorenzo – Andora, invece? Non è attiva dice?

ENRICO VESCO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE LIGURIA

Assolutamente no, stanno ancora lavorando. Non è ancora entrata in esercizio e penso che non lo sarà prima di un paio di anni, insomma.

CLAUDIA DI PASQUALE

Quindi 2015?

ENRICO VESCO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE LIGURIA

Bah, penso.

CLAUDIA DI PASQUALE

Invece la Andora- Finale Ligure era prevista l'attivazione nel 2010.

ENRICO VESCO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE LIGURIA

Non c'è ancora... Va definito il progetto, quindi...

CLAUDIA DI PASQUALE

Non ho capito.

ENRICO VESCO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE LIGURIA

Non è ancora partita quella.

CLAUDIA DI PASQUALE

Ma è stato almeno appaltato?

ENRICO VESCO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE LIGURIA

No.

CLAUDIA DI PASQUALE

Tutti questi ritardi a cosa sono dovuti?

ENRICO VESCO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE LIGURIA

Sono dovuti innanzitutto alla difficoltà delle risorse.

CLAUDIA DI PASQUALE

San Lorenzo – Andora le risorse ci sono, c'erano...

ENRICO VESCO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE LIGURIA

Ma la San Lorenzo – Andora, stanno lavorando, cioè , quindi ...

CLAUDIA DI PASQUALE

C'è già un ritardo di sette anni...

ENRICO VESCO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE LIGURIA

Eh, c'è già un ritardo... c'è un ritardo.

CLAUDIA DI PASQUALE

Se lei mi dice che finirà nel 2015...

ENRICO VESCO – ASSESSORE TRASPORTI REGIONE LIGURIA

Non lo so se finirà nel 2015.

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Chi sa come sono andate le cose è il committente: RFI. Ci risponde Italferr, ma i perché di tutti questi ritardi non li spiega. Ci conferma invece che c'è un'indagine in corso della magistratura sui conci: le strutture di cemento e acciaio utilizzate per rivestire le gallerie. Nel mirino della procure di Savona c'è la Ferrovia Agroman, la ditta che nel 2004 ha vinto l'appalto. Questa è la testimonianza di chi ha partecipato ai lavori.

CLAUDIA DI PASQUALE

Questi conci sono risultati irregolari?

TESTIMONE

Non erano idonei come quantità di armatura.

CLAUDIA DI PASQUALE

Armatura sarebbe acciaio?

TESTIMONE

Acciaio all'interno dei conci.

CLAUDIA DI PASQUALE

Che non era sufficiente?

TESTIMONE

Che non era sufficiente.

CLAUDIA DI PASQUALE

Erano poco sicure queste gallerie in sostanza?

TESTIMONE

Sarebbero state poco sicure se non fossero state rinforzate, sono state rinforzate con centine metalliche.

CLAUDIA DI PASQUALE

Comunque c'è stata secondo lei una frode nelle forniture da parte della Ferrovia?

TESTIMONE

Secondo me ci sono stati degli illeciti da parte di alcuni soggetti di Ferrovia che operavano in cantiere...

CLAUDIA DI PASQUALE

Che falsificavano i documenti?

TESTIMONE

No, falsificavano ... sì, in sede di produzione di conci. Questo è dimostrato voglio dire...

CLAUDIA DI PASQUALE

Com'è che le ferrovie non si sono accorte che stavano producendo questi conci in maniera irregolare?

TESTIMONE

Sì ... ho sentito dire ...

CLAUDIA DI PASQUALE

Cosa ha sentito dire?

TESTIMONE

Che venivano prodotti di notte, sì.

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Solo a tre anni di distanza, è arrivata la risposta alle rogatorie chieste dalla procura di Savona. I responsabili del cantiere di Ferrovial, sono finiti in Sudafrica e in Messico e non sono stati più trovati. Ma il danno è stato fatto: dalle perizie è emerso che all'appello, manca circa un milione di chili di acciaio.

Lo scorso novembre, poi, la Guardia di Finanza, ha sequestrato gli automezzi e le quote di un'impresa di Sanremo che ha fatto lavori di movimento terra per il raddoppio ferroviario. È la Sp Costruzioni di Carmelo Sgrò.

GIUSEPPE DI TULLIO – COMANDANTE GICO GENOVA

È stato rilevato che lo Sgrò aveva legami con ambienti della criminalità organizzata. Lo zio materno è della famiglia Gallico che è un esponente della 'ndrina Gallico.

CLAUDIA DI PASQUALE

Lo zio fa parte, diciamo, della 'ndrangheta calabrese?

GIUSEPPE DI TULLIO – COMANDANTE GICO GENOVA

Sì, sì. È associato a una 'ndrina molto potente.

CLAUDIA DI PASQUALE

Oggi che fa Carmelo Sgrò?

GIUSEPPE DI TULLIO – COMANDANTE GICO GENOVA

È attualmente detenuto.

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

Il socio di Sgrò invece ha ancora oggi un bar.

CLAUDIA DI PASQUALE

Sapevi che Sgrò aveva dei collegamenti con la famiglia Gallico?

SOCIO CARMELO SGRÒ

Aahhhhhh....

CLAUDIA DI PASQUALE

Dimmi soltanto se sapevi che c'era un collegamento con i Gallico.

SOCIO CARMELO SGRÒ

Non so niente io, non so niente, andatevene.

CLAUDIA DI PASQUALE

Era tuo amico d'infanzia Sgrò...?

SOCIO CARMELO SGRÒ

Ascolta...

CLAUDIA DI PASQUALE

Ok, me ne vado.

SOCIO CARMELO SGRÒ

Basta.

CLAUDIA DI PASQUALE

Vabbè. Il certificato antimafia ce l'avevate o no?

SOCIO CARMELO SGRÒ

Troppe domande stai facendo.

CLAUDIA DI PASQUALE

Troppe?

CLAUDIA DI PASQUALE

In questi anni visto che ci sono stati tutti questi ritardi, i costi sono rimasti gli stessi o sono aumentati?

RAFFAELLA PAITA – ASSESSORE INFRASTRUTTURE REGIONE LIGURIA

Per quanto riguarda la prima tratta più o meno c'è stato un aumento dei costi da 500 circa a 580 circa.

CLAUDIA DI PASQUALE

Quindi è aumentato di circa 80milioni?

RAFFAELLA PAITA – ASSESSORE INFRASTRUTTURE REGIONE LIGURIA

80milioni, sì.

CLAUDIA DI PASQUALE

E sull'altro tratto invece?

RAFFAELLA PAITA – ASSESSORE INFRASTRUTTURE REGIONE LIGURIA

Beh, quello è come dire, attualmente non è finanziato.

CLAUDIA DI PASQUALE

Non è finanziato ...

RAFFAELLA PAITA – ASSESSORE INFRASTRUTTURE REGIONE LIGURIA

Il costo quindi, come dire, è preciso ed è 1 miliardo e mezzo.

CLAUDIA DI PASQUALE

È praticamente il doppio di quanto era stato valutato nel 2001..

RAFFAELLA PAITA – ASSESSORE INFRASTRUTTURE REGIONE LIGURIA

Ehhhh, ora io non ricordo, diciamo, questa documentazione

CLAUDIA DI PASQUALE

1200 miliardi di lire.

CLAUDIA DI PASQUALE FUORI CAMPO

A conti fatti il raddoppio ferroviario costerà oltre 2 miliardi di euro, se mai sarà completato. Oggi tra Italia e Francia, restano solo i collegamenti con Parigi: di notte li fa Trenitalia insieme alla multinazionale francese Veolia; di giorno invece li fanno solo i TGV, i treni francesi dell'alta velocità. Arrivano a Milano a Porta Garibaldi, dove trovano la coincidenza con Italo, il treno ad alta velocità della società fondata da Montezemolo, la NTV.

CLAUDIA DI PASQUALE

La NTV viene vista come il cavallo di Troia per i francesi per entrare nel mercato italiano.

GIUSEPPE SCIARRONE – AMMINISTRATORE DELEGATO NTV

Questo è assolutamente falso. È un'azienda italiana...

CLAUDIA DI PASQUALE

Il 20% è dei francesi..

GIUSEPPE SCIARRONE – AMMINISTRATORE DELEGATO NTV

È una partecipazione finanziaria, certo.

CLAUDIA DI PASQUALE

Lei che rapporti ha con l'amministratore delegato per esempio di NTV, Sciarrone, che prima era in FS?

MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO GRUPPO FS

Guardi, fu il mio capo! Qui dentro.

CLAUDIA DI PASQUALE

Lo so!

MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO GRUPPO FS

E quindi che rapporti ho? Amichevoli.

CLAUDIA DI PASQUALE

Amichevoli?

MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO GRUPPO FS

Personalmente parlando sì. Per quale motivo...

CLAUDIA DI PASQUALE

Siete amici?

MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO GRUPPO FS

Beh, ci conosciamo! Adesso, non ci frequentiamo, però..

CLAUDIA DI PASQUALE

Oggi lei in che rapporti è con Moretti?

GIUSEPPE SCIARRONE – AMMINISTRATORE DELEGATO NTV

Mah Moretti rapporti di stima, non si dimentica.

CLAUDIA DI PASQUALE

C'è chi dice ex amici.

GIUSEPPE SCIARRONE – AMMINISTRATORE DELEGATO NTV

No ex amici mai: rivali sì, ma rivali in maniera aspra.

CLAUDIA DI PASQUALE

Ma c'è oggi una guerra con le ferrovie francesi?

MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO GRUPPO FS

Certo che c'è una guerra perché siamo in competizione e, siccome l'Europa ha voluto la liberalizzazione i nostri amici francesi sono in competizione con noi. Arrivano in competizione a Torino e Milano, hanno una partecipazione del 20% di NTV... Non si può essere alleati e competitors, lei che dice?

CLAUDIA DI PASQUALE LANCIO

Tutto si gioca sull'Alta Velocità, intanto i pendolari si devono arrangiare perché sembra che non interessino a nessuno ma i passeggeri in genere non vengono agevolati con troppe restrizioni sul biglietto rispetto ad altri paesi europei.