

LE CONCLUSIONI DELLA COMMISSIONE DI TECNICI E POLITICI

Tav, la Francia frena “Non è una priorità”

“Avanti col tunnel ma le opere sugli accessi dopo il 2030”
 Virano: “Per l’operatività della linea non cambia nulla”

ALBERTO MATTIOLI
 CORRISPONDENTE DA PARIGI

La Lione-Torino non è una priorità. Certo: la realizzazione del tunnel è prevista da un trattato fra Francia e Italia, quindi è sottratta al dibattito in attesa della ratifica dei rispettivi Parlamenti e, soprattutto, di capire se e quanto l’Ue voglia o possa investirci. Ma, dalla parte francese del «buco», tutte le altre opere, come le vie d’accesso, sono classificate fra le «secondo priorità». Un curioso ossimoro che, tradotto, significa che non se ne parla prima del 2030.

È il verdetto della commissione mista, sei fra deputati e senatori, quattro tecnici o superburocrati, presentato ieri dal suo presidente, il socialista Philippe Duron, sindaco di Caen e deputato del dipartimen-

to del Calvados. Il rapporto era attesissimo. Per il nuovo governo, si tratta di revisionare il piano delle infrastrutture dopo la gestione Sarkozy, accusata di aver affastellato troppi progetti faraonici: molti annunciati, pochi realizzati, alcuni irrealizzabili. Partendo dalla semplice constatazione che nei prossimi 25 anni 245 miliardi da spendere per strade, ferrovie, porti e aeroporti non ci saranno mai, Duron ha fatto una scrematura e indicato delle priorità. Per inciso, togliendola all’alta velocità, che finora, in un Paese innamorato dei suoi Tgv, era un dogma nazionale. Il rapporto è consultivo, ma il primo ministro, Jean-Marc Ayrault, ha già fatto sapere a mezzo stampa di «condividerlo». E pazienza se ogni amministratore locale che non avrà la linea Tgv che gli era stato pro-

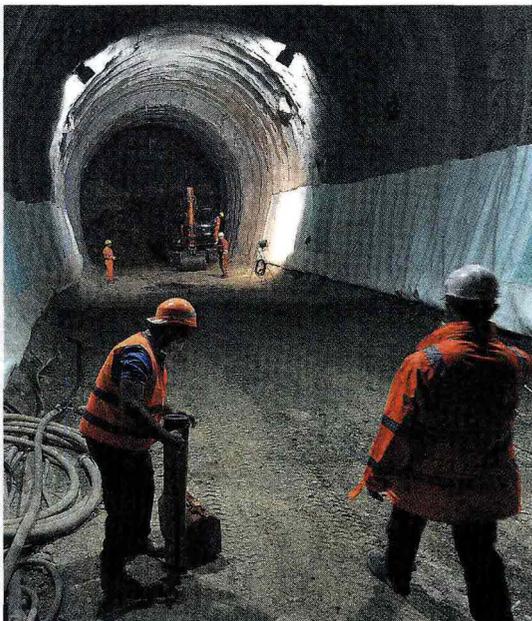
messo diventerà una belva.

Sulla Tav, la commissione non si pronuncia, trattandosi appunto di un progetto europeo. Lo fa invece sulla sua parte francese, che si compone di quattro opere: la nuova linea merci fra Lione e le Alpi, la linea Tgv fra Lione e Chambéry, la linea mista merci-passeggeri per San Giovanni di Moriana e il terminal nell’est dell’area metropolitana di Lione. Costo totale: 7.990 milioni di euro. Le ipotesi nazionali di spesa su cui la commissione ha lavorato sono due: una minima, sulla base di 8-10 miliardi da qui al 2030, e una più ottimista (ma anche più improbabile) da 28-30 miliardi.

Ebbene, in entrambi i casi, la Lione-Torino è classificata, diciamo così, in serie B, dopo le «premières priorités» e prima degli «horizons lointains», gli orizzonti lontani post 2050. Ci-

tando il rapporto: «La Commissione conferma l’interesse a termine per gli accessi previsti, in linea con la realizzazione del progetto binazionale. Tuttavia, tenendo conto delle incertezze sul calendario del tunnel di base, non può essere certa che i rischi di saturazione e le sovrapposizioni d’uso che giustificano la realizzazione del progetto si verifichino prima degli anni 2035-2040».

Ma insomma, monsieur Duron, credete ancora al progetto? «La posizione è quella indicata da François Hollande: sì, a patto che ci siano fondi europei sufficienti». E l’Italia? Mario Virano, il commissario straordinario Tav, non sembra preoccupato: «Il progetto internazionale non si ferma. La Francia sta facendo una valutazione su opere di accompagnamento che non mettono in discussione l’operatività della linea».



I lavori nel cantiere Tav rischiano di protrarsi per molti anni

