

## L'Europa I progetti

«È un'opera fondamentale per i nostri due Paesi, per il rilancio delle nostre economie

François Hollande, presidente francese

# Milano-Parigi in 4 ore nel 2028 Monti e Hollande varano la Tav

«Opera strategica per l'Europa». La protesta degli ecologisti

DAL NOSTRO INVIATO

LIONE — «L'amico Hollande», «il grande europeo Monti», la Francia e l'Italia «convergenti e unite» nel trattare con la Germania sull'euro: il 30° vertice italo-francese ieri a Lione è stata la celebrazione di relazioni bilaterali tornate eccellenti dopo anni difficili, l'esibizione di rapporti personali idilliaci tra i due capi dell'esecutivo, e il rilancio — anche simbolicamente importante — della Tav, che metterà Milano e Parigi a sole quattro ore di treno (oggi ce ne vogliono più di sette).

Fuori dal palazzo della prefettura, sede dell'incontro, un migliaio di manifestanti hanno protestato, tra lacrimogeni e spray urticanti, contro un'opera colossale che giudicano inutile se non dannosa: nelle ultime settimane è cresciuta anche in Francia un'opposizione che fa delle lotte alla «Lyon-Turin» e al progetto di nuovo aeroporto a Nantes un'unica battaglia anti-capitalista e anti-globalizzazione,

guidata almeno mediaticamente da un redivivo José Bové. Ma più che dai no Tav al di qua e al di là delle Alpi, l'incognita decisiva per l'attuazione finale dell'opera viene dall'Europa, non a caso più volte evocata durante la conferenza stampa finale.

Sotto gli occhi di Hollande e Monti, i ministri Corrado Passera e Frédéric Cuvillier hanno firmato una dichiarazione comune che conferma l'«interesse strategico» del collegamento ferroviario ad alta velocità tra Lione e Torino. «È un'opera fondamentale per i nostri due Paesi, per il rilancio delle nostre economie, ma anche per tutta l'Unione. C'è in gioco l'idea dell'Europa», ha detto il presidente Hollande, non a caso mentre ricordava qual è la ripartizione dei costi: «La Tav è stata già finanziata al 50 per cento dalla Commissione europea per quanto riguarda la fase di studio, e lo sarà al 40 per lo scavo del tunnel». Degli 8 miliardi e mezzo necessari per forare le Alpi, 2,9 saranno pagati dall'Italia, 2,2 dalla Francia e il resto, 3,4, dall'Eu-

ropa.

La galleria di 57 chilometri è l'opera più significativa e urgente, e consentirà di ridurre della metà (da circa 150 a 70 minuti) il tempo impiegato per percorrere il tratto sotto le Alpi; se a questa si aggiunge l'ammodernamento di tutta la linea da Torino a Lione (235 km) secondo gli standard tecnologici più alti, il costo finale della Torino-Lione arriverà a oltre 25 miliardi di euro. La messa in servizio, a lungo prevista per il 2025, slitta sia pur di poco: l'Eliseo parla del 2028-2029 come data probabile, con un termine vincolante fissato entro il 2030.

Monti e Hollande si sono detti certi che i Parlamenti nazionali ratificheranno al più presto — cioè prima dello scioglimento delle Camere per le elezioni italiane — l'accordo internazionale già stipulato il 30 gennaio scorso. Ma che farà l'Europa, che deve fornire il 40% del costo del tunnel, e che pochi giorni fa non è riuscita ad approvare il budget 2014-2020? Per questo Monti e Hollande hanno

più volte sottolineato il valore generale, a vantaggio di tutta l'Unione, dell'opera. «Più supereremo gli ostacoli nazionali alla Tav, con determinazione e capacità di persuasione, più potremo convincere la Ue», ha detto Monti.

Gli «ostacoli nazionali» ieri hanno unito le forze, scontrandosi con la polizia nel centro di Lione, e obiettano che la Tav ormai è inutile perché negli ultimi anni il traffico su gomma è diminuito e quindi non c'è alcun bisogno di spostare il trasporto merci su rotaia. «È una logica che non regge — dice il commissario italiano per la Torino-Lione, Mario Virano —. Gli scambi sono diminuiti proprio perché affidati a infrastrutture fatiscenti che risalgono ai tempi di Cavour».

Nel 1995 fu Jacques Delors a inserire l'alta velocità Lione-Torino nelle priorità europee, uno dei suoi ultimi atti da presidente della Commissione. Quasi vent'anni dopo, la palla ora torna nel campo dell'Europa.

**Stefano Montefiori**

@Stef\_Montefiori

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### In piazza

Un migliaio di persone manifesta contro il progetto, tra lacrimogeni e spray urticanti



### I tempi dei lavori

Galleria Saint-Julien-Mont Denis  
Lunghezza: 2.480 m

Iniziata **MARZO 2003**  
Ultimata **GIUGNO 2010**

Galleria La Praz  
Lunghezza: 2.480 m

Iniziata **NOVEMBRE 2005**  
Ultimata **GENNAIO 2009**

Galleria Modane  
Lunghezza: 4.000 m

Iniziata **LUGLIO 2002**  
Ultimata **NOVEMBRE 2007**

Cunicolo esplorativo della Maddalena  
Lunghezza: 7.500 m

Il 29 novembre è stato annunciato l'avvio dello scavo per il cunicolo esplorativo

Saint Jean de Maurienne

LUNGHEZZA del tunnel 57 km  
44,5 in territorio francese e 12,5 in quello italiano

Susa



COMUNI COINVOLTI NEL PROGETTO

LUNGHEZZA dell'intera infrastruttura 270 km  
189 in territorio francese e 81 in quello italiano

LEGENDA: FAVOREVOLI CONTRARI INDECISI



Fonte: LTF

CORRIERE DELLA SERA - D'ARCO