

La Commissione non ha ricevuto cambi di programma e rinvia le decisioni dopo il 26 gennaio

Torino-Lione, Bruxelles attendista

Partiti i sondaggi in Piemonte e la protesta no Tav si sgonfia

DI MARIA LAURA FRANCIOSI
E PHILIP WOHL

Bocche cucite a Bruxelles sul futuro della Torino-Lione dopo il rinnovato sostegno del governo italiano all'Osservatorio di Mario Virano, la settimana scorsa, di nuovo minato dalle proteste dei No Tav per l'avvio dei sondaggi in Val di Susa prepedutici alla realizzazione della tratta ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione, parte del corridoio di trasporto euromedeo intermodale numero 6 da Lisbona a Kiev.

La Commissione europea ieri non ha voluto fare nessun commento alla richiesta di immaginare un eventuale ricorso a progetti alternativi in quanto fino a questo momento, ha detto un portavoce, "l'Italia non ha proposto nessun piano di modifica" all'esecutivo europeo.

Il momento è anche delicato: in questi giorni sono in pieno svolgimento le audizioni dei 26 Commissari europei da parte del Parlamento europeo che dovrà decidere se approvare la loro candidatura. I portafogli sono stati modificati rispetto alla precedente compagine, molti commissari hanno lasciato il loro posto altri nuovi sono arrivati. Antonio Tajani, vice presidente e Commissario responsabile per i trasporti, subentrato due anni fa all'allora responsabile dei trasporti Jacques Barrot, dovrà assumere il portafoglio dell'industria a partire dal 26 gennaio, quando il presidente della Commissione Jose' Manuel Barroso, presenterà ufficialmente il suo nuovo governo debitamente approvato dal Parlamento Ue. Il portafoglio trasporti a partire da quella data verrà affidato al commissario estone Siim Kallas.

Il progetto Torino Lione non pare quindi, almeno

per il momento, a rischio dicono alla Commissione, anche perchè tra i 30 progetti prioritari di trasporto Ten-T varati dall'Unione europea non ci sono altri progetti che seguano una traiettoria est-ovest come il cosiddetto corridoio 6 salvo un breve tratto che da Parigi va fino a Bratislava. Quindi di tracciato alternativo a Nord delle Alpi non si parla in questo momento in nessun palazzo Bruxelles. Il progetto prioritario 6, che in Italia viene chiamato Torino-Lione per indicare il punto più critico dell'intero tragitto, prevede un tracciato fino a Kiev o comunque alla frontiera con l'Ucraina, passando, dopo l'Italia, per la Slovenia e l'Ungheria. Il completamento dell'intero tragitto, e degli altri progetti prioritari europei, è previsto per il 2025.

Il costo totale del corridoio 6 è stato calcolato in 60 miliardi di euro circa (59.263,75) di cui sono stati investiti entro il 2008 già 9 miliardi di euro. Entro il 2013 altri 5 miliardi dovrebbero essere investiti e il resto, circa 44 miliardi di euro, entro il 2025. Finora i fondi europei riservati alla costruzione del tunnel che da S.Jean de Maurienne dovrà sfociare a Susa ammontano a 672 milioni di euro se i lavori saranno completati nei termini temporali previsti.

Il collegamento Lione-Kiev viene considerato dalla Commissione europea come un tratto fondamentale nella rete dei trasporti transeuropea Ten-T.

Dei 30 progetti prioritari ben 22 sono ferroviari, uno solo legato al trasporto aereo (Malpensa) e gli altri suddivisi tra progetti marittimi e autostradali. Il 74% dei finanziamenti globali provenienti dai fondi comunitari è destinato ai progetti ferroviari fino ad un massimo del 30% del costo totale, con alcune variazioni. Per i collegamenti transfrontalieri infatti il finanziamento può raggiungere anche una

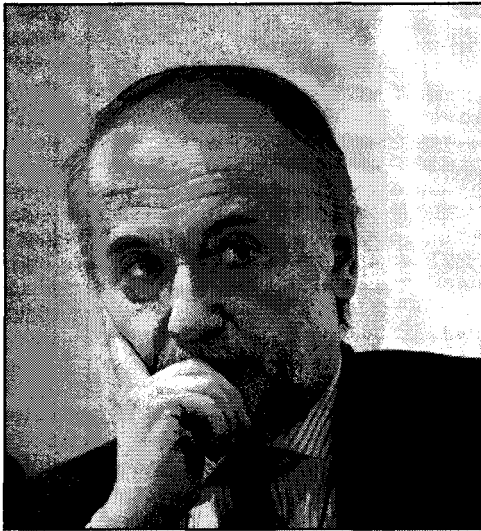
percentuale superiore a seconda dell'importanza del progetto.

Per la Torino Lione la Commissione europea ha sempre avuto un occhio di riguardo considerandola un collegamento fondamentale nella rete dei trasporti europei in grado di assorbire una parte importante dei flussi di traffico tra il sud-est, il centro e il sud-ovest del continente europeo. Il compito di coordinatore del progetto è stato affidato a Laurens Jan Brinkhorst.

Intanto, in Italia, ieri, tre sondaggi sui quattro che dovevano essere avviati per la Tav-Torino-Lione sono partiti. L'ultimo per ora è sospeso dopo che 300 manifestanti No Tav all'alba hanno risposto picche alle forze dell'ordine ed a un tecnico di Ltf, che chiedevano di sgomberare l'area attigua all'aeroporto di Susa. Il leader No Tav, Alberto Perino, ha ribadito l'intenzione di non andarsene confermando «il gesto di disobbedienza civile». Preso atto di ciò, polizia e tecnici si sono ritirati, ribadendo la piena legittimità di Ltf a operare in quella zona, e spiegando i reati in cui potevano incorrere i No Tav. Stessa trafila alla stazione di Collegno dove è previsto il sondaggio G52, in mezzo ai grattacieli però. Come possa passare di là la Tav, è un interrogativo che molti si sono posti. Intanto, i sindaci ribelli ora cercano di rientrare nell'Osservatorio di Mario Virano, ma al movimento è venuta a mancare anche quella che era l'originaria motivazione della protesta: l'inquinamento presente nel sottosuolo della Valsusa. Nessuno ne fa più cenno, i sondaggi dovrebbero confermare l'assenza di materiale pericoloso dove si realizzerà l'opera, con ovvie e fisiologiche eccezioni che saranno gestite come accade in tutto il mondo.

Gli oppositori alla Torino-Lione hanno poi perso anche la vicinanza di gran parte della politica che garanti invece un forte appoggio nel 2005.

© Riproduzione riservata



Mario Virano

