

La Torino-Lione tiene l'Italia dentro l'Europa

Il progetto è tra quelli considerati prioritari a Bruxelles
Gli altri Paesi vanno al galoppo, Roma rischia l'esclusione

Retrosцена

MARCO ZATTERIN
CORRISPONDENTE DA BRUXELLES

Ogni giorno un treno lungo 750 metri lascia la stazione di Barcellona alla volta di Lione. Viaggia a quaranta chilometri l'ora, pochi, ma per i convogli merci la velocità non è una virtù cardinale. In quindici ore arriva a destinazione, cosa che sino allo scorso anno era un sogno: la linea era vecchia e soprattutto c'erano problemi di scartamento, così il carico doveva essere trasferito alla frontiera francese.

La corsa di Madrid

Gli spagnoli hanno lavorato alacremente per rifare il tracciato e in dicembre è partito il primo serpentone che trasporta i container oltre i Pirenei, inizialmente tre volte alla settimana e poi sette, riducendo le emissioni e il traffico autostradale. Adesso ragionano su un raddoppio, convinti che sia l'offerta a generare la domanda. Nonostante un avvio lento, Bruxelles pensa che la Spagna delle grandi reti stia correndo sul binario giusto. «Sono nel pieno del processo di integrazione continentale, spiegano alla Commissione Ue. L'anno prossimo l'Alta velocità passeggeri arriverà in Catalogna e di lì sarà possibile saltare direttamente verso Madrid. C'è un pro-

L'OBIETTIVO

Un terzo dei passeggeri e delle merci va dirottato sulle rotaie in 20 anni

getto per collegarsi con Valencia nel 2020, per spingersi successivamente a Cartagena. In un'ottica di lungo periodo, che è quella su cui si deve ragionare, tutti i porti mediterranei della penisola iberica saranno uniti da una linea ad alta capacità. Di lì le merci potranno essere facilmente smistate in tutto il mercato unico Ue. E oltre.

Ai piani alti dei palazzi bruxellesi, gli esperti del Ten-T, nome dal sapore esplosivo che identifica il network dei trasporti transeuropei, sono moderatamente soddisfatti. Orchestrano trenta progetti prioritari, il che corrisponde a 11 mila chilometri di strade, 32.800 di ferrovia, 3.660 di vie acquatiche: A fine 2010 corrispondevano ad un volume di investimenti di 395 miliardi, il 62% dei quali dovrebbe essere speso entro il 2013. «Nei percorsi superiori ai 300 chilometri dobbiamo portare un terzo delle merci e dei passeggeri sul treno entro il 2030», ricordano alla Commissione. Mica poco.

Il nuovo bilancio europeo

A fine giugno Bruxelles ha riscritto le prospettive di bilancio e scelto dieci progetti da mettere avanti a tutti. Fra i quattro principali - l'asse ferroviario Fehmarn fra Copenaghen e Amburgo, il canale Senna-Schelda, il Brennero, e la Torino-Lione - uno solo, il quarto, è fermo al palo per i motivi che da giorni occupano le cronache e non solo quelle economiche. Il tunnel sotto le Alpi fa parte dell'asse numero sei che dal Rodano arriva a Budapest attraverso la pianura padana. Sulla carta è qui che, dal 2025 spera ancora la Commissione,

sfilerà il serpentone da 750 metri. I francesi ci contano al punto che nelle ultime settimane, hanno preso a immaginare una galleria nel Monginevro. «Il Rhône-Alpes non vuole essere tagliato fuori», si commenta a Bruxelles.

In effetti la mappa regala un quadro di cantieri in azione. Sarkozy vuole il canale verso Anversa entro il 2017 e ha appena dato il segnale del «si proceda». Il tunnel del Brennero è cominciato in primavera e l'operatività è promessa per il 2024. Sul nuovo Gottardo ferroviario è finita la fase di scavo e si lavora all'equipaggiamento del tunnel con l'auspicio di esserne fuori nel 2017. Il prolungamento del Monte Ceneri è in canna per il 2019. Serve? «Guardi il Sempione - precisano le fonti europee -, entrambe le gallerie sono già sature, la nuova lavora con 110 convogli al dì». Lo stesso per il Brennero. Binari esauriti e autostrada intasata.

Gli scontri a Stoccarda

L'attività ribolle in Belgio, Polonia e Germania, non senza attriti politici. La protesta blocca la Stoccarda-Ulm per colpa della nuova stazione che, secondo gli oppositori, sconvolgerebbe l'assetto urbano della città dell'auto tedesca. «E' un cor-



■ SELPRESS ■
www.selpress.com

so una mediazione - affermano a Bruxelles - a metà mese sapremo cosa succede».

E' un match che in Italia, e particolarmente in Piemonte, va seguito con attenzione. Per Stoccarda passa il progetto 17, quello che collega Parigi con Vienna e Bratislava, via Strasburgo, città destinata a diventare il terminale merci del continente. Qui sfileranno i convogli da Lione (dunque Marsiglia) e da Genova, destinati a Anversa e

IL CASO ITALIANO

«L'Ue andrà avanti comunque. Con o senza il tratto in Piemonte»

Rotterdam. Nel capoluogo alsaziano si incrocerà dunque il traffico dal Tirreno al Mare del Nord, e quello dall'Atlantico al Mar Nero. «Senza il tunnel del Frejus, Torino si candida a diventare un "cul de sac", il fondo di una tasca (o, come diremmo noi, un vicolo cieco)», ammette un funzionario europeo, un'ex capitale superata a occidente e oriente, esclusa dai flussi commerciali del post 2030 e dunque destinata al declino.

«Uno può anche stabilire che va bene - è la conclusione di Bruxelles -, ma deve pesare le conseguenze. L'Europa, per volontà della Commissione e dei governi, è decisa ad andare avanti».

4

i progetti principali

Sono, nelle prospettive per il bilancio europeo dei prossimi sette anni, l'asse ferroviario Fehmarn fra Copenaghen e Amburgo, il canale Senna-Schelda, il Brennero, e la Torino-Lione. Che è l'unica ferma

2030

la scadenza da rispettare

Entro il 2030 l'Unione europea intende rendere attiva la nuova rete di trasporto intercontinentale. Per questo non c'è più molto tempo: o i lavori in Valsusa partono, o si

cambia tracciato

Le cifre

32

mila chilometri di binari

Sono nel progetto europeo della rete. Ci sono anche 11 mila chilometri di strade e 3660 di vie acquatiche tra rotte navali e canali. A fine 2010, i lavori corrispondevano a investimenti per 395 miliardi di euro

■ SELPRESS ■
www.selpress.com

L'italiano

«Linea indispensabile porta ai nuovi mercati»

DAL CORRISPONDENTE DA BRUXELLES

È successo un fatto eclatante», constata Paolo Costa, numero uno dell'Autorità portuale veneziana dopo essere stato ministro dei Lavori pubblici con Prodi e guida della commissione Trasporti del parlamento Ue.

Quale, presidente?

«Proprio nel giorno in cui è scoppiato il confronto più teso in Val di Susa, la Commissione Ue ha presentato - in allegato alle prospettive di bilancio 2014-20 - l'elenco dei dieci progetti di reti a cui tiene di più e ci ha messo dentro la Torino-Lione. Anche se siamo ancora quasi al punto di partenza. Per risposta è scoppiata la rivolta, coi lacrimogeni e tutto il resto...»

Che conclusione ne trae?

«Il motivo principale è il generale ritardo culturale italiano, a prescindere dalla protesta. Ancora prima che l'Europa cominciasse a parlare di Ten-T, abbiamo impostato la Tav, pensandola a "T", da Torino a Venezia, e da Napoli a Milano. Il senso era integrare l'Italia. Quando sono partiti i progetti europei, abbiamo offerto il nostro e Bruxelles l'ha accettato. Col tempo ci si è saliti dall'ottica nazionale a quella continentale. La sintonia è stata debole. Non siamo arrivati neanche in laguna con la Tav e, intanto, le esigenze sono cambiate».

In che senso?

«Oggi non dobbiamo studiare più come si approda in Europa, ma come si raggiunge la Cina. E' chiaro che l'Ue deve porre le condizioni per diventare un attore di rilievo sul palcoscenico mondia-

le: servono le strade e binari, ma anche porti e aeroporti. Non c'è crescita se non si capisce che l'Asia non è solo un luogo dove si produce a basso costo, bensì un mercato».

Pensa al porto di Venezia...

«E' dimostrato che passare attraverso l'Adriatico è il modo migliore per portare le merci da Suez a Berlino o Parigi. Detto questo, anche noi abbiamo interesse a che la Torino-Lione possa funzionare. Servono mercati e quello ispano-francese è cruciale».

Però siamo fermi agli scontri.

«Siamo prigionieri dalla mancata soluzione del problema. Dovevamo decidere negli anni 90. Stiamo svolgendo il tema del primo giorno quando siamo alla prova finale».

E adesso?

«E' l'occasione per la riflessione finale sul cosa fare, per capire che occorre collegarsi all'Europa e al resto del mondo. La ferrovia della Val di Susa non è solo della Val di Susa. E' dell'Italia e dell'Europa. Chi la subisce ha diritto di essere compensato per i benefici che porta ad una comunità più ampia. A questo bisogna pensare».

Che succede se salta?

«Le merci spagnole passeranno da Ventimiglia, quelle francesi da Strasburgo. Torino sarà tagliata fuori. L'Europa guarda al medio periodo, deve programmare un bilancio settennale. Sembra una fuga in avanti. Non lo è».

Scommetta. Si farà a no, questo traforo nelle Alpi?

«S'ha da fare. Quindi si farà. Non si può tornare indietro, è un problema di credibilità del paese. E non solo». [M. ZAT.]



Porto di Venezia
Il presidente Paolo Costa

■ SELPRESS ■
www.selpress.com

Il francese

«Rhône-Alpes e Piemonte una potenza economica»

ALBERTO MATTIOLI
CORRISPONDENTE DA PARIGI

C'è un argomento che in Francia mette d'accordo tutti: la linea ad alta velocità Lione-Torino. Da questa parte delle Alpi, proprio non si capisce perché dall'altra ci sia chi non lo vuole. «Mi stupisco che quelli che domandano di limitare il numero dei Tir sulle Alpi si oppongano a questo progetto che dimostra la volontà dei due Paesi di trovare alternative per trasportare merci e viaggiatori inquinando meno», scrive Thierry Mariani, ministro dei Trasporti, di centro-destra. Da sinistra, si stupisce Gérard Collomb, senatore socialista, sindaco di Lione e presidente della Comunità urbana della Grande Lione, primo cittadino della più italiana delle città francesi. Qui tenevano banco i mercanti lombardi del Rinascimento, qui Enrico IV sposò Maria de' Medici, qui Napoleone istituì la Repubblica Cisalpina.

Monsieur Collomb, in Italia si litiga sulla Tav. Che effetto le fa?

«Mi rende molto perplesso, faccio fatica a capire. Da parte francese c'è un'assoluta unanimità. Il Governo, la regione Rhône-Alpes, la Comunità della Grande Lione sono tutti d'accordo: la Lione-Torino va fatta e va fatta prima possibile. Non è in discussione».

Fra i favorevoli, si è dimenticato di citare i cittadini.

«Non ci sono mai state manifestazioni di protesta».

Le immagini della guerriglia in Val di Susa le ha viste?

«Sì, e mi hanno addolorato. Un mio zio è di Bardonecchia, conosco la valle e ci so-

no andato spesso in vacanza, è bellissima. Però credo che gli scavi verranno fatti limitando al massimo l'impatto ambientale».

Perché l'opera va fatta?

«Intanto per ragioni economiche. Per noi della regione Rhône-Alpes, l'Italia, in particolare il Piemonte e la Lombardia, sono il secondo partner commerciale. A parte il trasporto viaggiatori, il Tgv permetterà di far transitare più merci su rotaia, con benefici per il commercio e per l'ambiente».

Solo motivazioni economiche?

«No. Lione è legata all'Italia e, fra l'altro, è gemellata con Milano. Gli scambi turistici, culturali, artistici sono antichi e forti. La nostra Festa delle luci è ispirata alle Luci d'artista di Torino e presto ospiteremo una grande manifestazione gastronomica sull'Italia. Questi contatti vanno intensificati, non mortificati. E il Tgv è il mezzo per farlo».

Se non lo si farà, cosa si rischia?

«L'isolamento. Grazie alla nuova linea di Tgv dell'Est, Lione è collegata ad alta velocità con la Germania e presto, via Barcellona, lo sarà con la Spagna. Non vogliamo che il Paese più difficile da raggiungere sia proprio l'Italia».

A che punto sono i lavori dalla parte francese delle Alpi?

«Già avanzati, specie nei pozzi che serviranno per scavare il tunnel. Gli investimenti fatti sono importanti, e non possiamo permetterci di perdere quelli europei».

Come giudica le proteste in Italia?

«Opporsi a un progetto è un diritto. Ma nel momento in cui l'opposizione diventa violenza non è più democrazia. Si chiama terrorismo».



Sindaco di Lione
Gérard Collomb