

E scoppia il caso Tav

Nuovo attacco francese al governo italiano. Stéphane Sejourné, eurodeputata del partito di Macron ha detto: «Meloni fa tanta demagogia sull'immigrazione clandestina: la sua politica è disumana e inefficace». E ancora uno schiaffo all'Italia sulla Tav: Parigi rinvia la sua tratta di 20 anni.

Longhin ● alle pagine 6 e 7

Il cantiere per l'alta velocità

“Tav troppo cara” Parigi gela l'Italia e rinvia la sua tratta a dopo il 2043

Il tunnel che attraversa il Moncenisio si collegherà oltre confine alla vecchia linea che sarà rinnovata
di Diego Longhin

TORINO – Dieci anni potrebbero sembrare pochi. Ma quando si tratta di una grande opera-simbolo, come la Torino-Lione, la scelta di rinviare i lavori da parte della Francia rischia di rendere l'infrastruttura inefficiente e di ridare fiato a chi la contesta. Così, un nuovo fronte potrebbe aprirsi tra Italia e Francia. Un fronte che riguarda la Tav.

Il tentativo francese è quello di realizzare una delle tratte di accesso della Tav in Francia soltanto dopo l'entrata in funzione del tunnel del Moncenisio, tra la fine del 2032 e l'inizio del 2033. Si tratta di una galleria di confine che corre sotto

le Alpi per 57,5 chilometri, ha un costo di 9 miliardi e ha bisogno di essere collegata a una rete ferroviaria adeguata su entrambi i versanti. In Italia arriverà in tempo, mentre in Francia la rete adatta - quella che da Saint Jean de Maurienne incrocia la linea ad alta velocità Parigi-Marsiglia - arriverebbe solo nel 2043, dieci anni dopo il taglio del nastro e l'uscita dei primi convogli dalla galleria transfrontaliera. Perché la Francia, in un primo momento, avrebbe solo l'intenzione di dare una sistemata ai binari esistenti: la storica strada ferrata che da Digione, passando da Chambéry, arriva fino a Modane, incrociando a Saint Jean de Maurienne la linea che sbucca dal nuovo tunnel. Lavori che verrebbero ultimati per il 2032.

Le ipotesi e il cronoprogramma sono stati elaborati dal “Coi”, il *Conseil d'orientation des infrastructures*. Grafici e valutazioni ora sono sul tavolo del governo francese, giusto in tempo per la prossima Conferenza intergovernativa Italo-francese fissata per il 22 giugno a Lione.

Già domani, però, nella cittadina francese ci sarà un primo confronto informale tra i capi delegazione, Paolo Foietta per l'Italia e Josiane Beaud per la Francia, e i rappresentanti della Ue. Primo match per capire le reali intenzioni di Parigi e del ministro ai Trasporti Clément Beaugne.

A dicembre, in occasione dell'ultima Cig, la Francia aveva chiesto un rinvio delle scelte sulle tratte nazionali, pur dicendo che la Tav è strategica. E non sono mancati i richiami del vicepremier e ministro ai Trasporti, Matteo Salvini: «A Macron suggerirei di vigilare. Sulla Torino-Lione mi sembra che in Fran-



Superficie 64 %

cia stiano ritardando un po' troppo». L'omologo transalpino Beau-ne aveva sempre rassicurato: «Per noi l'opera rimane fondamentale, definiremo i tempi». Ora però c'è il documento del "Coi" che indica date e percorsi. E per l'Italia è un problema. «Il tunnel che attraversa le Alpi è come un bel ponte, ma un ponte con una sola rampa di accesso è inutilizzabile», spiega Foietta, presidente di turno della Conferenza intergovernativa. Da parte francese replicano che una rampa dall'altro lato ci sarà, anche se tortuosa e con qualche limite, mentre per la seconda, quella moderna e lineare, bisognerà aspettare un po' di più. Motivo? In Francia devono intervenire su un percorso di 110 chilometri per un costo di 6,7 miliardi di euro. Spesa che così verrebbe diluita su un periodo più lungo. La risistemazione della vecchia linea costereb-

be, invece, 600 milioni. In Italia, dove il tratto è più breve, il costo complessivo è di circa di 2 miliardi e si stanno rispettando i tempi.

Il rispetto degli impegni è un punto cruciale quando si tratta di Tav. La Torino-Lione è il tratto centrale del Corridoio Mediterraneo: opera di livello europeo - cofinanziata al 50% dalla Ue - che attraversa la Val di Susa. Area dove l'opposizione è stata dura, in alcuni passaggi violenta e con seri problemi di ordine pubblico. Lo stallo che si è creato causa indecisione francese rischia di ridare fiato ai No Tav. Una delle tesi dei gruppi che da decenni contestano l'opera è

proprio l'inefficienza della linea. Realizzare il nuovo tratto di accesso al tunnel in Francia dieci anni dopo l'apertura della galleria transfrontaliera può ridare slancio ai gruppi che contestano la linea ad alta velocità. Non è solo una questione di tempi di viaggio tra l'Italia e la Francia, che vengono ridotti già dall'entrata in funzione dei 57 chilometri sotto le Alpi. Il nodo è il passaggio dei treni merci. Previsione con tutti i tratti di linea adeguati? Far transitare 190 treni merci al giorno per un totale di 25 milioni di tonnellate l'anno. Un "peso" che solo una tratta nazionale francese adeguata potrebbe sopportare. Il restyling di quella vecchia permetterebbe un passaggio, secondo i francesi, di 16,8 milioni di tonnellate all'anno pari a 162 treni al giorno. Un dato contestato da parte dell'Italia. Al massimo si arriverebbe a 80-90 convogli al giorno. Ora cosa succederà? Domani il primo confronto. L'obiettivo dell'Italia è far tagliare i tempi ai francesi, ma la trattativa sarà lunga. ©RIPRODUZIONE RISERVATA

La Torino-Lione

