

## La Francia ripensa il Tav: sì al tunnel, ma per i collegamenti si va al 2030

**DOPO** lo storno dal bilancio statale di 524 milioni di euro per fare posto alle opere “immediatamente cantierabili”, per il Tav arriva un'altra picconata. Stavolta niente meno che dalla Francia. Venerdì scorso la commissione mista presieduta dal socialista Philippe Duron, composta da sei fra deputati e senatori e quattro tecnici, ha decretato che a oggi la tratta francese della Torino-Lione non è una priorità. In soldoni, significa che Oltralpe le opere di accesso alla tratta transfrontaliera sono rinviate a non prima del 2030: la linea merci fra Lione e le Alpi; la linea Tgv fra Lione e Chambéry; la linea mista merci-passeggeri per Saint Jean de Maurienne e il terminal nell'est dell'area metropolitana di Lione.

Questo, sulla carta, non dovrebbe avere ripercussioni sulla tratta internazionale per la quale, in Francia, sono già state realizzate tre discenderie, mentre in Italia sono da poco partiti i tanti contestati lavori del tunnel geognostico della Maddalena. Ma è chiaro che il segnale che arriva dalla Francia non è dei più confortanti

per il fronte Sì Tav: a ciò va aggiunto il fatto che, al momento, il sospirato finanziamento europeo del 40 per cento per la tratta transfrontaliera non ha ancora ottenuto il via libera, e non è detto che questo avvenga. E non dimentichiamo che al vertice del 3 dicembre scorso, Monti e Hollande avevano battuto cassa facendo capire che quel 40 per cento è di vitale importanza per lo sviluppo del progetto.

La “commission Duron” era stata incaricata dall'esecutivo francese di revisionare il piano nazionale delle infrastrutture, partendo dalla 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. Le opere nazionali della Torino-Lione sono state inserite fra le cosiddette “secondo priorità”. Al punto 4.4, a pagina 13, si dice chiaramente che «la commissione ritiene tuttavia che la dimensione europea (del progetto Torino-Lione, ndr) e la sua inclusione nei progetti Ten-T, nonostante la sua importanza,

non può essere l'unico fattore determinante per definire delle priorità. Bisogna considerare altri aspetti: la lotta contro il divario territoriale, migliorando il trasporto dei pendolari, il contributo alla transizione energetica ed ecologica, o ancora le performances economiche e societarie». «La commissione - commentano i No Tav del Presidio Europa - ha dunque valutato questo criterio senza tuttavia considerarlo come l'unico necessario. Di conseguenza questo argomento “europeo” perde parte della sua forza».

A pagina 41 il documento dichiara inoltre che «consapevole di questo fatto (la mancanza di risorse dell'Afitf e degli altri finanziatori pubblici, ndr), la commissione ha deciso di escludere dalle sue simulazioni finanziarie l'impatto del perseguimento del progetto di collegamento ferroviario bi-nazionale Torino-Lione: l'Afitf non avrebbe la possibilità di finanziare altri progetti di trasporto fino al 2028 o al 2030, a meno che nuove risorse le siano messe a disposizione. La stessa situazione accadrebbe con il canale Senna-Nord Europa». E

a questo proposito, la lettura dei No Tav si estende ben oltre l'interpretazione secondo cui la tratta internazionale non sarebbe a rischio: «Quindi - chiosano - la commissione afferma che il finanziamento del progetto Torino-Lione assorbirebbe tutte le risorse finanziarie dell'Afitf fino al 2028 o al 2030, a meno che nuovi fondi pubblici siano messi a disposizione. Il termine “collegamento ferroviario bi-nazionale Torino-Lione” è riferito al progetto Torino-Lione che, ricordiamo, è costituito dagli accessi e da un tunnel di 57 km transfrontaliero». Infine, evidenziano i No Tav, a pagina 57 la commissione aggiungerebbe un motivo in più per rinunciare al Tav: «... la commissione non è stata in grado di garantire che il rischio di saturazione della linea, che giustificerebbe la realizzazione del progetto, avverrebbe prima del 2035-2040. Pertanto, essa classifica il progetto di accesso al collegamento bi-nazionale Torino-Lione come seconda priorità indipendentemente dallo scenario finanziario considerato».

Marco Giavelli