

Retrosцена

MAURIZIO TROPEANO

La corsa contro il tempo per evitare che l'Unione Europea richiami ufficialmente i governi di Roma e Parigi dovrebbe essere al rush finale. Bruxelles, infatti, non è disposta a tollerare nuovi ritardi nell'apertura definitiva del tunnel ferroviario del Fréjus. L'ultimazione dei lavori di adeguamento e il ripristino della circolazione sul doppio binario erano stati annunciati per fine 2011. Poi posticipata all'inizio di marzo e adesso al 30 aprile. La dead line per il coordinatore europeo per la realizzazione del corridoio Mediterraneo, Laurens Jan Brinkhorst. E poco importa che anche il candidato

RINVIO CONTINUO

La riapertura completa annunciata per gennaio è slittata a fine aprile

socialista alla presidenza della Repubblica Francese, Francois Hollande, abbia preso decisamente posizione sulla realizzazione della Torino-Lione: «Abbiamo bisogno di questo tipo di investimenti».

L'Ue, infatti, chiede con forza ai due governi di stimolare il traffico merci attraverso la ferrovia prima dell'avvio dei lavori della galleria di base della Torino-Lione. Non è un caso che l'intervento del coordinatore europeo sia avvenuto nelle scorse settimane a Chambery nel corso di una riunione pre-

“Fréjus, troppi ritardi al tunnel ferroviario”

Pressing Ue su Roma e Parigi per la linea storica



Pasquetta alle reti per i No Tav

Il movimento No Tav ha annunciato per domani un pic-nic alla Clarea in vista degli espropri fissati per l'11 aprile

paratoria alla costituzione della società di Corridoio del Fréjus. Un incontro dove sono intervenuti non solo i rappresentanti dei due governi, delle ferrovie e degli enti locali ma anche operatori privati della logistica e del trasporto. Nelle intenzioni di Bruxelles questi soggetti dovrebbero diventare i fondatori della società di corridoio che, sul modello di quanto avviene al Brennero, dovrebbe essere incaricata di

gestire in modo integrato le politiche di trasporto della linea ferroviaria ad alta capacità e del corridoio autostradale. Società che potrebbe utilizzare gli introiti della sovrattassa sul pedaggio autostradale introdotta per finanziare la galleria di servizio del tunnel autostradale del Fréjus.

Questo è il futuro. Il presente, invece, è legato alla necessità da parte dei fautori del progetto di invertire un trend

negativo del trasporto delle merci su ferrovia. Secondo i dati pubblicati dalla nota congiunturale Confetra -Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica nell'anno 2011 il traffico merci italiano mostra un saldo complessivamente positivo. Il trasporto su ferro, invece, continua il trend negativo -3,7% (nei primi nove mesi dell'anno scorso) «per la crisi oramai cronica di questo sistema di trasporto», spiega Fausto Forti, presidente della Confederazione. Nello stesso periodo il trasporto cargo su strada in ambito internazionale i valori sono del +0,3% (viaggi) e del +3,1% (fatturato). Un risultato reso possibile dal più 6 per cento dei transiti sul Monte Bianco e dello 0,4% al Fréjus.

Nei prossimi giorni, però, l'attenzione si concentrerà di nuovo alla Maddalena di Chiomonte dove l'11 aprile scatteranno le procedure per l'acquisizione temporanea dei terreni privati da parte di Ltf. I No Tav hanno annunciato la volontà di mettere in campo iniziative per cercare di inceppare la macchina in valle ma anche, dove possibile, in tutta Italia. In attesa della fiaccolata prevista per martedì sera a Giaglione i comitati hanno organizzato un pic-nic di Pasquetta alla Clarea, nei terreni recentemente acquistati a ridosso delle recinzioni.