

Tav Torino-Lione, questione aperta

Barrot: irrisolto il finanziamento dell'opera, ok al Brennero

DI SIMONETTA SCARANE

Il Brennero va, la Torino-Lione resta una questione aperta. La Ue si è pronunciata ieri, con un rapporto di pura valutazione, sui progetti presentati dai singoli governi alla scadenza fissata al 20 luglio 2007 per la richiesta di cofinanziamento necessaria a realizzare le opere previste per la costruzione dei Tens, le reti europee di trasporto intermodale. L'Italia conta tre progetti fra i sei super prioritari individuati dalla Ue nella quick list che Bruxelles ha definito sui 30 progetti ritenuti, alla prima ora, una priorità comunitaria. I tre corridoi in territorio italiano sono il n. 1 Berlino-Palermo, il corridoio 5 Torino-Lione, e la Trieste-Divaccia. Ebbene, nel rapporto che ha presentato ieri l'eurocommissario ai trasporti, Jacques Barrot, chiuso all'indomani della presentazione, il 18 luglio, in zona Cesarini, da parte del governo italiano del progetto relativo alla Torino-Lione allegato alla domanda di cofinanziamento per 725 milioni della Torino-Lione, è stato accolto favorevolmente il progetto del maxi-tunnel del Brennero, mentre la Torino-Lione resta «una questione aperta e delicata».

Ha ottenuto il via libera e sarà finanziato al massimo il progetto del Brennero, comprese le vie d'accesso alla nuova maxi-galleria da Fortezza a Innsbruck che per la Ue faranno della nuova linea ferroviaria del Brennero una valida alternativa su ferro per il trasporto delle merci. Al riguardo Barrot ha fatto sapere che per la costruzione del foro pilota della nuova galleria ferroviaria del Brennero la Ue si impegnerà a trovare il massimo di finanziamento possibile. Anche se il partenariato pubblico-privato resta comunque una strada da percorrere secondo il governo di Bruxelles. E al riguardo la nuova linea ferroviaria del Brennero verrà finanziata in parte anche dal fondo ottenuto con gli extrapedaggi dell'Autostrada del Brennero. Invece, riguardo l'altra maxi-opera, in Italia, per l'alta velocità ferroviaria per il tra-

sporto merci, la Torino-Lione, parte del corridoio Ue Lisbona-Kiev che dovrebbe transitare a sud delle Alpi, in alternativa al progetto prioritario 17 Parigi-Bratislava, nulla di fatto. Secondo il rapporto dell'eurocommissario Ue, Barrot, resta una questione aperta. Che non vuol dire che non sarà finanziato il progetto sul quale è stato trovato faticosamente il consenso degli abitanti della Val di Susa, grazie al lavoro dell'Osservatorio affidato al coordinamento di Mario Virano. In realtà, ancora non è detta l'ultima parola: Bruxelles deciderà a ottobre la ripartizione dei fondi che spetteranno alle singole opere. E i fondi a disposizione sono pochi, 8,13 miliardi per i sei progetti super prioritari, tra i quali figura anche l'ammodernamento, con il nuovo sistema di sicurezza Ertms, dell'attuale linea ferroviaria da Genova a Rotterdam.

Il finanziamento dell'alta velocità Lione-Torino «è una delle questioni più delicate non ancora risolte e riguarda le sezioni transfrontaliere e il loro accesso, ma anche alcune sezioni nazionali». È quanto si legge nel rapporto Ue, «l'opzione del partenariato pubblico-privato resta sempre privilegiata, anche se la messa in opera di un meccanismo di questo tipo non è facile, tenendo conto della complessità del progetto». Il suggerimento è per l'applicazione della nuova direttiva Eurovi-gnette «anche se i ricavi generati dall'applicazione della direttiva sono insufficienti, a meno che non si mettano in atto anche i diritti di regolazione» previsti dalla direttiva. Infine, l'invito a rivolgersi anche alla Bei come complemento dei finanziamenti comunitari.

Il rapporto sottolinea come «senza la realizzazione di una nuova infrastruttura che colleghi la Francia all'Italia, tra qui a 15 o 20 anni, il versante occidentale delle Alpi dovrà far fronte a dei fenomeni di congestione endemica». Infatti, «la situazione del trasporto in questa parte delle Alpi rischia di diventare critica, in particolare in termini di ambiente, di qualità della vita delle popolazioni, ma anche in termini di competitività». Per gli autori, tuttavia, occorre pensare anche a un rafforzamento della vecchia rete, anche attraverso una migliore cooperazione tra i due paesi. «Un utilizzo più razionale e efficace di questa», si legge nel documento Ue, «potrebbe avere un impatto considerevole in termini di crescita del traffico ferroviario su quest'asse». (riproduzione riservata)



Antonio Di Pietro

EDILIZIA E TERRITORIO

Tav Torino-Lione, questione aperta
Barrot: irrisolto il finanziamento dell'opera, ok al Brennero

COMPLIANCE DAYS

MI