

Il vertice. Il coordinatore Ue Brinkhorst alla Commissione intergovernativa

«Non facciamo come Trump Evitiamo un muro sulle Alpi»

Un appuntamento di routine diventa un passaggio atteso nella vicenda della Torino-Lione. Anche perché al fianco delle due delegazioni, italiana e francese, riunite ieri pomeriggio a Torino per la Cig, la Commissione intergovernativa sull'Altavocità, c'è anche il rappresentante dell'Europa, Jan Brinkhorst, coordinatore del corridoio mediterraneo di cui la Torino-Lione è parte. Ed è proprio Brinkhorst a sollevare la questione chiave: «Il tunnel viene presentato come un progetto bilaterale dei due Paesi, in realtà si tratta di un'opera strategica per l'Europa che infatti la finanzia al 40%. Questo vuol dire che ha una rilevanza non soltanto per Italia e Francia ma anche per altri paesi, come la Spagna o i paesi dell'Est, interessati al corridoio mediterraneo». Alla domanda su cosa pensi del possibile ripensamento sul fronte italiano, Brinkhorst risponde: «Non posso immaginare che l'Italia voglia costruire un muro a Ovest come fa Trump verso il Messico».

Da un lato dunque la visione strategica dell'Europa che ha disegnato i nove corridoi per favorire il trasporto delle merci su ferro, dall'altro i dubbi politici dell'Italia, che pongono anche un tema di costi di una eventuale marcia indietro del Paese. La stima delle risorse già impiegate e impegnate sulla Torino Lione - tra opere preparatorie, vari stadi di progettazione, la fa Louis Beson, a capo della delegazione francese: «Parliamo di una cifra

compresa tra 1,5 e 1,7 miliardi». Somme che l'Italia potrebbe essere chiamata a restituire - tema delicato e fortemente contestato in queste ore dagli esponenti del movimento No Tav - in vista di una eventuale disdetta unilaterale degli impegni presi. Più ampie sarebbero le ricadute economiche negative per i paesi interessati al transito di merci sul corridoio mediterraneo, dalla Spagna ai paesi dell'Est Europa, aggiunge Brinkhorst, «che non vedrebbero realizzato un anello essenziale lungo la direttrice

OPERA STRATEGICA

Infrastruttura rilevante non solo per Italia e Francia ma anche per la Spagna o i Paesi dell'Est interessati al corridoio mediterraneo

Est-Ovest». Una questione strategica, prima che economica.

Ma a che punto sono lavori e progettazione? La realizzazione della tratta internazionale della Torino Lione è alla fase dei bandi per assegnare soprattutto la progettazione dei diversi lotti di scavo, quattro quelli principali, tre in territorio francese, già assegnati, e uno sul fronte italiano, con gara attesa per il mese di luglio. Quanto ai lavori, Telt sta preparando la gara per realizzare una serie di opere preparatorie allo scavo principale, tra cui anche il nuovo svincolo dell'Autostrada A32. E mentre il cantiere

di Chiomonte - dove si è scavato per realizzare il tunnel della Maddalena per oltre 7 chilometri, una galleria geognostica destinata a diventare uno dei tunnel destinati ai sistemi di sicurezza - è alle battute finali, in attesa dell'avvio dello scavo per realizzare il tunnel di base vero e proprio, in Francia, a Saint Martin La Porte, si lavora già sull'asse della galleria di base, per realizzare un tunnel esplorativo.

I prossimi 15 mesi, aggiunge Brinkhorst, «saranno decisivi, nel 2019 bisognerà sapere come continuare, quando in particolare l'Europa tornerà a programmare lo stanziamento delle risorse». In questa prima fase l'Europa ha stanziato circa 700 milioni per finanziare una prima quota di interventi, il resto sarà deciso nella prossima fase di programmazione. Quanto alla possibilità di aggiustamenti in corsa, Brinkhorst chiarisce un aspetto: «sul tunnel di base, la tratta internazionale, sembra difficile possano esserci ulteriori discussioni, la progettazione è cambiato diverse volte, la scelta dell'Europa resta quella di avere un'opera di rilevanza strategica in grado di spostare una quota considerevole di merci dalla strada alla ferrovia». La discussione futura, allora, anche alla luce del ripensamento sulle tratte nazionali del collegamento, potrebbe concentrarsi sulle quote in carico a Francia e Italia: 25% una, 35% l'altra.

F. Gre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

