

Un treno da non perdere

La Lione-Torino, con la galleria sotto il Moncenisio: è qui che si gioca la partita per l'alta velocità in Europa. Una sfida che l'Italia può vincere. Parola di Sergio Pininfarina.

<http://archivio.panorama.it/archivio/Un-treno-da-non-perdere> - data indicativa dell' articolo: 2003



di **Roberto Seghetti**

«Presenterò una proposta definitiva per il collegamento ferroviario ad alta velocità Torino-Lione prima del vertice tra i governi italiano e francese in calendario per l'inizio del 2004. Riguarderà sia i progetti operativi che la parte economico-finanziaria». È determinato Sergio Pininfarina, presidente della Commissione intergovernativa italo-francese creata per vigilare sulla realizzazione della Torino-Lione, anello mancante del collegamento fra le reti ad alta velocità francese e italiana. La direttrice Ovest-Est Lione-Lubiana sarà parte integrante del cosiddetto «Corridoio 5», l'arteria ferroviaria che collegherà l'Europa dell'Est a Lisbona (vedere la cartina in alto a destra). Certo, è preoccupato per la rapidità con la quale si sta realizzando, in parallelo, un altro tracciato ferroviario Ovest-Est, che toccherà Strasburgo, Stoccarda, Vienna, Bratislava senza passare per l'Italia. Ma non crede all'eventualità che la Torino-Lione non venga realizzata.

L'impegno per realizzare la ferrovia ad alta velocità a nord delle Alpi non penalizzerà il «Corridoio 5»?

Non sono in alternativa: c'è spazio per entrambi. Anzi il Corridoio 5 è stato indicato come uno dei progetti prioritari dall'Ue. Non c'è alcun dubbio sulla sua realizzazione: interessa troppo tutti i paesi che attraversa. Certo per la Torino-Lione ci sono problemi, anche pesanti, di ordine finanziario. Tuttavia si parla di date e di risorse, ma non si discute sul farla o meno. È stato firmato un preciso accordo nel 2001 tra Giuliano Amato e Jacques Chirac, ratificato dai due parlamenti. Ora il presidente Silvio Berlusconi ha confermato le intese con il premier francese Jean-Pierre Raffarin. Nessuno mette in dubbio gli accordi.

Perché allora Parigi punta i piedi?

Perché l'impegno finanziario è importante. Il patto di stabilità impone di non sfondare i tetti di deficit ed è la Francia che deve sopportare l'onere maggiore: su 15,2 miliardi di euro per la realizzazione della Torino-Lione, 9,5 peseranno su Parigi e 5,7 su Roma. Il tunnel, che sarà in due tratti di 52 e di 12 chilometri, costerà 6,7 miliardi, divisi a metà tra Italia e Francia. Ma per collegare il tunnel a Lione l'investimento sarà elevato.

Intanto però la Francia investe sulla Parigi-Strasburgo. Non è inquietante?

È preoccupante, ma non credo che la Francia pensi a rinunciare alla Torino-Lione: sarebbe contro il suo stesso interesse. L'Italia è il secondo partner economico per i francesi. La Francia è il primo per l'Italia e i francesi, come noi, non possono rinunciare a infrastrutture efficienti che colleghino i due mercati. L'ammodernamento della linea esistente non è assolutamente sufficiente a rispondere all'incremento dei trasporti dei prossimi decenni; né si può pensare che le merci francesi possano arrivare nel nostro Paese attraverso i nuovi tunnel svizzeri: non potranno far fronte che in minima parte agli aumenti di traffico previsti tra Italia e Francia. Inoltre l'Europa si estenderà a Est e la Francia non può permettersi di restare isolata all'Ovest. Per restare centrale deve collegarsi in modo efficiente con Spagna e Italia. Infine, non è in gioco nemmeno uno spiazzamento delle merci italiane sui mercati dell'Europa orientale, perché il collegamento con l'Est noi italiani lo faremo in ogni caso. Certo, i parigini sentono il progetto meno dei francesi del Sud. Ma questo non significa che la Francia abbandoni il piano.

Come risolvere i problemi finanziari?

In primo luogo durante il semestre di presidenza italiana **contiamo di ottenere un aumento del contributo europeo dal 10 al 20 per cento**, in accordo con la politica comunitaria dei trasporti sempre più orientata a potenziare il trasporto su rotaia a favore del rispetto dell'ambiente. Il governo italiano, attraverso il ministro Tremonti, ha proposto di far scendere in campo la Bei, la Banca europea degli investimenti. Per finanziare le grandi opere europee verrebbero lanciati bond a tassi contenuti e che non peserebbero sui vincoli di bilancio previsti negli accordi di Maastricht. Nella realizzazione delle opere civili, Italia e Francia possono sfruttare questo meccanismo. I servizi e il completamento dell'opera verranno finanziati con un partenariato pubblico-privato. Il progetto è da tempo allo studio della Commissione che presiedo. Conto di completarlo in modo che i due governi possano, nel vertice già previsto per il 2004, confermare gli impegni per studi e lavori fino al 2006, oggetto dell'Accordo del 2001, e si accordino su un piano preciso di lavori e finanziamenti e sulla data di completamento dell'opera.

Ma quando sarà finita l'opera?

Noi abbiamo indicato come volontà politica il 2012. I tecnici il 2015 e il 2017. Credo che a questo punto il 2015 sia l'obiettivo da raggiungere, sul quale dobbiamo concentrare il nostro impegno. E il tunnel non sarà importante solo per i trasporti: potrà anche consentire il passaggio di linee di trasmissione dell'energia elettrica. Un altro tema decisivo per l'Italia, come testimonia l'esperienza di queste ultime settimane.

13 ANNI DI ACCORDI

Giugno 1990 La storia della Torino-Lione comincia al summit europeo di Nizza. Quello stesso anno, a dicembre, la Cee approva una risoluzione sulla ferrovia ad alta velocità in Europa. Ottobre 1991 A Viterbo i governi italiano e francese decidono di studiare il collegamento Torino-Lione. Novembre 1993 In un vertice italo-francese a Roma si firmano gli accordi per uno studio di fattibilità. Settembre 1994 La Legge finanziaria prevede uno stanziamento per i progetti. A dicembre la Torino-Lione rientra nei 14 progetti generali finanziabili dalla Bei. Gennaio 1996 Nasce la commissione intergovernativa per la Torino-Lione. Luglio 2000 La commissione presenta uno studio definitivo. Gennaio 2001 Italia e Francia sottoscrivono un accordo. Luglio 2003 La commissione lavora al progetto definitivo.