



Parlamento europeo
Per la prima volta italiani e francesi incontreranno insieme gli europarlamentari

INDUSTRIALI ED ENTI LOCALI A STRASBURGO

Il fronte del Sì all'Ue “Per la Tav servono i project bond”

La prima azione di lobbying italo-francese all'Europarlamento

MAURIZIO TROPEANO

E' la prima azione congiunta che il fronte Sì Tav italiano e francese metterà in campo oggi a Strasburgo. Le due associazioni nazionali che nel corso degli anni hanno promosso la realizzazione del corridoio numero 5, oggi ri-denominato corridoio Mediterraneo, incontreranno gli europarlamentari con l'obiettivo non solo di ottenere il contributo massimo da parte dell'Unione Europea ma anche «l'avvio dello strumento dei project bonds per il finanziamento dei grandi progetti infrastrutturali». Il mondo economico e istituzionale dei due paesi scende in campo per creare le condizioni affinché «la costruzione del tunnel di base possa iniziare, alla fine del 2013, divenendo un progetto pilota per l'Europa, fondato su un finanziamento innovativo e con ricadute ottimali per la crescita, l'occupazione ed il rispetto dell'ambiente».

All'incontro - organizzato su un'iniziativa bipartisan di quattro deputati europei (Michel Dantin, Gianluca Susta, Sylvie Guillaume e Carlo Fidanza) hanno partecipato anche il commissario governativo Mario Virano e il presidente della Commissione intergovernativa, Louis Besson. Spiega Virano: «Il nostro obiettivo è di rendere consapevoli i parlamentari europei sullo stato di avanzamento del progetto. Si tratta di «un'azione di sensi-

bilizzazione, informazione e comunicazione preventiva».

In ballo, infatti, c'è l'assegnazione dei fondi europei per le infrastrutture. La Torino-Lione è stata inserita tra le dieci opere prioritarie ma in un periodo di difficoltà nel reperire le risorse le lobby nazionali e transnazionali potrebbero avere interessi diversi. Non è un caso che tra le richieste delle due delegazioni la prima sia quella di garantire budget minimo di 31,7 miliardi.

I vertici dei due comitati illustreranno quelli che ritengono i «vantaggi» prodotti dal trasferimento dei traffici alpini dalla strada alla ferrovia. «La nuova linea - spiegano - interesserà, ogni anno, oltre 200 miliardi di scambi commerciali, di cui un terzo tra Francia ed Italia e 25 milioni di viaggiatori». Un risultato che si potrà raggiungere «a fronte di una spesa annua per la realizzazione dell'opera che non supera l'1% del valore totale di questi scambi». E tra i vantaggi sarà messo in evidenza anche il fatto che dall'analisi «costi-benefici» hanno evidenziato la riduzione annua di emissioni di gas serra di 3 milioni di tonnellate grazie al trasferimento annuale di 700.000 mezzi pesanti dalla strada alla ferrovia».

Numeri che non solo i due comitati ma anche i governi di Roma e Parigi hanno fatto propri per dare più forza ad un'opera che ritengono «indispensabile e strategica». Numeri che il presidente della Comunità Montana Valsusa/Valsangone, Sandro Plano, contesta: «La motivazione della nuova linea si fonda su aspettative di crescita dei traffici del tutto infondate e i paradossi legati a questa incredibile crescita (saturazione dell'arco alpino e dell'intera rete dei trasporti del nord Italia) non vengono minimamente scolti».