

il caso

MARCO ZATTERIN
 CORRISPONDENTE DA BRUXELLES

Ovviamente il futuro è aperto», confessa alla fine Sim Kallas, quando arriva la domanda sul decollo infinito della Torino-Lione e i ritardi che si accumulano da anni. La valutazione del commissario europeo per i Trasporti è che si tratti di «uno dei progetti prioritari più difficili» fra le reti Transeuropee. La sua speranza è che «vada tutto bene e che il tunnel sia costruito». Eppure, a Bruxelles, ha preso a circolare un'indiscrezione rumorosa. Quella che sarebbe partita una riflessione, ancora teorica, sulle possibilità effettive di realizzare l'opera, esercizio che avrebbe condotto alla ricerca di una alternativa. La quale, secondo fonti concordanti, potrebbe essere la Marsiglia-Genova, da collegare a Milano e quindi ad Anversa.

E' un'ipotesi per il futuro. Analisti a conoscenza del dossier confermano la voce, la

UN'ALTRA ALTA VELOCITÀ

L'idea è di aggirare le Alpi e i tunnel passando per la Liguria

fanno risalire ai forti interessi del partito provenzale in seno alla squadra di Sarkozy, ma anche alle Ferrovie (che risultano avere in programma ricchi investimenti sulla costiera di Ponente per il traffico passeggeri) e anche all'azione di lobby del governo regionale ligure. «Se ragioni politiche o finanziarie dovessero bloccare la Torino-Lione - spiega una fonte industriale -, questa sarebbe in effetti una carta da giocare. Col terzo valico nell'Appennino Ligure si andrebbe su verso il Gottardo che nel 2016 potrebbe essere completo e operativo».

Alla Commissione Ue si fa comunque notare che non esiste alcuno studio di fattibilità e che le gallerie riviera-



In Val Susa si lavora agli scavi per l'Alta velocità ferroviaria

La Ue: "Torino-Lione ancora in ritardo"

E Bruxelles studia l'ipotesi della Marsiglia-Genova

sche avrebbero bisogno di grandi interventi per accogliere un maggiore traffico merci. Kallas, da parte sua, manifesta qualche scetticismo nei confronti dei tunnel. «Sono molto onerosi e complicati - ha detto ieri l'estone -: I requisiti per la sicurezza crescono continuamente e così i costi, che risultano sempre più alti del previsto. Lo dico sempre a chi ne vuole costruire uno».

Frase sibillina, senza dubbio. C'è chi la interpreta come un invito a pensarci bene e chi invece ci legge una disponibilità a essere più clemente con italiani e francesi. «E' bene ricordare che abbiamo concesso loro un certo tempo aggiuntivo per finire questi lavori - ha sottolineato il commissario Ue -. Si sono impegnati all'esecuzione del progetto, e io sono molto lieto di questa promessa». In febbraio Bruxelles ha dimostra-

to clemenza sia per l'avvio dei lavori del tunnel esplorativo della Maddalena (atteso in primavera) che per il rinnovo dell'accordo tra Italia e Francia, che doveva essere siglato entro dicembre e che invece non si è visto. Roma ha già perso una parte dei fondi per la Torino-Lione (9,8 milioni) pur ottenendo la facoltà di usufruire delle risorse 2007-2013 sino al 2015.

Ora il tempo stringe. Il prezzo d'un ulteriore ritardo potrebbe essere la perdita totale dei capitali stanziati dall'Ue. Ai primi di febbraio il ministro dei Trasporti Altero Matteoli e il collega francese Thierry Mariani hanno concordato un tavolo tecnico per definire il cosiddetto «fasaggio» (la realizzazione dell'opera per fasi costruttive) e verificare i costi nel-

la parte comune del tunnel e dei tratti di reciproca competenza nazionale. Si sono dato 60-90 giorni. Dunque resta un mese o poco più.

Matteoli ha risposto con irritazione, ieri al Tgr Piemonte, alle domande sulle parole per nulle aggressive del commissario estone. «Non ho letto Kallas, avevo altro da fare», ha tagliato corto. «Sull'opera non c'è niente di nuovo - ha aggiunto - Sempre la Torino-Lione! Che c'è da dire?».

Nulla, assicurano a Bruxelles. Ci sarebbe da fare. La Commissione risulta disposta alla clemenza, ma i vincoli sono tali che non potrà aspettare a lungo. Il tunnel corre un rischio in più. Oltre le montagne e verso il mare, c'è nuovo sfidante che aspetta di entrare in scena.

FONDI UE A RISCHIO

C'è già stato un taglio
 Se va avanti così
 l'Italia li perde tutti