

IL FOCUS

Sul lato francese i lavori vanno spediti il tunnel avanza di venti metri al giorno

PARIGI Alla fine anche Daniel Cohn Bendit ha dato la sua benedizione alla Tav. Un paio di settimane fa, di passaggio in Savoia, la figura storica del '68 e soprattutto dei Verdi (francesi e tedeschi) ha elogiato le istituzioni europee («Magari imperfette, è vero, ma le uniche in grado di affrontare le grandi sfide, in particolare ecologiche»), e anche la «Lione-Torino»: «Se si trattasse soltanto di collegare in modo più veloce Lione a Torino, la cosa certo non avrebbe interesse – ha detto Cohn Bendit – ma l'infrastruttura si integra in una vera politica europea del trasporto su rotaia, e allora basta, avanti: si deve fare!».

E in realtà, almeno da questo lato delle Alpi, la Tav si sta facendo. E senza tergiversare. Federica, la fresa da 2400 tonnellate, continua a scavare sotto al Moncenisio tra i dieci e i venti metri al giorno. Più di 27 chilometri di gallerie sono state già scavate, e di questi ben 8 chilometri e mezzo fanno parte del tunnel di base.

A fine mese, all'Assemblée Nationale, è stata approvata la legge quadro sulla mobilità, compreso il capitolo che riguarda non soltanto il finanziamento della costruzione del tunnel di base, ma anche – ancora più significativo – i lavori di realizzazione delle vie di accesso sul versante francese. «Gli studi che dovranno rendere conto delle varie fasi di realizzazione dovranno

puntati sui tentennamenti del governo italiano, i francesi si sentono adesso più sicuri.

RICORSI RESPINTI

I risultati europei avrebbero, a loro avviso, confortato il progetto. L'avvio dei bandi non sarebbe che l'ultima conferma che il progetto non solo si farà, ma si sta già facendo. A mettere a tacere le voci contrarie in Francia – esistono, ma sono molto minoritarie e poco vigorose – ci ha pen-

sato il Consiglio di Stato che il 28 giugno ha respinto gli ultimi ricorsi presentati da due associazioni ambientaliste. La più alta giurisdizione amministrativa francese ha confermato nel suo giudizio «il carattere di pubblica utilità» della futura linea Lione-Torino ad alta velocità, definendola «un elemento essenzia-

E ANCHE LO STORICO LEADER AMBIENTALISTA COHN-BENDIT SI CONVERTE ALL'OPERA E DICE: «AVANTI, SI DEVE FARE»

le de progetto di corridoio numero 6 della rete europea di trasporti» destinata a «creare un servizio di autostrade ferroviarie per un trasporto più rapido dei passeggeri, e che assicuri un risparmio significativo in termini di sicurezza e riduzione dell'inquinamento».

La cronaca è venuta a confermare le tesi dei comitati Tav, secondo i quali la linea «storica» non è ormai più in grado di soddisfare le esigenze di sicurezza e tutela dell'ambiente e soprattutto non è «correggibile» e non può essere il progetto alternativo a più basso costo della nuova Tav. Il 2 luglio una colata di fango ha travolto la linea ferroviaria tra Saint-Jean de Maurienne e Mo-

dane. Il traffico deve ancora essere ripristinato e il trasporto è ormai deviato su strada, con pullman. Senza contare il trasporto merci: oltre 200 tir sup-

plementari sono attesi sulle strade almeno fino a metà agosto: «Significa – hanno calcolato alla Transalpine – un carico insostenibile per le autostrade delle Alpi settentrionali, in cui già transitano 3.857 veicoli al giorno in media, con un aumento del 16 per cento rispetto al 2013».

«Sono anni che sosteniamo la vetustà della linea storica e i rischi di instabilità geologica in questa zona di montagna con forti pendenze», dicono al comitato Transalpine, sottolineando che già a gennaio oltre 160 metri cubi di roccia erano franati nello stesso settore portando alla temporanea chiusura della linea. «Minoritari ma molto rumorosi, i militanti che si oppongono al cantiere non hanno nessuna competenza e continuano a sostenere che la linea storica è del tutto affidabile – dicono i francesi del Comitato – Sono le stesse idee e gli stessi slogan che si opponevano alla variante autostradale di Genova e che dicevano che i rischi di crollo del ponte Morandi erano soltanto favolette».

Francesca Pierantozzi

GIÀ REALIZZATI 8,5 CHILOMETRI DELLA GALLERIA DI BASE, RESPINTI GLI ULTIMI RICORSI DELLE ASSOCIAZIONI

no essere terminati entro il 2023», hanno fatto sapere dal comitato della Transalpine Lyon-Turin, che riunisce tutti gli attori, privati e pubblici, coinvolti nel progetto. Dopo un autunno e un inverno con gli occhi

