

# Tav, un miliardo divide Italia e Francia

## Ma intanto arriva il via libera al progetto Torino-Lione "low cost"

MARIACHIARA GIACOSA

LA libera della Francia alla Torino-Lione in due fasi. A Roma ieri la commissione intergovernativa italo-francese ha raggiunto l'accordo sul progetto low cost, che prevede di spalmarci i cantieri della Tav su due fasi: la prima dal 2013, la seconda dopo il 2025. E insieme ai cantieri saranno spalmati i costi, su cui però ancora non c'è intesa. A conferma delle indiscrezioni della vigilia, secondo le quali la Francia considerava il vertice di ieri ancora interlocutorio, Parigi chiede all'Europa tempo fino a settembre per la firma dell'accordo che divide i costi tra i due Paesi, indicando anche un'ipotesi di data tra il 20 e il 22.

«I due governi hanno dato alle delegazioni pieni poteri per chiudere l'accordo» riferisce il commissario Mario Virano che ha partecipato alla riunione insieme con il viceministro Castelli e il presidente della Regione Piemonte Cota. La certezza, confermata ieri, è che l'accordo internazionale riguarderà per ora la Fase 1 ovvero il tunnel di base e le due stazioni internazionali di Saint Jean de Maurienne e di Susa. Qualche chilometro di binari in più o in meno dai due lati è il terreno su cui si giocherà la contrattazione. Da sciogliere c'è il nodo degli 8 miliardi del tunnel di base — di cui 2,4 garantiti dall'Unione Europea — da dividere tra Italia e Francia. Secondo l'impostazione attuale l'Italia dovrebbe pagare il 67% dei 5,6 miliardi (3,8) e la Francia il resto (1,8). Ma Roma punta al riequilibrio per chiudere a 2,8 miliardi a testa. In questo modo Parigi dovrebbe sborsare 1 miliardo in più. «Occorre avvicinare i punti di vista» è il cauto commento di Louis Besson, capo delegazione francese, che durante la riunione della Cig ha chiesto che della partita "costi" facciano parte anche le penali per i ritardi sull'italiano. Circa 1,4 miliardi che l'allora Ministro Di Pietro, nel 2008 in una lettera all'Ue, siera accolto in cambio del tempo necessario, 3 anni, per rifare daccapo il progetto del 2005, che sbucava a Venaus e correva sulla sponda sinistra della Dora, e trasformarlo in quello attuale. Restano invece fuori, per ora, il tunnel dell'Orsiera e quello gemello di Belledonne in Francia, secondo quanto previsto dal progetto low cost. Su richiesta dei francesi però, e raccogliendo anche l'invito del coordinatore europeo Jan Brinkhorst, la fase 2 sarà esplicitamente richiamata nell'accordo, per evitare che la Torino-Lione finisca per diventare una Salerno Reggio Calabria su rotaia.

«Credo ci siano i margini perché la richiesta francese venga accolta» commenta il capo della delegazione italiana Rainer Masera — è meglio non costringere i due Governi ad accelerare il processo decisionale su una questione così delicata». Ancora nessuna risposta da Bruxelles: il funzionario presente al vertice non aveva mandato per dare l'ok alla proroga, ma ha comunque sottolineato come fondamentale da parte dell'Italia l'apertura del cantiere di Chiomonte. Un'azione che anche la delegazione francese ha apprezzato «per la determinazione, la competen-

I costi della Tav



za, il rigore e la serenità con cui è stata gestita da parte delle forze dell'ordine» ha sottolineato Besson.

Sempre dalla Cig è venuta la smentita secca della Francia all'ipotesi che la Torino-Lione sia sostituita da una linea che

**Parigi rinegozia i costi ma ricorda che Di Pietro si accollò le penali per i ritardi**

passi in Liguria e poi da Ventimiglia, così come rilanciato ancora ieri dal presidente ligure Claudio Burlando. «La Torino-Lione — precisa Besson — è l'unico tracciato che garantisce l'incrocio degli assi europei ed è il più vantaggioso dal pun-

to di vista ecologico, perché è misto merci-passeggeri, economico, perché rende competitivo e sicuro il trasporto delle merci, e europeo perché garantisce l'equilibrio tra il nord e il sud del continente».



**AL TAVOLO**  
 Dall'alto: Roberto Cota e Mario Virano hanno partecipato ai lavori domani