



## I dubbi francesi? Gli stessi del 2003

*Cosa c'è dietro il ripensamento sulla Tav*

“TORINO-LIONE, la Francia ci ripensa” (luglio 2012). “Doccia fredda da Parigi, la Torino-Lione attenda” (marzo 2003). Nove anni dopo la storia si ripete. Già, perché non è la prima volta che il Governo transalpino guarda con perplessità ai costi (alti) e ai benefici (incerti) dell'alta velocità tra Italia e Francia.

Correva l'anno 2003, al Governo francese era appena salito Jean Pierre Raffarin. Che, scartabellando tra gli impegni presi dal precedente esecutivo a proposito di autostrade, strade e ferrovie, si accorse che molte opere previste non risultavano finanziate. Tra queste la Torino-Lione. Ecco quindi la richiesta di “audit”, cioè uno studio sulla redditività dell'opera.

Oggi la musica è la stessa. Nuovo presidente della Repubblica, nuovo Parlamento, nuovo Governo. Stessi dubbi e stesse perplessità, con l'aggravante di una crisi economica che non accenna a diminuire. E con i traffici delle merci ridotti. Come andrà a finire? Difficile dirlo. Al qua e al di là delle alpi si tende a tranquillizzare. Così Mario Virano, commissario governativo per la To-Lione che parla di “tempesta in un bicchiere d'acqua. Quella francese è una normale ricognizione dei capitoli di spesa”. Così il ministro dell'ambiente Corrado

Clini: “Non mi risultano ripensamenti da parte francese”. Un portavoce del ministero francese dei trasporti dice che “gli impegni saranno mantenuti ma servirà un nuovo trattato che tenga conto dei finanziamenti disponibili a livello europeo”. E il commissario europeo dei trasporti Siim Kallas ribadisce che “la Torino-Lione è un progetto innanzitutto franco-italiano e che i fondi, quindi, devono arrivare soprattutto dai due stati”.

Proprio il capitolo costi è quello che spaventa di più, in tempi di recessione. Infatti il progetto preliminare della Torino-Lione, tutto compreso, prevede un esborso di qualcosa come 24,7 miliardi di euro: 9,8 per la tratta nazionale francese, 10,5 per la tratta comune e 4,4 per la tratta nazionale italiana.

Cifre impossibili da “rastrellare” in un'unica soluzione e che hanno convinto Italia e Francia a ridimensionare, almeno per il momento, la parte comune e a costruirla per “fasi”, tagliando il tunnel dell'Orsiera da sostituire con l'ammodernamento della linea “storica”. Ecco quindi la cosiddetta Torino-Lione Low Cost, che limiterà l'esborso a 8 miliardi e 200 milioni (2.849 a carico dell'Italia, 2.071 della Francia e 3.280 dell'Europa).

B.AND.