

To-Lione, la Francia conferma se la Ue 'aiuta'

LA FRANCIA conferma la Torino-Lione ma cerca di fare come ha sempre fatto: costruirla piano-piano, a pezzetti, pagandola il meno possibile. Secondo la ripartizione decisa con l'accordo bilaterale del 30 gennaio, Parigi, per la sua parte di tratta comune, deve mettere, nell'ipotesi che l'Europa paghi il 40 per cento, 6 miliardi e 200 milioni di euro. Ma non è la parte più costosa. La tratta nazionale, secondo il progetto preliminare passato pochi mesi fa all'unanimità al vaglio della commissione d'inchiesta pubblica (Conferenza servizi), costa 7,7 miliardi, senza la speranza del contributo europeo. Per la precisione, la tratta nazionale è suddivisa in due segmenti: la Lyon-Chambery, di 78 km, di cui 32 di tunnel, dal costo di 4,5 miliardi; e la Avressieux (nei pressi di Chambery)-Saint Jean de Maurienne da 62 km, di cui ben 53 di tunnel (c'è da passare i massicci di Belledonne e della Chartreuse) da 3,2 miliardi di euro.

Il punto è proprio il contributo europeo. È evidente a molti che il governo Hollande, che a Roma a giugno ha confermato l'interesse per il nuovo collegamento, cerchi di farsi

finanziare dall'Europa anche la tratta nazionale, ovviamente in alleanza con l'Italia.

La Francia ha già esercitato pressioni sull'Ue per farsi pagare metà di un primo troncone di tunnel di base. Si tratta del traforo che collegherà in Maurienne le discenderie di Saint Martin la Porte e La Praz che, formalmente, è considerato un cunicolo esplorativo ma che è stato già presentato come un pezzo di scavo di una delle due canne del tunnel di base. Per questo cunicolo manca ancora la progettazione definitiva. Si sa che il preventivo è di 530 milioni. Il tentativo, appunto, è che quest'opera sia considerata come opera di "progettazione", dunque finanziata al 50 per cento dall'Ue.

In Francia si sono spesi già 882 milioni, in buona parte per le tre discenderie già realizzate in Maurienne. Per ora, come nel 2002, il governo francese istituirà un'indagine per capire quali opere siano prioritarie rispetto ai costi. I risultati saranno noti solo a fine anno. Si tratta di rivedere lo "Schéma national des infrastructures" del 2011 definito dal nuovo governo «un accumulo di progetti non reali-

stici». E in questo schema, si sottolinea che la Lyon-Turin vale quanto la Tour-Bordeaux e la Montpellier-Perpignan messe insieme.

D'altra parte un rinvio a tempi migliori sarebbe impensabile. Molto più realistico un ripensamento per "fasi", poco per volta, cercando l'alleanza con Roma per fare pagare il più possibile all'Ue. In questo senso vanno forse interpretate le parole di un portavoce del ministro francese dei trasporti Frédéric Cuvillier, che ha affermato: «La linea ad alta velocità Lione-Torino è fuori discussione, ma serve un nuovo accordo che tenga conto dei finanziamenti disponibili, in particolare europei». Ma dopo la concessione (ancora da votare) del 40 per cento per la tratta comune, Bruxelles questa volta mette le mani avanti. Il commissario europeo ai trasporti Siim Kallas afferma che «La Commissione Ue ha un ruolo limitato. Il Tav è un progetto di Italia e Francia e da questi due Paesi devono venire i finanziamenti principali. Se gli Stati membri ci danno soldi bene, altrimenti non possiamo considerare risorse che non abbiamo».

M.B.