

Torino-Lione, un miliardo entro il 2015

Per la tratta italiana si sono già spesi tra i quindici e i venti milioni

MARIACHIARA GIACOSA

LATORINO-Lione è già costata quasi un miliardo. Il giorno dopo il gran polverone sull'ipotesi di stop francese al progetto, basta prendere in mano i bilanci di Lrf e scoprire che Italia, Francia e Unione Europea hanno già speso 801 milioni di euro per la Tav. Per la precisione li avranno spesi entro dicembre. Di questi, 560 sono già nelle casse di fornitori, imprese, progettisti, consulenti che in questi anni hanno realizzato i lavori e fatto i progetti. Altri 90 sono pronti per essere fatturati, il resto è lavoro dei prossimi mesi. Entro il 2015 i costi saliranno a sfiorare il miliardo. Nel conto rientrano dieci anni di attività di Lrf, la società internazionale composta da ferrovie italiane e francesi che con-

I numeri

801 milioni di euro
spesi da 2002 a fine 2012

per
spese di funzionamento LTF
(50 dipendenti, 40 in Francia,
10 in Italia)

progettazione della tratta
internazionale (progetto 2005,
progetto 2010, fasaggio 2011)

progettazione e realizzazione
delle discenderie
di Saint Martin La Porte,
Villarodin-Bourget/Modane,
La Praz in Francia
e La Maddalena
di Chiomonte in Italia

560 milioni
già spesi

90 milioni
impegnati e da spendere

150 milioni
da impegnare

Dei 560:

280 milioni
finanziati dall'Unione
Europea

l'altra metà al 50% da
Italia e Francia ma **Italia**
paga 70 milioni di euro
in più perché ha cambiato
il progetto

295
Italia

225
Francia



IL CANTIERE

Ruspe a Chiomonte
per i lavori della discenderia



I dieci milioni di "compensazioni" potrebbero diventare trenta con i fondi europei

ta una cinquantina di dipendenti, quarantacinque in Francia e diecimila in Italia. Ma il grosso della somma la fanno i costi delle discenderie già fatte e finite oltre confine, a La Praz, Modane e Saint Martin La Porte (in totale 400 milioni di euro) e di quella in corso a Chiomonte che, a lavori ultimati, sarà costata 147 milioni. Una cifra spesa quasi tutta in Francia tanto che ieri il presidente della delegazione d'oltralpe della Cig Louis Besson ha commentato che la Torino-Lione per Parigi non è più un «progetto», ma è un cantiere.

Di progetti comunque in Italia se ne sono fatti un buon numero: quattro per la ferrovia e due per la discenderia. Per la tratta nazionale, da Susa a Torino, si sono già spesi tra i quindici e i venti milioni di euro. Per quella internazionale un'ottantina. Colpa dei «fai e disfa» degli ultimi sette anni durante i quali la Tav ha cambiato strada tre volte. Nel 2005 la ferrovia correva sul lato sinistro della Dora, poi nel 2010 si è spostata dall'altra parte con la nuova uscita del tunnel di base non più in mezzo alla Val Cenischia, ma a Susa. E infine l'ultima versione low cost, che ha spaccettato l'opera in fasi successive. Anche il progetto della discenderia italiana è stato fatto due volte: una prima versione, quando il bu-

co esplorativo era previsto a Venaus, e poi un nuovo progetto, quando si è deciso di spostarlo a Chiomonte.

I milioni sono stati spesi per metà dall'Unione Europea, il resto diviso 50 e 50 tra i due Paesi. Ma nel

2007, quando Roma decise di cambiare il progetto, l'allora ministro dei Trasporti Antonio Di Pietro rassicurò l'Eliseo dicendo che l'Italia si sarebbe fatta carico di tutti i costi aggiuntivi. Almeno 70 milioni di euro.

A questi si devono sommare poi i soldi per le compensazioni, anche se nessuno vuole che si chiamino così. Dieci milioni di euro per banda larga, nuove energie, edilizia pubblica e messa in sicurezza del territorio. Ieri il commissario

Mario Virano ha incontrato il ministro per la Coesione territoriale Fabrizio Barca per illustrare il piano. 110 milioni potrebbero diventare 30, grazie all'utilizzo di fondi europei.

Nel calderone di ciò che si è già

speso, poi, devono rientrare anche quelli per la sicurezza del cantiere e l'ordine pubblico. «Un milione di euro», secondo il vice segretario nazionale del sindacato Ugl politica, Luca Pantanella.

© RIPRODUZIONE RISERVATA