

Costi Tav, ecco le due ipotesi per un accordo con la Francia

Saranno presentate al vertice di dicembre a Parigi

MARIACHIARA GIACOSA

SULLA Torino-Lione l'Italia è intenzionata a mantenere gli impegni con l'Unione europea. A partire dal nuovo accordo con la Francia che dovrà essere siglato entro la fine dell'anno. Nonostante le incertezze politiche che potrebbero complicare non poco l'iter di definizione, firma e poi ratifica parlamentare dell'accordo, durante l'ultima riunione del Cipe, insieme con il via libera al progetto per la galleria esplorativa della Maddalena, si sono infatti esaminate due ipotesi di accordo da sottoporre ai francesi. In base all'attuale trattato internazionale — l'ultima revisione è del 2004 — ogni Stato paga con risorse proprie le rispettive tratte nazionali, mentre la parte di tracciato comune, cioè internazionale, viene finanziata al 30% dall'Unione europea, e la parte restante per il 67% dall'Italia e il 37% dalla Francia. In termini di soldi significa che della parte comune (che va da Saint Jean de Maurienne fino a Sant' Ambrogio di Susa) la quota in carico all'Italia sarebbe di 6,9 miliardi, mentre 3,1 dovrebbe sborsarli la Francia.

Non è una novità però che il governo italiano punti, e non da ora, a una distribuzione più equa dei costi da ottobre è all' lavoro un apposito gruppo di lavoro binazionale impegnato a individuare e trattare la soluzione migliore.

Ora l'Italia avrebbe sul piatto una proposta, anzi due. La prima prevede una ripartizione dei costi al 50% tra i due Stati. In questo modo l'Italia spenderebbe 5,6

Esaminate dal Cipe La prima prevede una divisione delle spese, l'altra un cambio di tracciato

miliardi, che comprendono anche gli extracosti determinati dal nuovo progetto, invece dei 6,9 previsti dal vecchio accordo. Sarebbe un bel risultato, ma forse un po' difficile da strappare ai francesi. L'altra ipotesi addolcisce la pillola ed è ancor più vantaggiosa in termini economici: si tratterebbe di allungare di una trentina di chilometri la tratta comune in territorio francese — sul modello di quanto è già avvenuto sul lato italiano — comprendendo gli attraversamenti dei massicci di Glandon e di Belledonne e di dividere poi i costi a metà. In questo caso i due paesi spenderebbero circa 5,4 miliardi di euro a testa.

Insomma, calcolatrice alla mano, spetterà ora ai gruppi di lavoro della Commissione intergovernativa trovare la quadratura del cerchio. Qualche risultato dovrà già esserci il 22 dicembre quando, probabilmente a Parigi, si svolgerà la riunione periodica della Cig, che è stata in questi mesi più volte convocata e poi annullata. Se tutto filasse liscio gli impegni con l'Europa potrebbero essere mantenuti: Italia e Francia potrebbero tirare mezzo spirito di sollievo. Resterebbe ancora tutta da vincere la "battaglia" con i No Tav che hanno giurato di "opporsi con ogni mezzo" all'apertura del cantiere della Maddalena a Chiomonte che è l'altro tassello fondamentale per salvaguardare i contributi comunitari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

L'EUROPA

L'Unione Europea garantisce la copertura del 30% dei costi per realizzare l'infrastruttura tra Torino e Lione

L'ITALIA

Secondo gli accordi del 2001, il nostro Paese dovrebbe coprire il 67% del rimanente 70% dei costi dell'opera ferroviaria

LA FRANCIA

Ai transalpini spetta coprire il 33% del rimanente 70% di spesa a carico dei due Stati. Ma forse si può riequilibrare



Il plastico della Torino-Lione nel versante italiano