

Tunnel Tav, una 'contro-perizia' sui grandi progetti: la richiesta arriva da un gruppo di lavoro bipartisan del Senato francese

LO STATO francese è invitato a «congelare per una quindicina d'anni il finanziamento di nuovi progetti di linee ad alta velocità per dare priorità alla modernizzazione delle reti esistenti»: l'affermazione è contenuta in un rapporto redatto da un gruppo di lavoro del Senato ed è stata ripresa dal quotidiano transalpino Le Figaro sull'edizione di giovedì 29 settembre. In Italia la notizia è stata diffusa dal presidio Europa del movimento No Tav, secondo cui questa misura nasce anche dalla necessità, per la Francia, di non soffocare sotto il debito di SnCF Rete, che si aggirerebbe sui 44 miliardi di euro. «Essi chiedono anche - riporta sempre il comunicato stampa del presidio Europa - che i grandi progetti, superiori a 100 milioni di euro, decisi prima del 2014, tra cui il tunnel ferroviario transfrontaliero per la futura linea ad alta velocità tra Lione e Torino, siano soggetti ad una "contro-perizia" della commissione generale per gli investimenti, che dipende dal primo ministro».

I No Tav ricordano poi che «Renzi ha confermato nel 2015 a Venezia l'accordo capestro grazie al quale il nostro Paese si è impegnato a soccorrere la Francia sostenendo la maggioranza dei costi per la costruzione del tunnel di 57 km della Torino-Lione. Infatti, escluso il contributo europeo, l'Italia pagherà il 55 per cento dei costi, sostenendo un costo al chilometro di circa 356 milioni e ottenendone in cambio 12 km sui 57 totali. I progetti di linea ad alta velocità tra Bordeaux e Tolosa e Dax, da Poitiers a Limoges e da Montpellier a Perpignan "appaiono come investimenti eccessivi" e la loro costruzione "merita di essere rinviata, almeno per quindici anni", dice il gruppo di lavoro di otto senatori di destra e sinistra posto al lavoro nel mese di febbraio dalla commissione finanze del Senato. Questo congelamento deve essere sfruttato per "investire pesantemente" nel rinnovamento della rete ferroviaria: gli autori stimano "indispensabile liberare ulteriori da 1 a 2 miliardi

di euro" all'anno. Più in generale i fondi dedicati alla rotaia, alle strade e ai canali sono ritenuti "insufficienti per far fronte agli impegni" e l'Agenzia per il finanziamento delle infrastrutture di trasporto (Afitf) avrà bisogno di un "incremento netto di risorse nei prossimi esercizi di bilancio"».

Ma intanto, in Francia, la macchina Tav muove altri passi: venerdì 30 settembre lo Stato, la Regione Auvergne-Rhône-Alpes, il Dipartimento della Savoia e il sindacato Pays de Maurienne hanno firmato a Saint Martin la Porte il "Contratto di Territorio Maurienne". «Le 31 azioni prioritarie indicate dal Contratto, alcune già avviate, interessano tutti gli attori del territorio: sono incentrate sull'occupazione, la formazione, l'alloggio delle maestranze, l'appoggio al tessuto economico e su operazioni di accompagnamento della Maurienne, come il rilancio dei borghi della valle e il sostegno all'economia». L'impegno dei firmatari è di 40,7 milioni fino al 2020.