

In vista del nuovo trattato

TO-LIONE

il palleggiaggio delle cifre

di MASSIMILIANO BORGIA

ENTRO la fine del 2010 la Commissione europea procederà a identificare il "core network" della rete Ten, elaborando una proposta di revisione delle linee guida e una nuova mappa della rete primaria. Su questa rete fondamentale saranno concentrati i finanziamenti comunitari raccolti in un unico fondo da destinare, appunto, al "core network" delle reti Trans Europe network. Entro gennaio 2011 sarà elaborato il regolamento sulle linee guida per le reti Ten da sottoporre poi al Consiglio.

Difficilmente la Torino-Lione potrà essere declassata e perdere così i finanziamenti europei, ma è chiaro che se il governo non dimostrasse che i lavori del tunnel geognostico sono partiti metterebbe in serio imbarazzo la Commissione. Potrebbe andare ancora peggio se non dovesse svolgersi entro fine gennaio l'incontro tra Francia e Italia per la firma della revisione del trattato di Torino del 2001. Il vertice attende ancora l'esito dei lavori della commissione bilaterale incaricata di redigere la bozza dell'accordo, almeno nelle parti che riguardano la nuova ripartizione dei costi.

La Francia non è disposta ad accollarsi nuovi oneri, anzi, punta a farsi pagare anche le parti più onerose del tracciato in avvicinamento a Lione. I transalpini possono dimostrare di avere fatto la loro parte con le tre discenderie già realizzate, ma sanno anche che la ripartizione dei costi a loro favore decisa nel 2004 in accordo con Lunardi e Martinat, fu strapata perché veniva dopo un anno in cui sembrava che Parigi rimettesse in discussione il suo impegno.

Lo sviluppo attuale del tracciato della parte comune del collegamento internazionale Torino-Lione ha un'estensione di 84 km, da Saint Jean de Maurienne a Chiusa San Michele attraverso il

L'Italia punta a rivedere la ripartizione del 2004, ma la Francia non vuole accollarsi altri oneri

tunnel di base (57 km) e il tunnel dell'Orsiera (19 km); l'estensione in territorio italiano ammonta a 36 km. Così il memorandum d'intesa del 5 maggio del 2004 prevedeva che i costi della parte comune fossero ripartiti per il 63 per cento a carico dell'Italia e il 37 per cento a carico della Francia. Successivamente Di Pietro si era impegnato perché il 100 per cento dei costi derivanti dalla modifica del tracciato in territorio italiano fosse a carico dell'Italia.

Ora che anche l'eco politica della questione Tav si è abbassata di volume l'Italia prova a rinegoziare con la Francia. Nella seduta

del Cipe della scorsa settimana dal ministero dei trasporti hanno avanzato due proposte. Quella che verrà avanzata per prima alla commissione italo-francese e alla Cig prevede il mantenimento della parte comune così com'è prevedendo però una ripartizione dei relativi costi al 50 per cento fra Francia e Italia, fermo restando l'impegno dell'Italia a farsi carico dei maggiori oneri derivanti dalla modifica del tracciato in territorio italiano: l'onere finanziario per l'Italia passerebbe da 6,9 miliardi a 5,6 miliardi di euro.



Se i francesi non dovessero starci verrà avanzata una seconda proposta che prevede la ridefinizione della parte comune allungandola in Maurienne fino al tunnel del Glandon e del tunnel di Belledonne e delle interconnessioni nella zona di Lione, con divisione al 50 per cento dei costi. La quota a carico dei due Paesi si attesterebbe a 5,4 miliardi di euro, senza contare il costo del costo del tunnel di Belledonne che costituirebbe oggetto di successiva negoziazione.

Se così fosse non sarebbe poi

così peregrina l'ipotesi, avanzata subito dopo il documento di Pra Catinat, di utilizzare i fondi europei anche per finanziare l'adduzione verso Torino. E non sarebbe così centrale iniziare i lavori di una parte comune così lunga proprio dal tunnel di base. Sulla base dell'attuale ripartizione dei costi, al lordo del cofinanziamento europeo, la quota a carico dell'Italia della parte comune ammonta a 6,9 miliardi di euro, mentre la quota a carico della Francia ammonta a 3,1 miliardi di euro.