

→ Anche l'Italia, oltre alla Francia, si muoverà presso l'Unione europea per ottenere un aumento dei fondi destinati alla Torino-Lione. «La richiesta verrà fatta insieme dai due Paesi», spiega il commissario straordinario per l'opera (e neo-presidente italiano della commissione intergovernativa) Mario Virano. Si tratta delle risorse destinate alle tratte nazionali - non per il megatunnel di 57 chilometri sotto le Alpi - che secondo gli accordi finora stipulati sono totalmente a carico dei due Stati. Ma i margini per ottenere qualcosa in più ci sarebbero: l'Unione europea potrebbe concedere una quota di propri contributi dal 10 al 20 per cento della spesa complessiva.

D'altronde, per l'architetto Virano le richieste avanzate da Parigi la scorsa settimana, accolte con inquietudine soprattutto al di qua del confine, non intendevano mettere in dubbio il futuro della Tavnè riguardavano la tratta internazionale. «Il nuovo Governo francese ha valutato quello che ha fatto l'amministrazione Sarkozy, esaminando 15 grandi opere per un costo di 265 miliardi di euro, che non ci sono - spiega Virano -. Devono decidere che fare, ma l'unica che di sicuro non toccano è la tratta internazionale della Torino-Lione. Per loro non è più un progetto, ma un cantiere: hanno investito 800 milioni e scavato 9 chilometri di gallerie». Sulla tratta chiamata di "adduzione", da Lione a Saint Jean de Maurienne (all'imbocco del tunnel principale) è invece in corso un'analisi, una "dichiarazione di utilità pubblica". Lì, l'obiettivo è risparmiare, attraverso un'operazione di fassaggio - come è già stato fatto in Italia - e chiedendo contributi europei.

Discorso differente per i 57 chilometri del tunnel da Susa a Saint



I lavori all'interno del cantiere di Chiomonte

IL RETROSCENA Il presidente Virano sui finanziamenti per l'opera

Anche l'Italia con la Francia «L'Europa ci dia più soldi»

Jean de Maurienne. Bruxelles ha già deliberato di coprire il 27 per cento delle spese necessarie, ma il commissario Ue ai Trasporti Siim Kallas ha ventilato la possibilità di portare il contributo al 40 per cento: su una spesa di 8,2 miliardi significherebbe aumentarlo da 2,2 a 3,3. Con un risparmio di 600 milioni per l'Italia, che copre il 57,1% del restante, e di quasi mezzo miliardo per la Francia, che ne

mette il 42,9%. La partita decisiva si giocherà l'anno prossimo, quando Parlamento e Consiglio europeo dovranno sancire l'inserimento dell'infrastruttura fra i 10 progetti prioritari per il periodo 2014-2020 e l'aumento dei fondi di propria competenza.

Da settembre, intanto, in Valsusa si andrà avanti con i lavori. Ci saranno altri sondaggi nel terreno, altre trivelle che in autunno scave-

ranno fra Susa e Bussoleno per conoscere la composizione geologica dell'area. A Chiomonte il foro orizzontale di una trentina di centimetri di diametro ma profondo 200 metri creato nella montagna, all'interno del cantiere, diventerà una galleria prima scavata tradizionalmente, poi dall'inizio del prossimo anno con l'aiuto della talpa, che andrà avanti per 7 chilometri. Entro il 9 gennaio 2013 ci sarà il progetto definitivo del tunnel di base, i cui cantieri partiranno ragionevolmente nel 2014, iniziando dal lato francese. A pieno regime, sfruttando i due imbocchi e le quattro discenderie (Chiomonte e le tre in territorio transalpino), potranno essere al lavoro fra sei e dieci frese meccaniche.

Andrea Gatta



Sulle ipotesi di revisione della spesa del Governo Hollande: «L'unica infrastruttura che di sicuro non toccano è la tratta internazionale della Torino-Lione. Per loro non è più un progetto, ma un cantiere: hanno investito 800 milioni e scavato 9 chilometri di gallerie»