

Entro il 31 dicembre un nuovo accordo tra Italia e Francia

Torino-Lione, i costi salgono a quota venti miliardi di euro

Dopo il progetto preliminare parte la caccia ai quattrini

DALLA PRIMA

Già, perché l'ultima stima ufficiale risale al 2006 ed era stata elaborata sul vecchio tracciato. Rispetto a quella cifra, l'investimento ufficiale sul totale dell'opera, oggi, è passato da 14 a 20 miliardi di euro, con un aumento di almeno 6 miliardi. Costo giustificato, sul versante italiano, dal fatto che la nuova linea corre al 90 per cento in galleria, è più lunga di circa 4 km. e include il collegamento con la piattaforma logistica di Orbassano.

Di questi 20 miliardi, 9,6 si riferiscono alla tratta internazionale (tunnel internazionale più tratto fino all'interconnessione di Chiusa S.Michele) che ad oggi è coperta - secondo l'intesa tra i due stati sottoscritta nel 2004 - al 30 per cento dai finanziamenti dell'unione Eu-

Il tavolo politico slitta dopo la pausa estiva

SLITTA ANCORA IL TAVOLO POLITICO sulla Torino-Lione. Voci insistenti davano la convocazione per la metà di luglio. Poi si è passati alla fine del mese. Ma, probabilmente in attesa di chiarimenti sul destino politico-elettorale della giunta regionale del Piemonte, la data adesso slitta a dopo l'estate. E' il viceministro Bartolomeo Giachino a rivelarlo al Sole 24 Ore Nord Ovest in edicola mercoledì: "E' prevedibile che il tavolo politico sia convocato dopo l'estate e prima del passaggio al Cipe del progetto definitivo della galleria della Maddalena a Chiomonte"

ropea mentre il resto è ripartito al 63 per cento sull'Italia e al 37 per cento sulla Francia. Altri 4,4 miliardi sono relativi alla tratta nazionale italiana (da Chiusa S.Michele a Orbassano fino a Settimo) e 6 miliardi a quella francese.

Ciò significa che il peso economico grava per 2,8 miliardi sull'Europa, per 8,6 miliardi sull'Italia e per 8,5 miliardi sulla Francia.

Ma l'Italia spinge per una revisione dell'intesa. Entro il 31 dicembre i due Stati do-

vranno riscrivere un nuovo accordo che dovrà aggiornare e sostituire quello siglato a Torino nel 2001 e integrato dal memorandum del 2004.

I francesi vorrebbero che l'Italia confermasse gli impegni presi nel 2007 dall'allora ministro Antonio Di Pietro che, pressato dalle scadenze, aveva dichiarato la disponibilità italiana a farsi carico di eventuali costi aggiuntivi conseguenti alla revisione del progetto sul versante italiano. Da parte sua, il Governo italiano vorrebbe portare la percentuale di ripartizione dei costi della tratta internazionale, per la parte non coperta dalla Ue, al 50 per cento tra i due Stati.

Ma altre cifre trapelano e spingono le cifre verso nuovi aumenti. Così si parla di un aumento del costo della tratta internazionale da 9,6 a 10



Orbassano, l'autostrada ferroviaria

miliardi abbondanti. E di un maggior costo della tratta francese, che passerebbe addirittura da 6 a 9-10 miliardi (ci sarebbero opere non conteggiate, come il passaggio della linea intorno a Lione e la creazione di un raddoppio per i passeggeri fino a Chambery).

E per rastrellare i soldi necessari c'è già chi pensa a strade di finanza innovativa (o... creativa) come l'emissione di bond europei, l'erogazione di contributi per il trasferimento del traffico merci da gomma a ferro, il partenaria-

to con i privati, forme di pedaggiamento autostradale.

Rimane poi un'altra questione: Ltf ha assolto l'impegno di presentare (all'Osservatorio e alla Cig) entro la fine di giugno il progetto preliminare sulla tratta internazionale. Rfi aveva promesso di fare la stessa cosa per la tratta nazionale. Cosa che non è avvenuta. Risultato: a parte qualche slide presentata qua e là, sul tratto da Chiusa San Michele a Orbassano e Settimo Torinese non c'è ancora nulla di ufficiale.

BRUNO ANDOLFATTO