

Alta velocità: ridotti i costi della Torino-Lione

Cura dimagrante per la Torino-Lione. Con l'accordo di ieri tra Italia e Francia il costo della «sezione transfrontaliera» scende da 10,5 a 8,2 miliardi. Il 40% a carico della Ue. Sulla quota restante l'Italia si impegna per il 57,9% (prima era il 63%), pari a 2,8 miliardi. Lavori al via nel 2013. ▶ pagina 29

Alta velocità. Nuovo accordo tra Roma e Parigi sul tratto «transfrontaliero» della Torino-Lione - I lavori prenderanno il via nel 2013

Tav riparte in versione più leggera

Costo di 8,2 miliardi, coperto al 40% dalla Ue - Il resto tra Italia (57,9%) e Francia (42,1%)

Alessandro Arona
Maria Chiara Voci

Un costo ridimensionato da 10,5 a 8,2 miliardi di euro; il finanziamento europeo che sale dal 30 al 40%; la quota a carico dell'Italia che scende dal 63 al 57,9% (al netto dei fondi Ue), pari a 2,8 miliardi.

Con questi elementi chiave la parte fondamentale della Torino-Lione, la «sezione transfrontaliera» Saint Jean de Maurienne-Susa/Bussoleno, ha fatto ieri un fondamentale passo avanti. I governi italiano e francese, rappresentati dal vice-ministro alle Infrastrutture Mario Ciaccia e dal ministro dei Trasporti d'oltralpe Thierry Mariani, hanno firmato il nuovo accordo internazionale («atto aggiuntivo» di quello del 2001).

L'accordo di ieri ufficializza le decisioni prese nei mesi scorsi in seno alla Conferenza Intergovernativa Italia-Francia (Cig). Rispetto all'intera «Parte comune italo-francese», 112 km tra Montmélian a Chiusa San Michele (costo stimato: 10,5 miliardi di euro), sarà realizzata in una prima fase, solo la «sezione transfrontaliera»: il tunnel di base da 57 km da Saint Jean de Maurienne a Susa, più 1,5 km di connessione con la linea esistente, da Susa a Bussoleno. Il tunnel dell'Orsiera da Susa a Chiusa San Michele, viene rinviato a tempo indeterminato.

La parte sbloccata ieri costerà 8,2 miliardi. La Commissione europea si è dichiarata disponibile ad alzare il finanziamento dal 30 al 40% («La cifra è nella bozza di bilancio Ue», spiega il Commissario straordinario Mario Virano). Ciaccia e Mariani si sono detti convinti che Bruxelles confermerà questa quota, pari a 3,280 milioni.

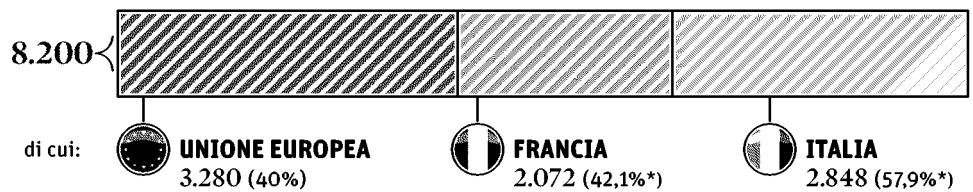
Il trattato di ieri conferma che al netto degli aiuti europei la quota italiana scende dal 63% (accordo 2004) al 57,9%, pari a 2,848 milioni, e la quota francese sale dal 37 al 42,1% (2,072

LE MODIFICHE

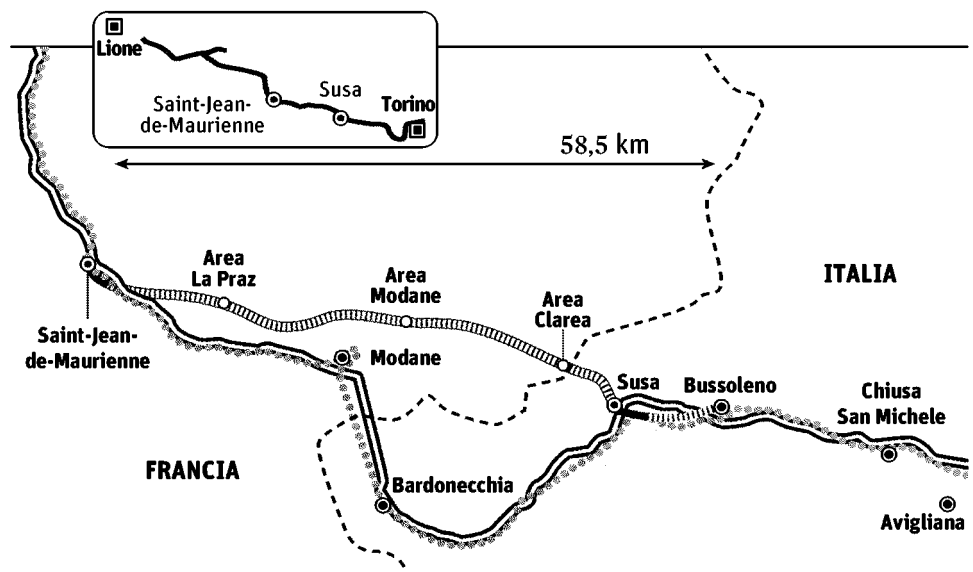
Rispetto al progetto iniziale viene per ora accantonato il tunnel dell'Orsiera. Dopo Susa il tracciato tornerà sulla linea esistente

Il nuovo accordo italo-francese

Tratta transfrontaliera, in milioni di euro



● Nuove stazioni ○ Aree sicurezza — Sezione all'aperto Sezione nel tunnel



(*) Percentuale della quota al netto Ue

milioni). «12,8 miliardi che l'Italia deve coprire con propri fondi - ha detto ieri Ciaccia - sono una cifra ampiamente sopportabile sui dieci anni di realizzazione dell'opera».

La progettazione definitiva è stata avviata il 9 gennaio scorso, per un tempo contrattuale previsto in 12 mesi. Poi il progetto deve essere approvato da conferenza di servizi e Cipe (parte italiana) e i lavori - hanno detto Ciaccia e Mariani - «partiranno nel 2013, per concludersi nel 2023, secondo quanto concordato con la Commissione Ue». Ancora incerta la parte tutta italiana dell'opera. Virano spiega che si sta lavorando a un progetto a basso impatto, che utilizzi la linea storica da Bussoleno a Torino, con la sola nuova tratta della bretella di Orbassano, per 2,2 miliar-

di (rispetto al progetto tutto in variante da 4,4 miliardi).

Dopo tre anni di attesa il Governo è pronto a erogare la prima parte del finanziamento di circa 300 milioni, promesso nel 2009 alla Valle di Susa per compensare l'arrivo della Torino-Lione. I soldi, 100 milioni a carico della Regione e 202 dallo Stato, sono destinati a finanziare le sette stazioni del sistema ferroviario metropolitano di Torino. «Il viceministro - spiega l'assessore ai Trasporti piemontese, Barbara Bonino - ha garantito che nel prossimo Cipe approverà un primo stanziamento». Venti milioni in tutto (a cui la Regione ne aggiungerà 10 da risorse Fas).

Non si spengono le polemiche con la popolazione della Val di Susa. «La tratta transfrontaliera - affer-



■ SELPRESS ■
www.selpress.com

ma - riguarda in modo diretto solo il territorio di Susa e Chiomonte, dove le rispettive amministrazioni sono aperte al dialogo. Saranno poi toccati, ma solo in modo marginale, i territori di Giaglione, Venaus e Mompantero». Alla marcia nazionale annunciata per il 25 febbraio in Valsusa, potrebbero aderire più una ventina di rappresentanti delle istituzioni locali.