

Alta velocità. Alla Conferenza intergovernativa Torino-Lione Italia e Francia d'accordo sulla Tav a costo ridotto

Giorgio Santilli
Maria Chiara Voci
ROMA

Italia e Francia sono convinte di poter avere dalla Commissione Ue una deroga sulla Torino-Lione per chiudere il nuovo accordo intergovernativo entro settembre. Scadeva ieri, infatti, l'ultimatum di Bruxelles per chiudere un'intesa fra i due Stati sul nuovo progetto low cost e sulla ripartizione dei costi. Al momento, si è realizzata solo la prima condizione: l'apertura del cantiere della Maddalena.

La commissione intergovernativa, presieduta da Rainer Masera, si è effettivamente riunita e ha segnato un sostanziale accordo sulla «fasizzazione» che dovrebbe ridurre il costo dell'opera entro il 2030 e si è detta fiduciosa che «quanto prima» si possa chiudere anche l'intesa sulla ripartizione dei costi. Al tempo stesso ha rilevato che sono necessari tempi tecnici per arrivare a chiarire aspetti molto controversi. Alla riunione era presente il rappresentante Ue, Gunther Ettl, interpretato come segnale di disponibilità di Bruxelles.

La commissione intergovernativa ha comunque ribadito come afferma un comunicato del ministero delle Infrastrutture - «la priorità dell'asse Torino-Lione, opera che rappresenta l'unica soluzione di attraversamento delle Alpi, escludendo il passaggio delle merci in Costa azzurra». Una risposta esplicita alle posizioni del Governatore della Liguria, Claudio Burlando, che in questi giorni ha riesumato una proposta del 2006 secondo cui si potrebbe rinunciare alla Tori-

RICHIESTA DI PROROGA

I due Paesi fiduciosi di avere dalla Ue una proroga a settembre per l'intesa sul riequilibrio dei costi sulla tratta internazionale



Al lavoro. Il cantiere di Chiomonte propedeutico allo scavo del tunnel geognostico della Maddalena

no-Lione trasferendo le merci della pianura Padana in Francia attraverso il terzo valico e la Genova-Ventimiglia.

Dall'esito della commissione intergovernativa, cui ha partecipato anche il commissario dell'Osservatorio, Mario Virano, è uscita rafforzata l'idea di portare quanto prima al Cipe il nuovo progetto preliminare con il «fasaggio» e il quadro finanziario totale dell'opera, rispondendo così alle richieste del ministro dell'Economia, **Giulio Tremonti**, che chiedeva un sostanziale dimezzamento dei costi a carico del Tesoro italiano e un tetto di spesa entro il 2030 non superiore ai 4,6 miliardi complessivi.

Due, in particolare, le novità previste dal piano di fasaggio, che fa rientrare le spese in quel tetto. Per la tratta internazionale, la linea, in uscita dal tunnel di base, entrerà nella stazione internazionale di Susa e si raccorderà, attraverso due gallerie della lunghezza complessiva di circa 3 chilometri, con i binari della Torino-Modane, all'altezza dell'attraversamento della Dora e di Bussoleno.

Qui terminerà la nuova parte comune, che perde 24 chilometri, rinvia oltre il 2035 il tunnel dell'Orisera e produrrà un risparmio di 2 miliardi.

Per quanto riguarda, invece, la parte nazionale, viene posticipata, almeno fino al 2030, la gronda merci di Torino, con un risparmio di 2,6 miliardi: la somma da impegnare, entro i prossimi 15 anni, passa da 4,4 a 1,8 miliardi. La Tav, ad Avigliana, tornerà sull'asse del progetto preliminare, attraverserà in sotterranea la collina morenica, entrerà nell'interporto di Orbassano, ma da qui imboccherà il passante ferroviario di Torino, in funzione dal 2012.

