

Ma Parigi è in ritardo sulla tratta nazionale pressing dell'Ue, il 13 dicembre vertice a Roma

La Francia scava via ai lavori dell'imbocco del tunnel di base

IL CASO

MAURIZIO TROPEANO

Sotto i colpi del martellone pneumatico è iniziato ieri alle nove lo scavo dell'imbocco del tunnel di base della Torino-Lione. Il cantiere operativo 08 si trova a Villard-Clément, nel comune di Saint-Julien-Montdenis, dove è già stato realizzato il portale d'ingresso francese alla doppia galleria del Mon-

dalla società italo-francese che deve costruire e poi gestire la nuova linea ferroviaria. Le due canne del tunnel del Moncenisio saranno scavate per 2,8 chilometri con il metodo tradizionale in direzione di Saint-Martin-la-Porte, verso l'Italia. Al fondo della discesa, intanto, proseguono le attività preparatorie per accogliere le frese che a partire dal 2024, completeranno i 23 chilometri della mega-galleria che raggiungerà Villard/Bourget-Modane.

Se i cantieri lato Francia proseguono secondo la tempistica definita con Italia e Unione Europea - Roma sconta un anno di stallo su appalti e cantieri a causa del congelamento delle procedure voluto dal governo giallo-verde tra il 2018 e il 2019 - Parigi, invece, è in ritardo nella definizione delle tratte di accesso nazionali.

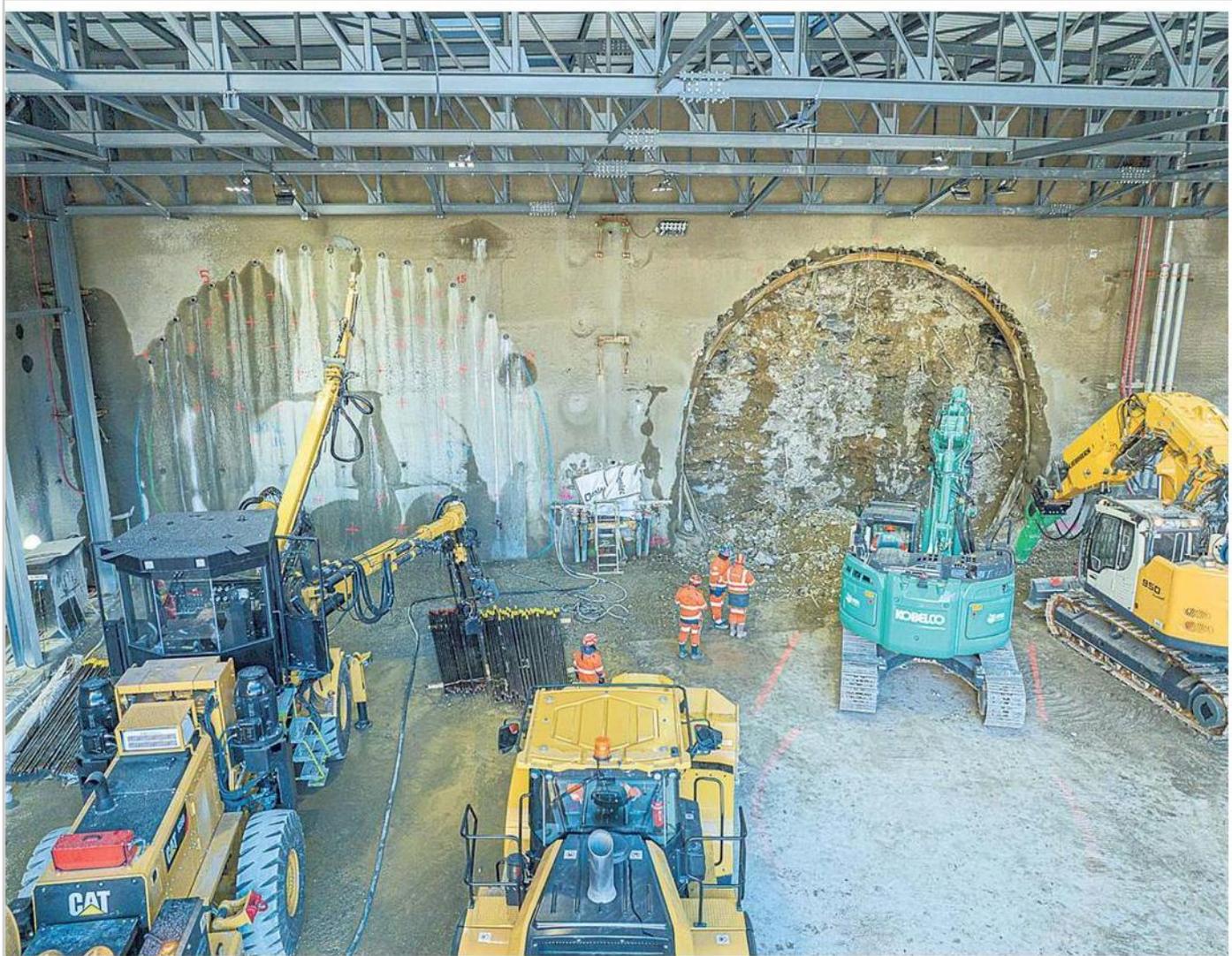
In ballo ci sono alcuni miliardi di euro. Mario Virano, direttore generale di Telt, in un'intervista a La Stampa, ha spiegato: «Sulla tratta internazionale l'Ue ha confermato la copertura finanziaria del 50% delle spese. La firma di un nuovo atto esecutivo che impegna Francia ed Italia a definire anche i budget finanziari sulle tratte nazionali potrebbe permettere di arrivare al

Bruxelles pronta ad aumentare i fondi ma chiede ai due governi impegni concreti

cenisio. Per Emmanuel Humbert, vice direttore costruzioni di Telt, è un «passo avanti» che permetterà con «l'aggiudicazione dei lavori sul lato italiano nel 2023, di entrare in una nuova dimensione della fase di costruzione con l'obiettivo di mettere in servizio la nuova linea nel 2032».

Per arrivare a quell'appuntamento «il cantiere, che finora ha impiegato 150 persone resterà aperto sette giorni su sette e lavorerà su tre turni arrivando ad impiegare nel 2024 fino a 300 persone», spiegano





Alle nove di ieri è iniziato lo scavo del tunnel di base della Torino-Lione a Villard-Clément, nel comune di Saint-Julien-Montdenis



EMMANUEL HUMBERT
VICE DIRETTORE
COSTRUZIONI DI TELT

Inizia una nuova fase nella costruzione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione



MATTEO SALVINI
MINISTRO
DELLE INFRASTRUTTURE

Sulla Torino-Lione tireremo diritti come treni e supereremo i professionisti del no

55% di cofinanziamento per il tunnel del Moncenisio e fino al 50% del collegamento per le tratte nazionali che per l'Italia equivale alla linea tra Susa e Torino».

L'atto aggiuntivo prevede un impegno preciso dei due governi anche dal punto di vista finanziario. Roma ha le carte in regola sia per la progettazione della tratta nazionale sia per la copertura economica e i contributi Ue potrebbe arrivare fino ad un miliardo. E ieri il vice-premier Matteo Salvini ha assicurato: «Tireremo dritti come treni. Supereremo i professionisti del no».

La Francia invece continua a non trovare una soluzione condivisa e deve fare i conti con l'opposizione di Jean-Luc Mélenchon e

dei parlamentari di France Insoumise.

Il 13 dicembre a Roma è in programma la conferenza intergovernativa a cui parteciperanno i ministri dei trasporti italiano e francese. Resta da capire se Clément Beaune si presenterà con una proposta concreta oppure se chiederà ancora un rinvio. Parigi è stata sollecitata più volte da Iveta Radicova, la coordinatrice europea del corridoio Mediterraneo che ha deciso di partecipare in presenza alla Cig. Adina Valean, commissaria Ue ai Trasporti, intervistata dall'Ansa, non si dice preoccupata «ma sarebbe un peccato avere ritardi, quindi l'impegno deve continuare». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA