

# Per non perdere i fondi l'Italia entro il 26 luglio deve rispondere alla Ue

## Le trattative e le scadenze per Roma

### I tempi

di **Andrea Rinaldi**

**TORINO** La notizia è del 25 giugno: il cofinanziamento dell'Unione europea per la Torino-Lione sale al 55% per la parte internazionale. A confermarlo è la coordinatrice europea del Corridoio Mediterraneo, Iveta Radicova. Con questa delibera di fatto il nostro Paese non deve mettere più un euro sulla Tav, in quanto basterebbero già i 2,5 miliardi stanziati nel 2012 dalla finanziaria di Mario Monti. Chissà se sono queste le ragioni che hanno spinto alla mezza retromarcia di Luigi Di Maio venerdì sera a Torino («fermare ora la Tav costa il triplo delle energie»).

#### La panoramica

La linea ferroviaria Torino-Lione fa parte del Corridoio Mediterraneo, che va da Budapest fino ad Algeciras: lunga 270 chilometri, di cui 81,1 in territorio italiano, a stabilirne la realizzazione sono ben 4 trattati internazionali, il primo addirittura nel '96. La tratta transfrontaliera comune tra Italia e Francia, da Susa a

Saint-Jean-de-Maurienne, dovrà passare nel cosiddetto tunnel di base del Moncenisio: 57,5 chilometri in fase di realizzazione. Il costo della Tav, oggetto di numerose diatribe, è di 8,6 miliardi, finanziati per il 25% dalla Francia, il 35% dall'Italia e il 40% dalla Ue (ora saliti al 55%). Fino a oggi sono stati impegnati circa 2,5 miliardi di euro, di cui 1,2 miliardi già spesi in studi e progetti, mentre i contratti attivi finora valgono 1,3 miliardi. Tra cantieri e società di ingegneria la linea dà lavoro a 1.000 persone. A costruire la Tav è Telt, società di diritto francese partecipata da governo francese e Ferrovie dello Stato. È stato scavato il 18% dei 164 chilometri di gallerie previste.

#### Francia

Nella parte francese del tunnel di base (45 chilometri), il primo lotto di 9 chilometri è in corso di scavo nel cantiere di Saint-Martin-la-Porte, dove passeranno i treni (mancano circa 800 metri). È anche partito il cantiere della stazione temporanea di Saint-

Jean-de-Maurienne, in vista della connessione delle linee ferroviarie esistenti al nuovo tunnel di base. Oltreconfine sono poi state realizzate le discenderie: quella di Villarodin-Bourget/Modane (4.000 metri completati nel 2007), quella di La Praz (2.480 metri, completati nel 2009) e Saint-Martin-la-Porte (1.800 metri completati nel 2016 e 2.400 metri nel 2010).

#### Italia

Sul versante piemontese è stata completata la galleria geognostica di Chiomonte (in Val di Susa, misura 7.020 metri di profondità). Lo stesso sito della Maddalena, attivo dal 2013, sarà il maggiore cantiere italiano per la costruzione del tunnel di base, in virtù del progetto di Variante dei cantieri (approvato nel 2018), che prevede la realizzazione dei lavori principali dell'opera a partire da Chiomonte, anziché da Susa. Per i lavori sul tunnel di base è previsto inoltre l'ampliamento del sito e la costruzione di uno svincolo autostradale sull'A32 a cura di

Sitaf (gruppo Anas e gruppo Gavio).

#### Futuro

Sempre sul lato italiano del tunnel di base, il cda di Telt ha deliberato l'ok alle gare d'appalto dei lavori il 25 giugno scorso, per un importo di circa 1 miliardo di euro. L'*avis de marché*, pubblicato l'1 luglio, è diviso in due lotti: uno per i lavori di costruzione e uno per la valorizzazione dei materiali di scavo. La scadenza per la manifestazione di interesse è il 16 settembre. Dopo quel giorno, previo assenso dei due governi, potranno partire i bandi, ovvero il loro finanziamento sarà effettivo. In realtà la vera partita tra l'esecutivo giallo-verde e la Torino-Lione si giocherà di qui al 26 luglio. Martedì scorso infatti il ministro ai Trasporti Danilo Toninelli aveva inviato una lettera all'Inea, l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti della Commissione Europea, in cui annunciava la risposta definitiva del governo italiano sulla Tav entro il 26 luglio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#### Le date

E poi dal 16 settembre scatterebbe l'apertura dei bandi: un miliardo sul versante italiano

