

Le valutazioni. La Commissione francese: resta il nodo del reperimento dei fondi per i collegamenti interni

Parigi conferma la priorità dell'opera

TORINO

Oggi nel cantiere di Chiomonte (To), dove si sono concluse le operazioni di montaggio della fresa TBM, inizierà la fase operativa, con la talpa che ha raggiunto la testa del tunnel finora realizzato e comincerà lo scavo per completare uno dei cunicoli geognostici - l'unico in territorio italiano - del futuro tunnel di base. In cantiere ci saranno Louis Besson presidente della delegazione francese alla Cig, Piero Fassino e Bernadette Laclais, sindaci di Torino e di Chambéry, Jean Louis Touraine vice-sindaco di Lione, Mario Virano, presidente dell'Osservatorio sulla Torino-Lione e della Cig.

Sui costi elevati - circa 24 miliardi per il completamento dell'intera linea - e sui tempi di realizzazione lunghi della Torino-Lione si cimentano i tecnici francesi e italiani, all'interno dell'Osservatorio sull'opera. Molto ha

fatto discutere il lavoro della Commissione Mobilità 21, istituita dal Governo francese per determinare le priorità della Francia in tema di **infrastrutture**.

Nello studio, messo a punto dai 10 membri della commissione presieduta da Philippe Duron e costituita da 6 parlamentari e 4 esperti, si dicono due cose. La prima: il progetto del tunnel di base - 8,2 miliardi, oggetto dell'Accordo Italia Francia sulla Torino-Lione, per il quale si sono realizzate opere propedeutiche sul territorio francese e italiano, nel cantiere di Chiomonte - non entra a far parte del campo di analisi della commissione perché al centro di accordi internazionali. La seconda: prima del 2030 non saranno disponibili risorse per realizzare le tratte della Torino-Lione su territorio francese. Fin qui l'esito dei lavori, con argomentazioni "tiepide" sulla Torino-Lione, seguito però dalla

conclusione dei lavori della Commissione d'inchiesta francese che ha rilasciato il parere favorevole sulla "pubblica utilità" degli accessi alla Torino-Lione, sottoscritto poi da un atto politico del governo Hollande. Un argomento forte a sostegno dell'opera.

Il completamento della linea su territorio francese, con la realizzazione degli accessi alla linea e al tunnel di base, prevedono in totale 140 chilometri, per lo più in galleria, con 43 chilometri di tracciato all'aperto, per collegare la stazione internazionale di Saint Jean de Maurienne e quella di Lione. È su questo punto la Commissione mette dei paletti: un possibile finanziamento di queste opere - un budget tra gli 8 e i 10 miliardi, in quattro fasi - potrebbe arrivare non prima del 2030. Se il Governo francese dovesse anticipare lo stanziamento al periodo precedente, gli accessi alla Torino-Lione assorbirebbero tutte le risorse

a disposizione per le **infrastrutture** in territorio francese. Per questo motivo i commissari, pur riconoscendo l'interesse alla realizzazione degli accessi e al completamento dell'opera, spostano la simulazione finanziaria per la realizzazione degli accessi alla Torino-Lione avanti nel tempo e la pongono tra le priorità secondarie per il trasporto in Francia. Per l'Italia il compito di completare la tratta fino a Torino appare, sulla carta, meno arduo, perché di fatto i 2/3 dell'intero percorso si trovano su territorio francese: la tratta tutta italiana della Torino-Lione avrà infatti una lunghezza di 46 chilometri per collegare la stazione internazionale di Susa (parte del progetto italo-francese in fase esecutiva) e Settimo Torinese, con l'innesto sulla linea dell'Alta velocità Torino-Milano, e avrà un costo stimato in 4,4 miliardi.

F. Gre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

