

## il caso

 MAURIZIO TROPEANO  
TORINO

**D**a pochi giorni c'è anche un film per spiegare la Torino-Lione. Si può visionare sul sito della Lyon Turin Ferroviaire, la società di progettazione italo-francese, e cerca di rispondere ai principali «perché» realizzare il Tav. Sullo stesso sito si possono leggere le notizie sui festeggiamenti per i cinque anni dell'apertura del centro espositivo di Modane. Si spiega anche così l'andamento a due velocità della realizzazione della Torino-Lione.

Lato Francia c'è il timbro fatto:

# 84,5

**chilometri  
la tratta comune**

**Nella parte italo-francese ci sono  
57 chilometri di tunnel e altri 19  
della galleria dell'Orsiera**

gli scavi per le tre discenderie sono stati tutti completati. Lato Italia c'è un certificato che attesta che i lavori in corso, nessun cantiere, però, come dimenticare gli scontri dell'inverno del 2005 in Valsusa? Tutto su carta, se si escludono i 25 carotaggi effettuati lo scorso inverno sui 91 previsti. Quanto è stato speso finora? Impossibile fare un conto preciso. Almeno 1 miliardo, spesi da Francia, Italia e Ue per la progettazione e lo scavo delle gallerie.

L'Unione Europea e la Francia hanno condiviso il metodo bipartisan (creato da Berlusconi nel 2005,

# La Francia avanza e l'Italia resta al palo

Finora si è speso un miliardo. Nel Belpaese nessun cantiere



## Le proteste

DOPO GLI SCONTRI DI VENAUS NEL 2005 È STATA DECISA LA CREAZIONE DELL'OSSERVATORIO TECNICO MA RESTA ELEVATA LA TENSIONE CON LE FRANGE ESTREME DEL MOVIMENTO NO TAV

proseguito da Prodi e riconfermato dal Cavaliere nel 2008) che ha dato vita all'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione guidato da Mario Virano. La nascita dell'Osservatorio, dopo gli scontri in Valsusa, si porta dietro la cancellazione del primo progetto della Torino-Lione e la ridefinizione di un nuovo programma che regole tempi e procedure per l'avvio dei cantieri. Si tratta del crono-programma esaminato ieri dalla Commissione europea.

A che punto siamo, dunque? Lo scorso 10 agosto Ltf consegna il nuovo progetto preliminare della tratta comune italo-francese: 84,5 chilome-

tri di cui 57 chilometri del tunnel di base, altri 19 della galleria dell'Orsiera e otto chilometri in piano. Bruxelles ci mette 2,9 miliardi il resto lo pagano Francia e Italia ma Roma si accolla, in base al vecchio trattato internazionale il 63% della spesa restante, circa 4,2 miliardi.

I due governi, però, devono trovare l'accordo sulla ripartizione delle spese aggiuntive legate al nuovo progetto, circa 2 miliardi. Somma che l'ex ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro, si era impegnato a pagare per l'Italia (c'è una lettera al governo francese) ma senza nes-

sun atto formale. Roma adesso vorrebbe ridiscutere la questione. E' questo l'ostacolo che blocca la firma del nuovo trattato internazionale e che un gruppo di lavoro misto sta cercando di rimuovere. Intesa raggiunta, invece, sul nuovo soggetto promotore dei lavori dando così una risposta positiva ad una delle osservazioni critiche di Bruxelles.

Accordi internazionali a parte il progetto ha iniziato l'iter burocratico

## L'INCOGNITA

La trattativa tra Roma e Parigi per la ripartizione dei costi aggiuntivi è in salita

## IL MOVIMENTO NO TAV

Contrari 24 consigli comunali e i comitati vogliono fermare i lavori a Chiomonte

in Italia. Il ministero dell'Ambiente ha avviato le procedure per la valutazione dell'impatto ambientale e la Regione Piemonte ha aperto la conferenza dei servizi per discutere con gli enti locali le criticità legate alla realizzazione del progetto e poi inserirle in un documento di valutazione complessiva con obbligo di rispettare le prescrizioni indicate. Resta da risolvere il problema dell'opposizione al progetto espressa dalle delibere di 24 consigli comunali della Bassa ed Alta Valsusa e da un movimento che lo scorso 9 ottobre ha portato in piazza decine di migliaia di persone.