

◆ Monti-Hollande: la strategia a Lione

L'INCONTRO bilaterale di dicembre, a Lione, dovrà stabilire nei dettagli la strategia dei prossimi anni per ottenere il massimo di risorse dall'Unione europea. Quando il governo francese avrà terminato la sua ricognizione sullo stato dei progetti di infrastrutture ferroviarie, sul Tav dovrà esserci un quadro chiaro delle fasi di inizio realizzazione della tratta comune e delle modulazioni della spesa. Ma si dovrà anche scendere nei dettagli sulla costituzione della società che farà da stazione appaltante per le gare della tratta internazionale terminata la funzione di Ltf nel 2013. Dopo la nuova conferma al vertice di Roma di Hollande e Monti sull'impegno per portare avanti la Torino-Lione, ora la Cig e i due governi prepareranno il dossier per Lione. Il nodo più importante è la definizione dell'impegno finanziario modulato nel tempo dentro le quote di finanziamento già decise di 57,1 per cento a carico dell'Italia e 42,9 per la Francia. Con questo piano Italia e Francia dovranno presentarsi all'Ue per convincerla a finanziare il 40 per cento della tratta internazionale. Ma le trattative riguarderanno anche la possibilità che l'Europa metta una quota del 20 per cento per le due tratte nazionali. Un aspetto sempre più cruciale per i francesi che hanno diviso il loro segmento in due parti, dove quella più onerosa è senz'altro quella che comprende i trafori di Belledonne e della Chartreuse. Intanto, i due stati continueranno ad utilizzare fino al 2015 i 671,8 milioni per la progettazione soldi che bisognerà spendere tutti, per ottenere altri soldi dalla Ue. Oltre al tunnel di Chiomonte, l'intervento più importante riguarda il tunnel considerato "geognostico" ma che sarà già un pezzo di tunnel di base tra Saint Martin La Porte e La Praz, per cui sarà pronto entro l'autunno il progetto definitivo. Quest'opera dovrebbe costare 530 milioni e dovrebbe essere pagata al 50 per cento con i fondi europei. Sul lato Italia si sta pensando di anticipare la realizzazione di una delle due gallerie di 1,9 km previste per collegare il tunnel di base alla linea storica. Dovrebbe così già servire per trasportare lo smarino dello scavo del tunnel di base via ferrovia senza costruire altri punti di carico fuori dal cantiere.