

# Ok al nuovo progetto della Torino-Lione per evitare la scure Ue

**Giorgio Santilli**  
 ROMA

Il Governo cerca di recuperare il tempo perduto sulla ferrovia Torino-Lione per evitare la cancellazione di parte dei 671,8 milioni di fondi europei che sarà decisa il 21 settembre da Bruxelles in assenza di una sostanziale accelerazione dell'opera. Il Cipe ha approvato ieri per la prima volta il nuovo progetto preliminare della parte in territorio italiano della tratta internazionale e le ipotesi di «fasizzazione» che dovrebbero contenere i costi dell'opera nella prima fase, fino al 2024. Il costo della parte italiana, è fissato dallo schema di delibera in 4.563,5 milioni fino al 2024 con un'ipotesi di articolazione degli impegni negli anni (si veda la tabella pubblicata qui sotto).

L'approvazione è, in realtà,

«in linea tecnica», recepisce le prescrizioni della valutazione di impatto ambientale e le altre prescrizioni progettuali fatte proprie dal Cipe, rinviando però l'approvazione del piano finanziario «alla fine dell'estate», quindi a ridosso delle decisioni comunitarie. In sostanza, la «copertura finanziaria» dell'opera è ancora tutta da trovare.

Con una nota del 2 agosto, il ministero dell'Economia ha chiesto l'inserimento di «un'apposita prescrizione che preveda un successivo passaggio al Cipe allorquando sarà possibile individuare la ripartizione dei costi a carico di ciascuno Stato, nonché gli aspetti finanziari del progetto preliminare e le relative forme di copertura». Anche il capo della delegazione italiana alla commissione intergovernativa, Rainer Mase-

ra, aveva proposta con una nota la stessa tempistica. Il piano finanziario sarà predisposto, in sostanza, a valle dell'accordo che Italia e Francia dovrebbero approvare a settembre per la ripartizione dei costi delle opere.

Attualmente, la ripartizione prevista dal trattato del 2005 è del 37% a carico della Francia e del 63% a carico dell'Italia, ma il governo italiano ha già chiesto una revisione. La trattativa per il nuovo trattato è in corso e questa è, per altro, la terza condizione posta dall'Unione europea per evitare il taglio dei finanziamenti all'opera.

Le altre due condizioni poste dalla Ue sono, appunto, la presentazione del nuovo progetto preliminare approvato e l'avvio dei lavori per la galleria geognostica della Maddalena. Con la decisione di ieri e

con l'apertura dei cantieri nelle settimane scorse, in sostanza, l'Italia ha allineato la propria posizione alle richieste della commissione europea.

Il Cipe ha dato il via libera anche all'opzione di «fasaggio longitudinale» dell'opera che prevede la realizzazione in prima fase del tunnel di base a due canne (57,1 chilometri) con le opere annesse delle stazioni di Saint Jean de Maurienne e Susa e nella seconda fase la realizzazione del tunnel dell'Orsiera (19,2 chilometri). La prima fase prevede altresì un collegamento a raso tra la nuova linea e la linea storica che ricade prevalentemente nel territorio del Comune di Susa ed in parte in quello di Bussoleno, dopo l'imbocco del tunnel di base in territorio italiano e successivamente alle opere previste nella Piana di Susa. La durata prevista dei lavori è di 9 anni e 10 mesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE RISORSE A SETTEMBRE

Il disco verde è in sede tecnica: il piano finanziario sarà approvato alla fine dell'estate, a ridosso delle decisioni di Bruxelles

### Torino-Lione

Cronoprogramma di spesa.  
 In milioni di euro

