

il caso

# Torino-Lione, ora Macron blocca per un anno 7,5 miliardi di finanziamenti

## “Pausa di riflessione” sui cantieri francesi Obiettivo: usare tratte esistenti per risparmiare

LEONARDO MARTINELLI  
ANDREA ROSSI

**N**on solo Libia e Fincantieri/Stx. Con l'arrivo di Emmanuel Macron all'Eliseo, anche il dossier Torino-Lione è motivo di timori e potenziali attriti tra Italia e Francia. Anche se lo stop dei cantieri già avviati non è in discussione, la pausa di riflessione sulle grandi opere annunciata dalla ministra dei Trasporti, Elisabeth Borne, rischia di paralizzare per un quasi un anno l'avvio di nuovi cantieri e l'attribuzione di appalti sulla tratta francese. Bisognerà attendere la nuova legge programmatica sulle infrastrutture entro la fine del primo semestre 2018.

I ruoli si sono invertiti: finora era l'Italia a essere considerata l'anello debole, per via dei conti traballanti e dei movimenti che da vent'anni contestano l'alta velocità. Ora è la nuova Francia macronista a voler riflettere sul da farsi. Ricalcolare le spese anche per evitare di avviare opere che non è in grado di finanziare. E adesso è l'Italia (e con lei l'Europa) a chiedere spiegazioni, garanzie e rassicurazioni.

«Non possiamo promettere aeroporti e linee ad alta velocità alla Francia intera - recita un tweet pubblicato a metà luglio dal presidente - La legge assocerà ad ogni progetto il suo finanziamento». Un po' quel che mesi fa ha chiesto la Corte dei Conti francese, inchiodando l'Agenzia di finanziamento delle infrastrutture di trasporto (Afitf), accusata di avviare opere largamente insostenibili dal punto di vista economico.

La Francia ha un piano di infrastrutture che vale tra 70 e 80

miliardi nei prossimi anni. Tre progetti sono di rilevanza internazionale: il Canal Seine-Nord, 4,5 miliardi per collegare il porto di Le Havre e il Benelux; il nuovo aeroporto di Parigi; e la Torino-Lione. Venerdì a Roma la mini-

stra delle Infrastrutture Elisabeth Borne ha rassicurato il collega italiano Graziano Delrio: per la Torino-Lione i lavori proseguono e sono confermati gli «impegni internazionali». I lavori del tunnel di base non si fermano, anche perché l'Unione europea finanzia il 40% degli 8,3 miliardi necessari (all'Italia tocca pagare il 35%, alla Francia il 25). Entro gennaio la Francia si impegna a rivedere la tratta di sua competenza. E lo farà prendendo spunto dall'Italia che ha già avviato e concluso la ricogni-

zione delle proprie infrastrutture. Il processo ha coinvolto anche la tratta italiana della Tav: il governo e la struttura tecnica guidata dal commissario Paolo Fioletta hanno rivisto il progetto, deciso di sfruttare parte della linea già esistente, abbassando il costo da 4,3 a 1,9 miliardi. Lo stesso farà adesso la Francia, la cui tratta di Torino-Lione vale sulla carta 7,5 miliardi ma - eliminando alcuni tunnel previsti e sfruttando la tratta storica che devia verso Chambery - potrebbe passare a 3,5-4 miliardi.

Il progetto non sembra dunque essere in discussione. Lo stesso Macron, in campagna elettorale, è stato categorico: «C'è un trattato internazionale,

ci sono finanziamenti europei disponibili, ci sono gli operai che hanno incominciato a scavare. A questo punto non abbiamo più scelta: bisogna andare fino in fondo». Quel che verrà valutato, oltre al tracciato, sono le modalità di finanziamento. «Per ora vengono valutate su base annua - spiega Stéphane Guggino, delegato generale di Transalpine -. Entrare in una legge di finanziamento pluriennale (come vuole fare Parigi entro il primo semestre 2018, ndr) permetterebbe di mettere in sicurezza il progetto sul lungo periodo». Anche a costo di perdere altro tempo, che tuttavia si pensa di compensare. Gli accordi internazionali fissano la fine dei lavori al 2030: un progetto low cost, che sfrutti in parte infrastrutture già esistenti, potrebbe accorciare i tempi di realizzazione. «Non è più un progetto, è un cantiere», spiega Guggino. «Un miliardo e mezzo è già stato speso, 20 chilometri di gallerie scavati e 400 persone lavorano sul lato francese del tunnel».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

**80 miliardi**  
La cifra che Parigi spenderà in infrastrutture nei prossimi dieci anni

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato



## La Tav

