

**RETROSCENA****Ecco il piano di Ltf per investire due miliardi entro il 2015****Maurizio Tropeano**  
A PAGINA 57**Si scaverà su due fronti**

Ltf ha immaginato uno scenario-base che concentra gli interventi del biennio 2103/2015 sul lato Francia dove già da tempo sono stati ultimati gli scavi delle tre discenderie

# “Ecco come spenderemo due miliardi entro il 2015”

Il piano finanziario della Lyon Turin Ferroviaire per i cantieri oltralpe

## Retrosce

MAURIZIO TROPEANO

**M**ercoledì la Commissione Europea si riunirà a Bruxelles per decidere se confermare la linea Torino-Lione ad alta capacità tra le opere prioritarie da finanziare tra il 2015 e il 2021. La scorsa settimana il commissario Ue per il corridoio 6, Laurens Jan Brinkhorst, aveva chie-

sto alle delegazione dei due governi di accelerare le fasi operative del progetto proprio in vista di questo appuntamento. E se Roma e Parigi sono in grado di impegnare e spendere entro il 2015 tutti i fondi messi a disposizione, 2,1 miliardi complessivi, allora l'ex ministro olandese potrebbe ottenere dall'Ue di portare dal 27 al 30 per cento la quota del futuro finanziamento. Si spie-

ga così anche l'insistenza di Brinkhorst nella richiesta ai due governi di dare all'Unione Europea gli strumenti per controllare i bilanci e lo stato di avanzamento dei lavori.

Ecco perché le delegazioni dei due governi hanno sottolineato con forza la necessità di mettere in atto ogni

**LA SCELTA DI BRUXELLES**  
Mercoledì l'esecutivo



■ SELPRESS ■  
www.selpress.com

deciderà se la Tav è nella lista delle priorità

azione per evitare alla fine del biennio 2103/2015 la presenza di «residui passivi». E così subito dopo il vertice di Parigi gli amministratori di Ltf, la Lyon Turin Ferroviaire società incaricata dei lavori preparatori, hanno lavorato per preparare un promemoria - inviato nei giorni scorsi all'esecutivo Ue - che indica una serie di scenari e anche luoghi, tempi e modalità dei lavori. Tutte le ipotesi formulate puntano ad offrire soluzioni che dovrebbero permettere di spendere entro il 2015, i 675 milioni di contributi comunitari più i fondi pubblici messi a disposizione dai governi italiano e francese.

Ltf ha immaginato uno scenario base che concentra gli interventi del biennio 2103/2015 dal lato Francia dove già da tempo sono stati ultimati gli scavi delle tre discenderie. E proprio da uno di quei cunicoli, quello di Saint-Martin-La-Porte, che è previsto l'avvio dei lavori all'inizio del 2013. In attesa dell'arrivo della fresa (costo previsto per la costruzione del mezzo 50/60 milioni) i tecnici della società hanno immaginato di utilizzare nell'imbocco del tunnel il metodo di scavo tradizionale, con la dinamite. Nel crono-programma inviato a Bruxelles è prevista la realizzazione di circa 700 metri in direzione di Saint-Jean-de-Maurienne. E' probabile che alla fine venga utilizzata solo la dinamite anche perché i tecnici di Ltf sono quasi certi di incontrare gli ostacoli maggiori proprio in quella direzione.

Il secondo fronte di scavo partirà, sempre dal piede della discenderia di Saint-Martin-La-Porte, e utilizzando la fresa inizierà a scavare in direzione della discenderia di La Praz, verso il Piemonte. I lavori dovrebbero iniziare subito dopo l'apertura del primo fronte quando arriverà la talpa meccanica. La fresa dovrebbe realizzare mille metri di una galleria che corre sull'asse del tunnel di base. Per

#### I PRIMI INTERVENTI

Dal 2013 si scava

da S. Martin La Porte e si acquisiscono le terre

completare questo lavoro Ltf conta di spendere più meno un miliardo di euro.

Nel piano finanziario predisposto da Ltf è prevista anche una somma messa a bilancio per iniziare ad acquisire i terreni necessari per realizzare l'opera sempre dal lato della Francia. Quel piano è finanziato con 910 milioni di fondi assegnati alla Lyon Turin Ferroviaire e di altri 1,1 miliardi che dovrebbe essere assegnati al nuovo soggetto promotore della realizzazione del tunnel di base.

E così mentre Ltf ha iniziato a mettere a punto il promemoria e gli scenari per utilizzare i fondi, le delegazioni dei due governi hanno avviato le trattative che dovrebbero portare prima ad una modifica dell'attuale statuto di Ltf per permettergli di operare in questa fase di transizione fino alla nascita del nuovo soggetto promotore che dovrebbe assorbire la vecchia società incaricata della progettazione e dei lavori preparatori della tratta internazionale.

Nel corso della trattativa si dovrà anche capire come ripartire tra i due governi le funzioni di vertice (presidente, amministratore delegato e

vari direttori di settore) del nuovo soggetto promotore e la sede o le sedi da cui dovranno operare. Durante la riunione

della commissione intergovernativa di Parigi il presidente del Piemonte, Roberto Cota, ha proposto la candidatura di Torino senza riscontrare pregiudiziali. E' probabile che alla fine venga individuata una sede legale e una operativa, e la seconda potrebbe essere localizzata nel capoluogo piemontese. Si vedrà.



**Brinkhorst**  
delegato Ue  
per il corridoio  
numero 6  
chiederà  
di riportare  
dal 27 al 30%  
il contributo  
di Bruxelles



**Roberto Cota**  
presidente  
del Piemonte  
ha proposto  
Torino come  
sede del  
soggetto  
promotore

## Cabina di crisi Infrastrutture oggi un vertice

■ L'appuntamento è per le 13 di oggi nella sede del governo regionale. La cabina di regia istituzionale composta dal governatore del Piemonte, Roberto Cota, dal presidente della Provincia, Antonio Saitta e dal sindaco di Torino, Piero Fassino, si riunirà per affrontare il tema della infrastrutture. Al vertice a cui parteciperanno anche gli assessori competenti, servirà per individuare le priorità condivise sulle opere da completare o da realizzare e per capire dove trovare le risorse per finanziarle. Nelle scorse settimane la cabina di regia anti-crisi aveva affrontato anche i problemi legati al welfare e all'assistenza e affidato agli assessori alla cultura il compito di predisporre un piano di razionalizzazione del settore.