

L'Italia in stallo

SALTANO LE GRANDI OPERE

L'altolà dell'Unione europea

La commissaria ai Trasporti Violeta Bulc: «L'Italia nel 2014 ha firmato impegni chiari per completare i corridoi Ten-T»

Tav, il costo dello stop a 2 miliardi

M5S-Lega: ridiscutere il progetto - Pesano restituzione di fondi Ue, ripristino luoghi e penali

Il nuovo ciclone prodotto dal contratto di governo giallo-verde in fase di ultimazione si abbatte sulle infrastrutture e, in particolare, sulla Tav Torino-Lione. Nelle bozze circolate in mattinata si parlava di sospensione dei lavori in corso del tunnel italo-francese, opera dal costo complessivo di 8,6 miliardi suddiviso fra Unione europea (40%), Italia (35%) e Francia (25%), mentre già si era ridimensionato rispetto alle versioni dei giorni precedenti l'assalto all'altra grande opera in via ai grillini, il terzo valico ferroviario fra Genova e Milano. Degno esplicito del braccio di ferro in corso fra le due forze politiche al tavolo. La bozza serale - dopo una giornata di tensioni, di polemiche e di correzioni di rotta - stralcia completamente il riferimento al terzo valico e sulla Torino-Lione dice che «ci impegnamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia».

LO STATO DELL'ARTE

Realizzato a oggi il 14% dei 160 chilometri di gallerie previste. A marzo completato l'iter autorizzativo con l'ok del Cipe

QUADRO INTERNAZIONALE

La Torino-Lione era stata riconfermata come prioritaria da Macron (che ha tagliato molte opere). Asse strategico nei Ten-T europei

La retromarcia è abbastan-

za evidente se si parla di «applicazione dell'accordo fra Italia e Francia» che, contrariamente a quanto previsto dalle prime versioni del documento, non sarebbe, dunque, denunciato o azzerato.

Si sta comunque giocando con le parole rispetto a un'opera portante del disegno infrastrutturale dell'Unione europea (Ten-T) che non sarebbe comunque possibile sospendere senza pagare un costo assai rilevante in termini di risorse spese inutilmente, fondi da restituire all'Unione europea, costi di ripristino dei luoghi, eventuali penali per i contratti in corso. Le prime stime dal territorio parlano di due miliardi di euro, ma è evidente che queste cifre non tengono conto né della perdita dei contributi della Ue - complessivamente pari a circa 2,4 miliardi - né del danno in termini di prestigio per un Paese che straccerebbe unilateralmente un trattato internazionale con la Francia e azzererebbe una delle opere prioritarie previste dai pro-

grammi infrastrutturali europei. Su questo ultimo punto va considerato che una delle prime decisioni del presidente Macron è stato di rivedere drasticamente il piano infrastrutturale francese, che ha tagliato varie opere anche di calibro europeo, ma ha lasciato intatta - nonostante la previsione iniziale avversa - la Torino-Lione.

Una perdita secca di risorse e di potenzialità di sviluppo, considerando anche che l'Unione europea ha riconfermato, nella prima proposta di bilancio 2021-27 presentata dalla Commissione, l'assoluta

priorità data agli investimenti pubblici in infrastrutture. D'altra parte l'Italia è uno di quei Paesi che chiede continuamente all'Europa di favorire una politica comune di investimenti ed è paradossale che non riesca a spendere le risorse attribuite (è successo anche per una quota rilevante del primo contributo da 600 milioni in favore della Torino-Lione, per non parlare dei fondi strutturali per le politiche di coesione).

La prima reazione seccata è venuta, infatti, proprio da Bruxelles. «È difficile - ha detto la commissaria ai Trasporti, Violeta Bulc - speculare su cosa farà il nuovo governo, finché non presenta ufficialmente le sue richieste, ma è molto chiaro che il governo italiano nel 2014 ha firmato impegni per completare i corridoi Ten-T di cui fa parte la Tav». «Aspettiamo e vediamo cosa propongono», ha aggiunto Bulc, «agiremo sulla base del regolamento esistente» per le grandi reti infrastrutturali europee Ten-T e i finanziamenti Ue connessi. Il regolamento arriva a prevedere la cancellazione o la restituzione del contributo nel caso di mancato rispetto degli impegni. «Terremo naturalmente conto degli argomenti» del nuovo esecutivo italiano, «ma ci baseremo anche molto sugli impegni presi» in passato dal precedente governo, ha quindi concluso la commissaria.

La realizzazione è attualmente in corso sulla base di quattro trattati stipulati con la Francia nel 1996, 2001, 2012 e 2015, integrato nel 2016. L'opera è lunga 65 chilometri di cui la parte principale è il tunnel di



base del Moncenisio di 57,5 chilometri, di cui 45 in territorio francese e 12,5 in territorio italiano. Il 21 marzo scorso il Cipe ha dato il via libera definitivo alla variante che prevede la realizzazione dell'opera da Chiomonte invece che da Susa. A oggi sono stati realizzati il 14% dei 160 chilometri previsti in galleria. Entro il 2019 è previsto l'affidamento di appalti per 5,5 miliardi divisi in una ottantina di lotti.

G. Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dalla Tav al Terzo valico

8,6 miliardi

Il valore finale della Torino-Lione
Il 40% a carico della Ue, il 35% dell'Italia e il 25% della Francia

2 miliardi

Il costo per lo stop alla Tav
Tanto peserebbe sull'Italia la rinuncia all'opera

6 miliardi

Il valore del Terzo valico
L'opera ferroviaria è stata già interamente finanziata dal Cipe

25%

L'avanzamento dei lavori
Attualmente sono 28 i cantieri operativi aperti per il Terzo valico