

COSTI-BENEFICI

Una bolla lunga trent'anni

■ In attesa della pubblicazione dell'analisi «costi-benefici» da parte del ministro Toninelli, sull'impatto economico della Torino-Lione è una guerra di cifre.

L'unica cosa certa è la previsione fatta dalla Corte dei conti francese nel 2012: costo totale 26,1 miliardi. Ma a lavori non ancora iniziati. **RAVARINO A PAGINA 5**

L'ULTIMA PREVISIONE DI SPESA È DI SEI ANNI FA: 26,1 MILIARDI

Il denaro «scorre» nel tunnel, una bolla lunga trent'anni

Sull'impatto economico della Torino-Lione è guerra di cifre. Di certo c'è solo la stima francese del 2012

Per la deputata dei Verdi europee Frassoni la rinuncia all'opera non

prevede penali Ue

MAURO RAVARINO

■ Ogni giorno una dichiarazione, un tweet, una sparata creano ulteriore confusione sulla questione Tav. Che venga dall'opposizione o dalla maggioranza (l'ultima, «il risparmio di tempo sarà di un minuto e 20 secondi», di Simone Valente, sottosegretario M5s) non importa: l'esito è lo stesso, una bolla incomprensibile. Proviamo a sgonfiarla e a capire quali sono i punti fermi e quelli controversi.

Si parla da trent'anni della Torino-Lione e, al tempo, fu proposta con stime di traffico assolutamente esagerate, se le guardiamo con gli occhi di oggi. Tra il finire degli anni Ottanta e i primi Novanta si faceva un gran parlare di alta velocità e le famiglie del capitalismo italiano, poco prima dello scoppio di Tangentopoli, promettevano investimenti privati che mai si sono concretizzati. La Val di Susa capi che non era oro quel che luccicava e la sigla No Tav comparve presto in questo territorio resistente. Sono passati decenni e ora la tratta contestata fa parte del corridoio del Mediterraneo, dalla Spagna all'Ungheria, e non più della defunta, per quanto ancora citata, Lisbona-Kiev.

Nel 2017, una delibera del Comitato interministeriale

per la programmazione economica (Cipe) ha ricalcolato la spesa totale del tratto transfrontaliero della Torino-Lione, ovvero quello condiviso da Italia e Francia - 65 chilometri di cui 57,5 di galleria a doppia canna -, alla luce dell'aumento del costo delle materie prime e dell'inflazione: la cifra è salita a 9,6 miliardi di euro in totale. Le spese sono ripartite in base all'accordo del 30 gennaio 2012 siglato a Roma: il 58% a carico dell'Italia e il 42% della Francia, nonostante il tunnel sia solo per 12,5 chilometri in territorio italiano. Una ripartizione considerata iniqua. Grazie ai contributi previsti dall'Unione europea, i 5,5 miliardi di euro che sborserebbe l'Italia si ridurrebbero a circa 3,5 miliardi.

Il costo complessivo di tutta la tratta da Torino a Lione - comprese, dunque, alla sezione transfrontaliera anche quelle nazionali - non è, invece, così chiaro. Nel 2012, la Corte dei Conti francese lo ha stimato in 26,1 miliardi di euro a tutta la tratta. Una spesa che attualizzata sarebbe sicuramente superiore, dato che nella storia dell'alta velocità italiana i costi sono storicamente ed esponenzialmente lievitati dalla fase di progettazione a quella di realizzazione; anche di sei volte rispetto alle origini.

Sul tema delle penali che l'Italia rischierebbe di pagare in caso di rinuncia all'opera hanno espresso un intervento significativo l'eurodeputata dei Verdi francesi e presidente della Commissione per i traspor-

ti e il turismo Karima Delli e la co-presidente del Partito Verde Europeo Monica Frassoni: «Non c'è alcun pericolo di sanzioni da parte dell'Unione europea. L'Ue aveva deciso di finanziare solo opere preliminari e studi per 813 milioni di euro, in relazione al bilancio pluriennale 2014-2020, chiaramente insufficienti per coprire tutta l'opera. Non è stata ancora presa alcuna decisione in merito a quali opere andranno i fondi del bilancio 2021-2027. Ciò significa che non sono ancora stati stanziati nuovi fondi e che non ci sono sanzioni da pagare».

I traffici merci su rotaia attraverso il Frejus sono in caduta libera dal 1997, si sono ridotti del 71%. Lo aveva addirittura ammesso l'Osservatorio istituito presso la Presidenza del Consiglio riconoscendo come «molte previsioni fatte 10 anni fa, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione Europea, sono state smentite dai fatti». Il dibattito sta, però, tralasciando molti degli aspetti ambientali sollevati dal movimento. Pro Natura, nelle 150 ragioni contro la Torino-Lione, ha fatto emergere diverse criticità. Dall'inquinamento atmosferico alla produzione delle polveri sottili nei cantieri, ma, so-



prattutto, la presenza di amianto, uranio e gas radon nelle aree interessate dalla realizzazione del tunnel di base. D'altronde, in Piemonte, il pericolo amianto è molto sentito: Casale con le sue migliaia di vittime n'è triste memoria. Altri problemi sono l'inquinamento acustico, la compromissione di risorse idriche e lo stoccaggio dello smarino.

Ora, non resta che aspettare l'analisi costi-benefici, a meno che il ministro Toninelli non decida di posticipare ancora una volta la sua pubblicazione.



Il ministro Danilo Toninelli visita il ponte San Michele a Calusco D'Adda foto LaPresse