

Alta Velocità, con lo stop ai lavori l'Italia dovrà pagare 2,5 miliardi

ROMA A dispetto dei dubbi italiani sul Treno ad Alta Velocità (Tav) Torino-Lione, il cantiere è già operativo. Innanzitutto i soldi per l'opera ci sono, a partire dai circa 600 milioni di finanziamenti Ue già in banca. Ma poi il cantiere non è fermo, tanto è vero che la talpa in azione sul versante francese avanza di 15 metri ogni giorno.

Sul versante italiano, poi, finora sono stati scavati 24 chilometri di tunnel di vario genere, non solo esplorativi come è accaduto nei mesi scorsi con il cantiere di Chiomonte, ma anche gallerie di servizio per il tunnel definitivo. E c'è una terza notizia che pennella ulteriormente un quadro tutt'altro che statico: è tutto pronto per avviare nuove gare da 2,5 miliardi per il decollo definito dei lavori. Appalti destinati a fornire ossigeno a moltissime imprese e a oltre 4.000 lavoratori che fino al 2025/6 sarebbero impegnati in un cantiere da record globale visto che quello tra Italia e Francia sarà il tunnel ferroviario più lungo del mondo.

Per questo insieme di motivi la Tav non può essere giudicata solo su basi nazionali. Innanzitutto perché la Torino-Lione fa parte del corridoio che parte da Lisbona e arriva in Ucraina ed è dunque considerata strategica dall'Ue che la finanzia per il 40% del suo costo complessivo di 8,6 miliardi, più dell'Italia che ci mette il 35% (grosso modo 2,5 miliardi, dopo molte revisioni del tracciato che lo hanno asciugato) e della Francia che contribuisce con uno spicchio del 25%.

In Italia si fa ancora fatica a comprendere che la Torino-Lione è un'opera gestita da una società italo-francese, la Telt, che è per il 50% di proprietà del ministero delle Infrastrutture francese e per il 50% delle Ferrovie dello Stato con tanto di presidente transalpino e di direttore generale italiano. Questa suddivisione fa sì che la Telt non possa rispondere ad eventuali direttive esclusive del governo italiano (o di quello francese) perché la società risponde a tre Corti dei Conti: italiana, francese ed europea.

I RUOLI DI PARIGI E BRUXELLES

Insomma, qualunque sarà la decisione sul futuro della Torino-Lione, Roma dovrà discuterne con Parigi e Bruxelles.

Ma che cosa è esattamente la Tav? Si tratta di un pezzo di ferrovia di 65 chilometri, 57 dei quali di tunnel, a doppia canna, con due stazioni internazionali a Susa e a Saint-Jean-de-Maurienne. La ferrovia è destinata al trasporto di merci e persone e trasforma l'attuale linea di montagna il tunnel del Frejus - in una sorta di linea di pianura, dunque ad alta capacità per il trasporto di beni commerciali. E andrebbe ricordato che l'Italia esporta verso Francia, Spagna e Gran Bretagna molte più merci di quanto ne importi. La Torino-Lione è per l'89% in galleria: di questi 57 chilometri ben 45 sono in territorio francese e 12,5 sul lato italiano.

Quanto costerebbe all'Italia ritirarsi dal progetto? Grosso modo la stessa cifra destinata alla costruzione: 2,5 miliardi suddivisi in 600 milioni da restituire all'Ue, 600 per coprire la rescissione dei contratti e oltre 1 miliardo per eliminare le tracce dei cantieri aperti. «Una follia che si commenta da sola - chiosa Stefano Esposito, ex senatore del Pd torinese e acceso sostenitore della Tav - Ma al di là dei soldi cosa facciamo? Davvero vogliamo riportare l'Italia verso una economia agricolo-pastorale?».