

Il retroscena

Tav, l'offerta dell'Ue "Mezzo miliardo di sconto all'Italia"

**Chiamparino accusa
"Il Piemonte tagliato
fuori dai grandi
investimenti per
motivi politici"**

PAOLO GRISERI, TORINO

Uno sconto di 860 milioni, una minore spesa per l'Italia di 490. Mezzo miliardo in meno sui tre di competenza italiana previsti fino ad oggi. È l'offerta che Bruxelles rivolge al ministro Toninelli per trovare un nuovo accordo sulla Torino-Lione. Un risparmio consistente indicato nella lettera che il responsabile del corridoio europeo est-ovest, Jan Brinkhorst, ha inviato nei giorni scorsi al ministro dei trasporti italiano.

Brinkhorst ha spiegato a Toninelli i vantaggi per l'Europa di un'opera che trasferisce il trasporto delle merci dai tir ai treni. Poi il passaggio chiave: «Per facilitare l'esecuzione di progetti prioritari transfrontalieri, nell'ambito del prossimo bilancio a lungo termine dell'Ue, la Commissione propone di aumentare il tasso di cofinanziamento massimo fino al 50 per cento per i progetti transfrontalieri come il progetto Lione-Torino». Fino ad oggi Bruxelles aveva annunciato che sulla parte internazionale della Tori-

no-Lione, la galleria di base di 57 chilometri tra Susa e Saint Jean de Maurienne, avrebbe messo il 40 per cento della spesa. Se l'intervento europeo, come dice Brinkhorst, arriverà al 50 per cento, Italia e Francia risparmierebbero insieme il 10 per cento di 8,6 miliardi, cioè 860 milioni. In base agli accordi, l'Italia deve contribuire per il 57 per cento alla quota di competenza dei due stati. Questo perché sul lato francese la tratta tra la galleria internazionale e Lione è più lunga e costosa di quella tra Susa e Torino. Così con lo sconto il governo italiano spenderà 490 milioni in meno riducendo da 3 a 2,5 miliardi l'impegno complessivo.

Nella lettera il responsabile europeo del corridoio est-ovest ricorda anche che cosa accadrebbe se il governo italiano decidesse unilateralmente di bloccare un'opera già in corso di realizzazione (sono già stati scavati 5 chilometri del tunnel di base): «Una sospensione del progetto potrebbe mettere in discussione l'accordo di sovvenzione e portare alla sua rescissione con conseguente totale o parziale recupero dei fondi già versati». Chi rompe paga. Anche perché finora sono già stati scavati una ventina di chilometri di gallerie, quasi tutti in Francia, oltre ai 5 del tunnel di base.

«Con le scelte del governo il

nordovest rischia l'isolamento e il declino», spiega il governatore Sergio Chiamparino elencando, in un convegno con gli imprenditori piemontesi e liguri, la lista delle opere bloccate: oltre alla Torino-Lione, il Terzo Valico per collegare Genova al nord Europa e il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo. Tutte infrastrutture che avevano già ottenuto il via libera degli enti competenti e che Toninelli sta bloccando. «Rischiamo di finire nella tenaglia tra i predicatori della decrescita felice e una Lega che si interessa solo del Lombardo-Veneto», la vecchia colonia austriaca a Nordest. Il declino «è un rischio che si vede soprattutto a Torino», osserva Chiamparino. Anche se il vero rischio è che venga letto in questa chiave, soprattutto da chi guarda dall'esterno, qualsiasi episodio della vita cittadina. La recente chiusura di un asilo nel centro storico si è rapidamente trasformata nell'occasione per parlare del declino della città. Ma la vicenda olimpica e la scelta di autoesclusione della maggioranza grillina hanno finito per aumentare la rassegnazione. Proprio per combattere quella frustrazione Chiamparino ha scelto di ricandidarsi alle prossime elezioni regionali promettendo lavoro, infrastrutture e collegamenti efficienti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I COSTI

8,6 mld

Il costo della tratta internazionale è di 8,6 miliardi. Oggi il 40% è a carico dell'Ue e il 35% dell'Italia

