

Il presidente della commissione intergovernativa prepara una memoria per il nuovo ministro dei Trasporti: Bruxelles chiede impegni sulle coperture

Tav, tre mesi per avere un miliardo dall'Ue "Roma deve finanziare la tratta nazionale"

IL RETROSCENA

MAURIZIO TROPEANO

In una situazione economica complicata dove il governo guidato da Giorgia Meloni dovrà far di tutto per recuperare risorse per contrastare il caro-bollette ottenere un contributo da 1 miliardo di euro per la tratta nazionale della Torino-Lione è sicuramente un'opportunità, soprattutto per una maggioranza dichiaratamente pro-Tav. Il voto del 25 settembre, infatti, ha mandato all'opposizione il M5S che sia durante il governo con la Lega sia in quello con il Pd ha fatto di tutto per bloccare o ritardare, riuscendoci, l'opera. Fratelli d'Italia, Lega, Forza Italia e Noi Moderati adesso sono chiamati ad agire con urgenza. Quel contributo, infatti, rischia di restare congelato, nella migliore delle ipotesi, o azzerato nella peggiore: Italia e Francia, infatti, non stanno rispettando le condizioni poste da Bruxelles per rendere operativo l'atto di esecuzione che porta da zero al 50% i fondi Ue per le tratte nazionali. E per ottemperare alle richieste ci sono ancora tre mesi.

Che cosa sta succedendo? L'Italia ha da tempo individuato le tratte d'accesso - raddoppio della linea storica da Susa ad Avigliana e attraversamento in galleria della collina morenica fino allo scalo di Orbasano - ma ad oggi, a parte 66 milioni di euro, non c'è altra copertura finanziaria e l'opera non è stata inserita in alcun atto di programmazione nazionale, neppure nel documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci. «Realizzare un progetto che non ha coperture economiche non consente al Cipe (il nuovo nome del Comitato interministeriale per la programmazione economica, ndr.) di approvarlo. Senza quel via libera

sarà impossibile anche chiedere il contributo dell'Ue», spiega Paolo Fioletta. Il presidente della Commissione intergovernativa della Torino-Lione sta preparando una memoria per il nuovo ministro delle Infrastrutture dove farà il punto della situazione sottolineando anche che Bruxelles aspetta un

segnale entro l'anno quando dovrebbe arrivare la decisione di Parigi sulla scelta delle sue tratte di accesso. I

Il timore di Fioletta è che il dossier finisca negli archivi del ministero rallentando l'avvio delle gare d'appalto. Del resto è già successo in passato. Nonostante il parere bipartisan della IX Commissione Trasporti della Camere il contratto di programma 2022-2026 tra il ministero e rete Ferroviaria Italiana non contiene le voci necessarie a finanziare il progetto a partire dal 2024. Il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini aveva fornito ampie rassicurazioni sull'inserimento nella legge di bilancio della copertura economica di questi interventi ma la crisi del governo Draghi ha bloccato questo percorso che adesso dovrebbe, almeno secondo Fioletta, riprendere con il nuovo governo. Allarmismo eccessivo? Forse, ma il problema è che questa situazione si è già verificata con l'iter di approvazione del progetto preliminare redatto da Rfi nel 2010, cioè 12 anni fa, e viene poi approvato dall'Osservatorio insieme a quello del tunnel di base di cui costituiva un unicum. L'iter di approvazione si conclude nel 2014, ma il Cipe lo boccia per

ché «non finanziato». Nel 2017 l'iter si rimette in moto con la scelta del progetto low cost, licenziato all'allora ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, e poi approvato dal Cipe. Con l'arrivo dei grillini al governo, e senza alcuna formale richiesta di sospensione (a parte un post su Fb dell'allora ministro Danilo Toninelli), Rfi interrompe qualsiasi attività

di progettazione. Poi il governo Draghi nomina Calogero Mauceri, commissario straordinario Tav per la tratta nazionale, rimettendo in moto il percorso interrotto nel 2017. Questo, fino ad oggi, ha permesso all'Italia di essere promossa da Bruxelles nel corso delle diverse riunioni della Cig. In quelle conferenze Fioletta ha anche fatto la voce grossa contro i ritardi di Parigi che hanno comportato un anno di ritardi. «Adesso, però - conclude il presidente della Cig - è arrivata l'ora delle decisioni che ci serviranno anche per fare pressioni su Parigi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PAOLO FOIETTA
PRESIDENTE COMMISSIONE
INTERGOVERNATIVA TAV

Senza i fondi italiani non si potranno appaltare i lavori e l'Ue non concederà il contributo del 50%

66

Milioni, i fondi messi finora a disposizione dall'Italia su 2 miliardi di lavori

50%

Il contributo che l'Ue è disposta a stanziare con la decisione di esecuzione

2010

L'anno in cui è stato approvato il progetto preliminare della tratta italiana della Tav

2017

L'anno in cui viene approvato il progetto low cost da 2 miliardi di euro





Lo scalo di Orbasano dovrà essere adeguato per supportare il traffico merci