

LE GRANDI OPERE

Progetti fermi Tav, a rischio i fondi europei

Da più di due anni la progettazione delle tratte di accesso italiane al tunnel di base della Torino-Lione è stata congelata. E senza progetto, e in assenza di un atto di indirizzo da parte del governo Draghi, l'Italia rischia di perdere i 750 milioni a fondo perduto che l'Europa è pronta a mettere a disposizione del nostro paese.

MAURIZIO TROPEANO — P. 36

Tav, a rischio 750 milioni di fondi Ue progetti fermi sulla tratta italiana

Stretta di Bruxelles sulla Torino-Bussoleno: ora serve un atto del governo per attivare Rfi

MAURIZIO TROPEANO

Da più di due anni la progettazione delle tratte di accesso italiane al tunnel di base della Torino-Lione è stata congelata, finita in chissà quale archivio di lavoro di Rete ferroviaria italiana, società controllata dal gruppo Fs, in attesa di capire quali siano le intenzioni del governo. Dal febbraio del 2019, quando l'allora ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, non rinnovò l'incarico di commissario Tav a Paolo Foietta, i suoi successori - Paola De Micheli (Pd) e adesso Enrico Giovannini - non hanno formalmente chiesto a Rfi di attivarsi. E senza progetto, e in assenza di un atto di indirizzo da parte del governo Draghi, l'Italia rischia di perdere i 750 milioni a fondo perduto che l'Europa è pronta a mettere a disposizione del nostro paese.

I tempi per superare questa situazione di stallo sono stretti: a giugno, infatti, è fissata la riunione della commissione intergovernativa italo-francese sulla Torino-Lione dove la coordinatrice europea del Corridoio Mediterraneo, Ivetta Radicova, verificherà il ri-

spetto degli impegni presi. Da questo punto di vista i segnali non sono incoraggianti. A differenza del Brennero, infatti, le opere da realizzare tra Bussoleno a Torino non sono state inserite nell'elenco dei progetti del Mit da finanziare con il Recovery Plan. E di quelle infrastrutture non si trova traccia nemmeno nei 1.267 progetti da 27 miliardi che la Regione Piemonte vuo-

le mandare a Roma per ottenere almeno una parte delle risorse del Next Generation Ue. Foetta, presidente della delegazione italiana nella commissione intergovernativa, ai primi di marzo ha scritto una lettera al capo di gabinetto del ministro Giovannini per sollecitare un atto di indirizzo. Ad oggi, però, non ha avuto alcuna risposta.

Ma da dove arrivano queste risorse dell'Ue? Nell'ottobre 2020 la Commissione scrive ai governi italiano e francese proponendo di adottare una «decisione di esecuzione» che assicurerebbe il co-finanziamento dell'opera fino alla sua conclusione, sle-

gandolo dai bilanci di mandato. In cambio però Bruxelles chiede ai due governi im-

pegni più stringenti sulle vie d'accesso nazionali al tunnel di base. Lo strumento giuridico rappresenta un impegno formale della Ue a realizzare l'intera opera e quindi al cofinanziamento esteso al 50% del tunnel di base e delle tratte nazionali. Per l'Italia in presenza di un progetto definitivo di Rfi sulla Torino-Bussoleno si potrebbero ottene-

re almeno 750 milioni.

La risposta del Mit arriva a dicembre e la conferenza intergovernativa viene individuata come sede per avviare la fase negoziale «per approfondire le pertinenti disposizioni giuridiche da inserire nell'atto in termini di misu-



re, impegni, vincoli, governance e tappe operative». In sede Cig viene così deciso di costituire un gruppo di lavoro che dovrà predisporre un documento comune aggiornato per formalizzare i requisiti tecnici delle linee di accesso: capacità, modello di esercizio, numero e caratteristiche di treni. Questo documento permetterebbe all'Italia, che ha già definito nel 2017 tracciato e modello di esercizio, condiviso in sede di Osservatorio e con presa d'atto del Cipe, di procedere alla progettazione definitiva e alla predisposizione del

2019

L'anno in cui è stata
sospesa la
progettazione
mai più aggiornata

proprio dossier di candidatura all'Ue. La Francia, invece, dove i tracciati sono ancora in corso di studio e di condivisione con una decisione da adottare entro il 2023, presenterà il proprio progetto appena possibile.

Di sicuro, come si sforza di ricordare ad ogni occasione Foietta, «senza la realizzazione contestuale della tratta di accesso Torino-Bussoleno, la Torino-Lione sarà un'opera incompiuta, il tunnel di base funzionerà a un terzo della sua capacità rendendo improduttivo l'investimento, e questo in aperto contrasto con gli impegni assunti dal governo con l'Europa che finanzia più della metà della tratta internazionale». Ecco perché serve un atto di indirizzo del governo per sbloccare la progettazione. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere Tav di Chiomonte ha ripreso a lavorare nei mesi scorsi

REPORTER

Il punto sul tunnel di base



1 chilometri scavati

Fino ad oggi sono stati scavati 30 chilometri di gallerie, il 19,4% del totale. In Francia sono già stati realizzati 10 chilometri di galleria dove correranno i treni ad alta velocità.



Gli appalti in Francia

Nelle prossime settimane saranno aggiudicati gli appalti dei bandi di gara internazionali per oltre 2,3 miliardi di euro per lo scavo e la costruzione del tunnel di base sul lato francese



I bandi in Italia

I bandi di gara per la realizzazione del tunnel di base sul lato italiano valgono oltre 1 miliardi di euro e dovrebbero essere aggiudicati entro la fine dell'anno, circa sei mesi dopo la Francia.



Occupati in Maurienne

Secondo l'ultimo rapporto dell'Osservatorio de la démarche Grand chantier nella Maurienne, in Francia, ad oggi sono impiegati 730 persone e ne sono attese 1260 entro il 2022.