

di MARCO GIAVELLI

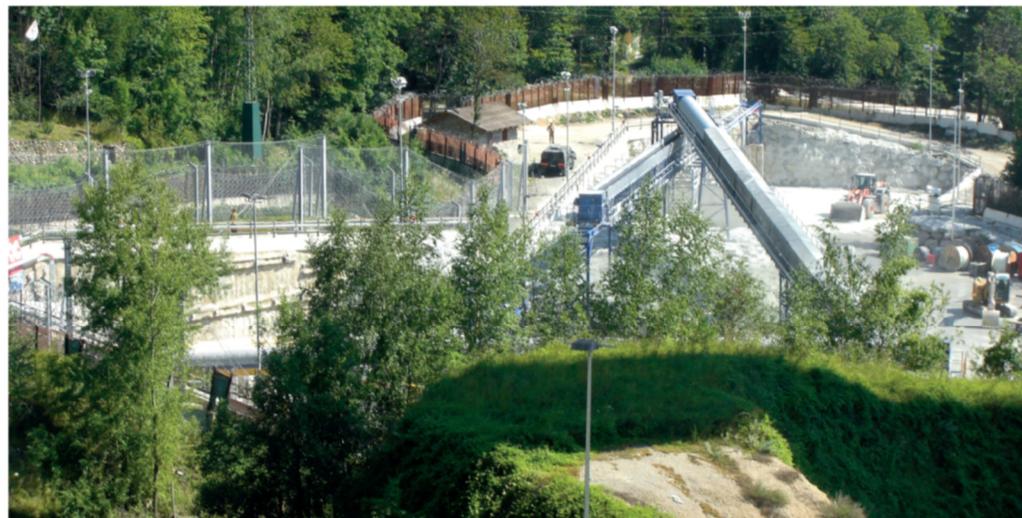
813 milioni 781mila 900 euro dall'Europa alla Torino-Lione per il programma del periodo 2014-2020:

una delusione per il fronte No Tav, ma secondo Pro Natura Piemonte una delusione anche per i fautori dell'opera, nonostante i toni trionfalistici con cui Telt, due settimane fa, ha salutato la notizia.

È la considerazione finale a cui arriva il presidente dell'associazione ambientalista, il bussolenese Mario Cavargna, in un articolato documento che fa "i conti in tasca" al contributo Ue per la tratta internazionale: «Il contributo è una delusione per chi, come noi, si oppone a questa opera inutile e distruttiva: speravamo che dopo la riconferma delle nostre previsioni per il periodo 2007-2014, ci fossero i motivi per un momento di riflessione, mentre ora vediamo prospettarsi altri sette anni di cantieri, disastri e conflitti. Ma è obiettivamente una delusione anche per i promotori, se consideriamo che 1980 milioni di lavori previsti per i prossimi sette anni 2014-2020 (2022 tenendo conto dei due anni di proroga), corrispondono ai lavori già previsti, ma non eseguiti, per il precedente periodo 2007-2013, poi diventato 2015».

Il calcolo è presto fatto: «Secondo i dati forniti dalla Ue a Pro Natura Piemonte, a seguito di due decisioni a nostro favore del Segretario generale della Commissione europea, nel periodo 2007-2013-(2015) Ltf e Telt hanno realizzato, o stanno per concludere, lavori per 500 milioni: 206 negli anni 2007-2011 e circa 300 negli anni 2012-2015, prevedendo per il 2015 una spesa di 115 milioni, già ottimistica perché si tratta del doppio di quanto è stato riconosciuto dall'Ue per il 2014. Quindi detraendo dai 2090 milioni, che erano stati messi in programma per il 2007-2013-(2015), i 500 milioni effettivamente spesi, risultano ad oggi dei lavori non fatti per circa 1600 milioni, che dovranno essere recuperati nel programma 2014-2020-(2022). A questi vanno poi aggiunti 300 milioni di maggior costo per il tunnel di Saint Martin La Porte rispetto al programma originario. In pratica, senza andare a spulciare

“
 Pro Natura fa i conti in tasca alla To-Lione dopo il sì al contributo



«Fondi Ue? Delusione per i Sì Tav»

nelle altre voci, ci sono 1900 milioni di lavori che dovranno essere recuperati in questo programma 2014-2020-(2022) a cui rimarrebbe praticamente nulla! Ci saranno abbastanza risorse per fare un disastro ambientale, ma non per avviare il tunnel di base (oltre un decimo del suo sviluppo totale) che rappresenta solo la metà dei costi italiani per la Torino-Lione, corrispondenti a 18 miliardi di euro di preventivo, escluso il 30 per cento riguardanti oneri finanziari».

Il contributo europeo ora deciso è pari al 9 per cento sul disusso primo preventivo del tunnel di base, che non comprende gli adeguamenti di prezzi, i costi finanziari e gli impianti propri della linea. «Il trucco di ridurre i lavori di questo settennio e di ripartirli

su più periodi settennali per arrivare, alla fine, alla percentuale promessa, non funzionerebbe in ogni caso perché significherebbe triplicare i tempi e quindi i costi e, alla fine, non sarebbe mai il 40 per cento sul nuovo costo. In ogni caso, oggi non è prevedibile che tra sette anni l'Italia sia ancora nell'area euro e con patti che le permettano di ricevere nuovi contributi».

Cavargna non risparmia poi un attacco a Virano, ex commissario di governo e ora direttore generale di Telt, che secondo il presidente di Pro Natura Piemonte «aveva promesso che il tunnel della Maddalena sarebbe stato finito per il 2015 mentre oggi, dopo un anno e mezzo di scavi con la "talpa", è giunto a meno della metà della sua lunghezza. Virano e il

management di Ltf-Telt si sono dimostrati incapaci di gestire il contributo Ue 2007-2013 di 671 milioni, di cui non hanno utilizzato, e quindi perso, il 60 per cento, cioè 400 milioni». Di qui l'appello alla Corte dei conti affinché esamini il periodo 2007-2015 e valuti la situazione «prima che lo Stato sottoscriva ulteriori impegni che lo trascineranno a gettare in un pozzo senza fondo almeno 25 miliardi di euro».

A tutto ciò si aggiunge l'esposto presentato tre settimane fa alla procura di Torino sul deposito di smarino al cantiere della Maddalena, in cui Pro Natura e MSS fanno notare che la costruzione del deposito permanente in loco, per un importo di 14 milioni di euro, è in contrasto con la delibe-

ra Cipe del 3 agosto 2011 che, alla prescrizione numero 3, ha riformato l'autorizzazione precedente sottolineando che lo scopo dello svincolo permanente sull'autostrada è anche quello di "evitare lo stoccaggio nel sito già individuato nel procedimento autorizzativo del cumulo stesso". «A questo proposito - conclude Cavargna - il senatore Esposito ha dichiarato che la decisione di costruire ugualmente il costosissimo deposito per soli 275 mila metri cubi era inevitabile, perché lo smarino non poteva essere portato via se mancava il nuovo svincolo autostradale permanente.

Dobbiamo quindi sottolineare che esiste già uno svincolo autostradale di cantiere, progettato ed usato per tutte le necessità dell'opera e perfettamente in grado di trasportare in altro loco quanto viene estratto dal tunnel. Lo svincolo permanente a cui il senatore si riferisce è essenzialmente una compensazione concessa al Comune di Chiomonte: è quindi logico che il Cipe, mentre si accingeva a varare una nuova opera da 40 milioni di euro, si preoccupasse di risparmiare i 14 milioni dovuti per la maggior parte alle fondazioni speciali necessarie per il deposito in loco. In caso contrario, la precisazione fatta nella prescrizione non avrebbe avuto senso, perché i tempi dei lavori non coincidono».