

L'EUROPA SEMBRA INTENZIONATA A CONCEDERE ALTRO TEMPO

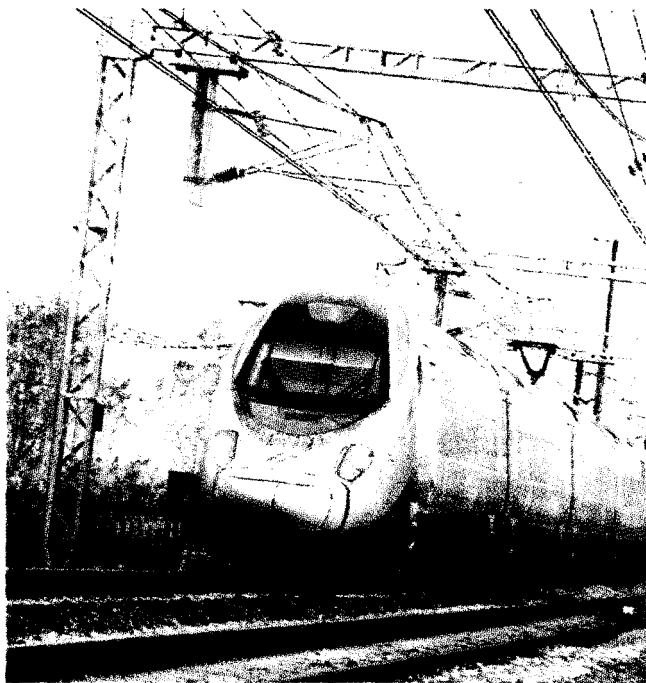
Due mesi di proroga per la Torino-Lione

Ma Moretti (F's) gela tutti: la Tav secondaria, conta di più Milano

MAURIZIO TROPEANO
MARCO ZATTERIN

Nel giorno in cui la commissione Europea lascia una porta aperta alle istanze italiane e francesi che vogliono una proroga di un paio di mesi per la firma del nuovo trattato internazionale sul Tav, da Milano l'amministratore delegato delle ferrovie, Mauro Moretti, fa una riflessione che gela il fronte si-Tav italiano: «Il problema della Grande Milano vale cento volte quello della Torino-Lione».

Fibrillazioni che scorrono sull'asse tra Roma e Torino e che si uniscono al confronto con l'Unione. Nnel castello della principessa Sissi, a Godollo in Ungheria si sono visti tutti gli uomini della Torino-Lione: gli esponenti dei governi italiano e francese, il commissario Ue ai Trasporti Sim Kallas, e il coordinatore del progetto, l'olandese Laurens Jan Brinkhorst. «Un buon incontro», hanno detto alla fine, mostrando la chiara volontà di fare in fretta, anche se molti restano i nodi da sciogliere. «C'è accordo sulla volontà di arrivare ad un'intesa per i soldi», ha commentato il vice-ministro Roberto Castelli, intervenuto al posto di Altero Matteoli «bloccato per impegni istitu-



L'alta velocità Torino-Lione è al centro di nuove polemiche

9,8 milioni in ballo

È la cifra che l'Unione europea aveva deciso di defalcare dal progetto Tav per via dei continui ritardi. Ora Italia e Francia hanno fatto fronte comune per scongiurare la perdita dei fondi, e si sono rivolte alla Commissione per chiedere di avere più tempo

zionali». Il leghista ha precisato: «Abbiamo individuato i punti da risolvere e illustrato a Kallas i motivi del ritardo. Non è colpa nostra, credo l'abbiamo capito». Il tempo è in questo caso denaro come non mai. A fine ottobre la Commissione Ue ha annunciato la decisione di sfilare 9,8 milioni dal conto corrente della Torino-Lione perché «o si utilizzano o si perdono». In parallelo, ha deciso di consentire l'uso delle risorse stanziare per il 2007-2013 sino a tutto il 2015.

In autunno Bruxelles ha fatto pressing per avere il rinnovo dell'accordo bilaterale franco-italiano del 2001 entro dicem-

bre, insieme con l'avvio immediato dei cantieri della Maddalena. «Abbiamo chiesto di avere altri mesi e li abbiamo ottenuti», ha assicurato Castelli. Fonti della commissione non confermano l'istanza. «La scadenza di dicembre non era un ultimatum - precisano -. Non si sono fatte date. Le parti sono impegnate. Dobbiamo vedere come arrivare a destinazione». Il ministro francese Thierry Mariani risulta aver fatto di buon grado fronte comune con l'Italia. Castelli sottolinea di attendere il pronunciamento della Corte dei Conti sulla delibera con cui il Cipe ha autorizzato in novembre l'apertura dei lavori alla Maddalena. Si andrà a maggio, confer-

Castelli: c'è la volontà di trovare in fretta con Bruxelles un'intesa sui fondi

ma il viceministro. Nel mentre le fonti comunitarie annunciano negoziati serrati a livello tecnico. Cosa che, ampliata in salsa finanziaria, dovrà avvenire anche fra i due governi.

Problema tutto italiano, invece, il punto di vista del manager delle Ferrovie. Moretti, intervenendo alla Mobility Conference 2011 di Milano, si è detto convinto che per vincere la sfida della competizione globale i «problemi delle grandi conurbazioni devono essere affrontati ancor prima che quelli dei grandi assi internazionali». E se questo è il ragionamento allora è chiaro che «sui grandi assi internazionali occorre procedere partendo dalla risoluzione dei problemi del centro di Milano per espandersi fino alla lontana periferia e mai facendo l'esatto opposto, come qualche volta è stato fatto in Italia». Quello di Moretti è un ragionamento tecnico e non politico ma potrebbe essere usato anche da chi contesta l'opera, soprattutto la lievitazione dei costi stimati in 100 milioni a chilometro.

