

IL RETROSCENA

# Il tecnico di Toninelli si arrende

## “L'Europa paga, la Tav si farà”

di **Mariachiara Giacosa**  
**Diego Longhin**

**TORINO** – «Non cambia nulla, l'opera rimane sempre inutile, ma alla fine tanto si farà». Marco Ponti, il responsabile del gruppo che ha scritto l'analisi costi-benefici che bocchia la Tav, non si fa sedurre dallo sconto promesso da Bruxelles per realizzare il tunnel di base della Torino-Lione. E non modifica la valutazione della sua commissione. «C'è poco traffico e anche se l'Europa si accolla più costi il poco traffico rimane - dice - Quindi è inutile. Se poi Bruxelles paga va bene così. Le analisi tecniche non interessano, prevale la politica». Secondo il trasportista anche in Francia hanno accantonato i lavori della tratta nazionale «fino al 2038 perché sanno bene che c'è poco traffico. Lo sa anche il presidente Macron, ma non può fare nulla per questioni politiche». E secondo il tecnico chiamato dal ministro ai Trasporti pentastellato Danilo Toninelli anche in

Italia le ragioni politiche prevarranno: «C'è un fronte che unisce Pd, Lega, sindacati e Confindustria. E anche i Cinque Stelle sono pronti a cambiare idea. D'altronde il ministro Toninelli è come il suo predecessore Delrio. Nonostante le analisi fatte autorizzerà 20 miliardi di ferrovie inutili per il Sud». A protestare restano i No Tav della Valsusa: ieri hanno bloccato l'accesso al cantiere di Chiomonte. 40 i denunciati.

Il presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio è fiducioso: «Si farà al 100%». E scrive al premier Conte per sollecitare chiarezza da parte del governo italiano. Ora la palla è nelle mani del governo che, al di là delle dichiarazioni dei ministri Cinquestelle di questi mesi, non ha fatto nulla per fermare l'opera. E non lo farà nelle prossime settimane quando Italia e Francia dovranno aggiornare il piano economico in base all'avanzamento dei cantieri e inviarlo a Bruxelles, per dimostrare di essere in regola con la spesa prevista entro fine anno: poco me-

no di 2 miliardi di cui fanno parte degli 813 milioni di euro che l'Europa ha già finanziato. La ridiscussione è indispensabile anche poter accedere agli oltre 4 miliardi di contributo europeo già previsti, e da programmare a partire dal 2020. Il passaggio è formale e deve essere concluso entro il 30 settembre, tre mesi prima della scadenza dell'attuale accordo economico: da qui, considerando la pausa estiva, il termine dei «15 giorni» entro i quali i governi si devono esprimere.

Nel frattempo i lavori proseguono. La fresa in Francia ha scavato 8 degli 8,7 chilometri del primo tratto del tunnel di base verso l'Italia. In direzione opposta, verso Lione, si sta scavando in tecnica tradizionale e, da settembre, partirà quello che gli ingegneri definiscono il contrattacco, con lo scavo in due direzioni. Pronta anche la gara per lo svincolo autostradale a Chiomonte mentre prosegue la gara da 25 milioni per le nicchie di sicurezza della galleria.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Marco Ponti, l'autore della relazione costi benefici, getta la spugna. Ma da Italia e Francia serve un segnale entro metà luglio

## L'alta velocità Torino-Lione

**FINANZIAMENTI UE**  
**55%**  
 a carico di Bruxelles.  
**4,6 miliardi** su un totale di **8,6** della tratta internazionale

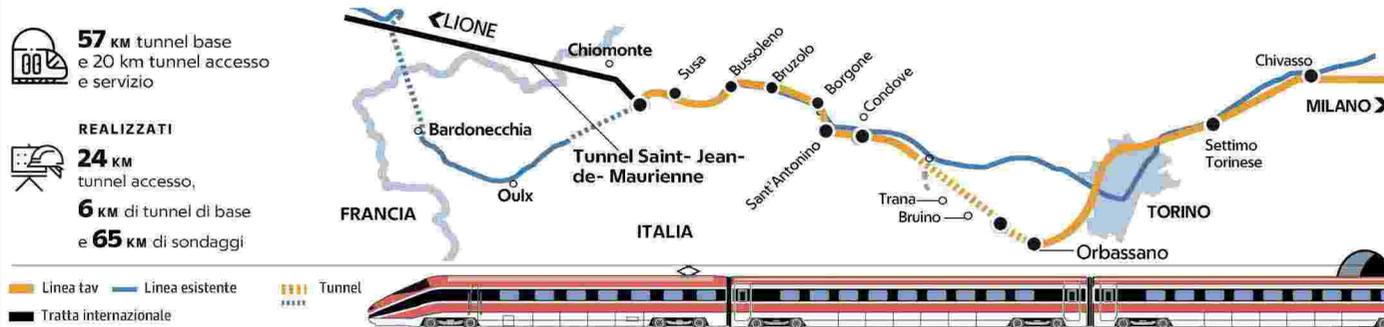
**57 KM** tunnel base e 20 km tunnel accesso e servizio

**REALIZZATI**  
**24 KM** tunnel accesso,  
**6 KM** di tunnel di base e **65 KM** di sondaggi

**COSTI PER L'ITALIA**  
**TRATTA INTERNAZIONALE**  
**2,3 miliardi** contro i **3** iniziali  
**TRATTA NAZIONALE**  
**3,1 miliardi** contro i **4,7** iniziali

**TRACCIATO**  
**NESSUNA MODIFICA RISPETTO AL TRACCIATO INTERNAZIONALE**  
**65 KM** tra Susa e Saint Jean de Maurinne (57 chilometri in galleria)

**TEMPI DI REALIZZAZIONE**  
**TERMINE DEI LAVORI ENTRO FINE DEL 2026**  
 Primi passaggi di treni passeggeri e merci a inizio 2030



Chimica | Pubblicità

Il tecnico di Toninelli si arrende  
 "L'Europa paga, la Tav si farà"

EMOZIONE NOIR  
 "Quei soldi si usano o si perdono. Dovete decidervi"