

diffusione: -
lettori: -

ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

continua >

04\10\2006

PAG. 10



L'eurodeputato Marta Vincenzi replica al ministro Di Pietro con un contro-piano: «Troppo facile affermare che mancano i fondi»

«Il Terzo valico si può realizzare risparmiando 2 miliardi di euro»

Strasburgo. Avviare il Terzo valico ferroviario dei Giovi utilizzando metà del progetto esecutivo, come ha fatto la Svizzera con il traforo del Loetschberg. Quindi abbattendo del 35-40% il costo, complessivamente indicato i 5 miliardi di euro. La proposta viene dall'europarlamentare diessino Marta Vincenzi ed è frutto, come in spiega in questa intervista al *Secolo XIX*, «non di solitarie invenzioni, ma di una analisi compiuta con tecnici di fiducia». Un'ipotesi che spinge l'ex presidente della Provincia di Genova, e aspirante sindaco del capoluogo ligure, anche a "bacchettare" il ministro della Infrastrutture, Antonio Di Pietro: «Non si può liquidare l'argomento semplicemente affermando che non ci sono soldi».

Onorevole, la contestatissima Finanziaria appena varata dal governo prevede oltre 16 miliardi per lo sviluppo, grandi opere comprese. Ma nella lista delle priorità il Terzo valico non c'è.

«Questo dispiace a tutti i sostenitori di questo intervento che, peraltro, è necessario al Paese, non solo a Genova. Credo, tuttavia, che ci fosse un'esigenza di chiarezza e trasparenza, rispetto all'eredità lasciata dal precedente esecutivo, e da questo punto di vista le parole pronunciate da Di Pietro hanno il merito di aver rimesso le cose al loro posto».

Dunque ci si può mettere il cuore in pace: niente soldi, niente Terzo valico.

«Eh no, questo proprio no. Sarebbe imperdonabile e delittuoso porre la questione in termini di mancanza di risorse e, dunque, finirla lì. Se Di Pietro pensa questo sbaglia clamorosamente. Vado oltre: è da lì, dall'assenza di fondi, che bisogna ripartire. E subito».

Non la seguo.

«Basta seguire l'esempio della Svizzera. Il traforo del Loetschberg è analogo al nostro, con due "canne", cioè due tunnel, e loro per superare analoghi problemi finanziari hanno compiuto una scelta banale: il prossimo anno entrerà in funzione una prima "canna", mentre per l'altra bisognerà attendere il 2013. Hanno proceduto per stralci e arriveranno alla meta».

Ma questo significherebbe...

«...cambiare progetto? È l'ultima cosa da fare e non è assolutamente necessario. Occorre solo modificare le vie di fuga

L'esponente diessino propone di avviare una prima metà del progetto sull'esempio svizzero del traforo del Loetschberg

dal tunnel per motivi di sicurezza, ma guai a pensare di rivedere completamente il piano: costerebbe non meno di 400 milioni di penalità, si perderebbero le opere di viabilità e di assestamento idrogeologico previste nelle prescrizioni e, soprattutto, l'iter dovrebbe ripartire da zero, richiedendo cinque-sette anni di tempo. Significherebbe dire addio all'opera».

Si è sempre detto, però, che non è possibile procedere a stralci.

«Non è così. Il progetto voluto dalle Ferrovie prevede la doppia "canna", ma non è incompatibile con l'avvio di un primo traforo, seguito dal secondo. In questo modo, secondo i conteggi realizzati dai tecnici, si può operare riducendo il costo iniziale del 35-40% rispetto ai 5 miliardi complessivi. Siamo nell'ordine dei 2 miliardi e rotti, dei quali una parte coperta dal finanziamento comunitario, circa 400 milioni, mentre per l'altra si potrebbe davvero avviare un discorso di "project financing"».

Sta dicendo che c'è una sostenibilità a fronte della quale banche e imprenditori potrebbero davvero farsi sotto?

«Assolutamente sì. E anche l'emissione di "bond" garantiti dallo Stato, per la quota pubblica, sarebbe più semplice, perché non bisogna dimenticare che, in ogni caso, non si tratta di cifre da sborsare subito "cash": possono essere spalmata in più anni, attraverso la Finanziaria. Inoltre, si può immaginare un coinvolgimento delle strutture comunitarie, come la Bei».

Troppo facile per essere vero, onorevole.

«Si tratta di crederci e agire di conseguenza».

Ma una sola "canna" significa un senso unico, in quale direzione?

«Da Sud a Nord, non c'è dubbio su questo. Se i nostri porti devono intercettare i traffici, per condurre le merci nella "mittel Europa", la direzione di marcia è imposta da

questa scelta strategica. Del resto non bisogna dimenticare un altro aspetto decisivo: il Terzo valico è parte integrante del corridoio Genova-Rotterdam, sul quale c'è una co-decisione a livello comunitario. Quindi, non è neanche che l'Italia possa dire "abbiamo scherzato". Quando fu il momento di stabilire le priorità, il Paese si presentò a Bruxelles con il cappello in mano per strappare quanto più possibile: ora non può tirarsi indietro».

Difatti il governatore Burlando candida la Genova-Marsiglia come possibile variante alla Torino-Lione.

«Su questo punto vorrei che non ci fossero fraintendimenti. La Genova-Rotterdam sta in piedi anche senza Torino-Lione, essendo tuttavia evidente che interconnettendosi a quella linea, che integra il "Corridoio V" Lisbona-Kiev, può sviluppare maggiori potenzialità. A mio avviso, però, è bene non mischiare il Terzo valico con la Torino-Lione, fermo restando che siamo sempre nel campo degli impegni che il Paese ha assunto e deve rispettare».

Torniamo all'ipotesi di realizzare una sola "canna": come si concilia, questo, con le economie di scala dell'infrastruttura?

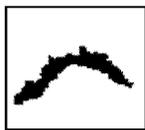
«Al meglio, nel senso che questo argomento è decisamente a favore della mia proposta. Intanto ricordiamo che per accedere ai fondi europei bisogna parlare di un sistema integrato merci-passeggeri, quindi occorre rimanere nella logica che il Terzo valico deve servire anche alla mobilità delle persone. Ciò detto, avremo l'opportunità di testare davvero i livelli di saturazione della linea, comprendendo anche gli interventi che le Ferrovie sembrano disponibili a

compiere sulle tratte esistenti, e in questo modo andremo a verificare direttamente sul campo come stanno davvero le cose. La seconda "canna", così, si potrà realizzare molto più a ragion veduta».

I tempi, onorevole?

«Io mi rifaccio allo scadenziario noto a tutti: sulla base delle decisioni condivise assunte a livello comunitario, le opere vanno iniziate entro il 2010 e completate entro il 2020. Abbiamo ancora un po' di tempo, ma ogni anno che passa è un'occasione gettata al vento. Anche perché gli altri Paesi, e la Svizzera è appunto un esempio, non stanno a guardare».

Luigi Leone

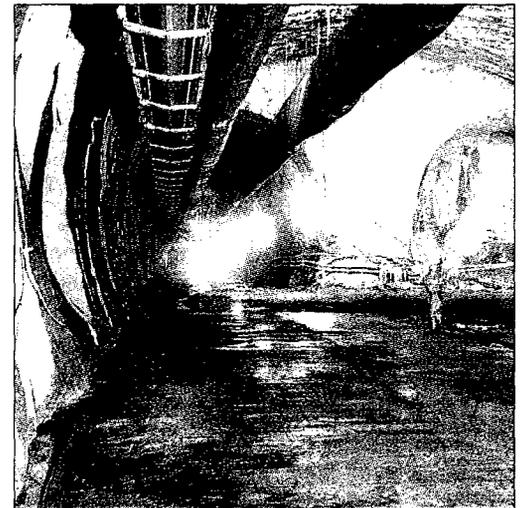
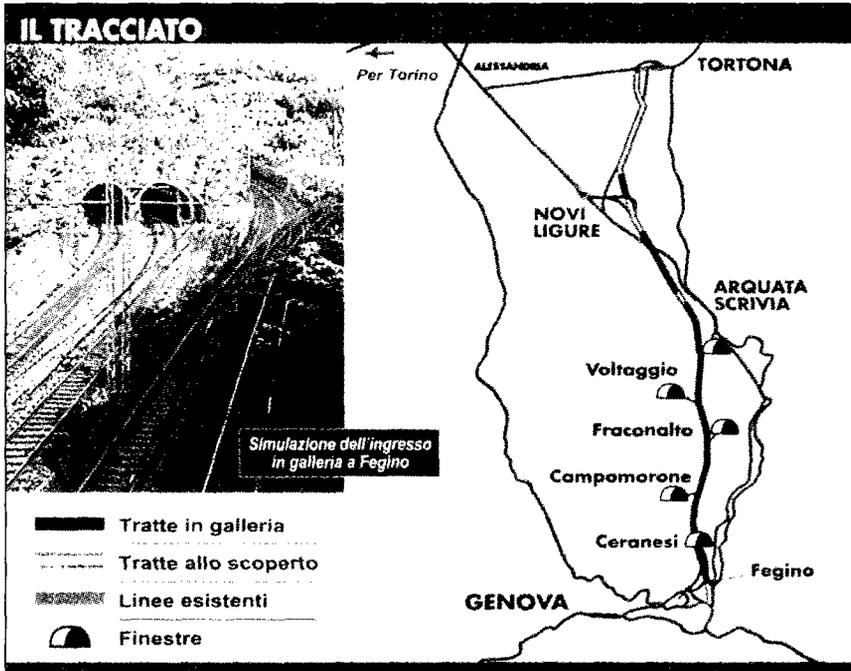


diffusione: -
lettori: -

ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

04\10\2006

PAG. 10



Lavori in corso per il tunnel del Loetschberg