

SENZA LA TORINO-LIONE CORRIDOIO 5 A RISCHIO

di **Valerio Castronovo**

Dopo che la mozione dei Cinquestelle e della Lega alla Camera, nella quale si dichiarava di voler "ridiscutere integralmente il progetto della Tav", ha riportato indietro le cose al Contratto di Governo firmato nove mesi fa, è stato annunciato che il vertice in atto a Palazzo Chigi sulla *vexata quaestio* si concluderà venerdì prossimo. In tempo affinché i consiglieri italiani del consorzio italo-francese Telt, per non perdere la *tranche* di 300 milioni di contributi europei in scadenza l'11 marzo, possano dare il via ai bandi per l'appalto del tunnel di base. Una sorta, insomma, di *escamotage* di corto respiro.

Per il resto c'è da chiedersi in base a quale genere di compromesso fra grillini e leghisti, in serrata competizione reciproca da sempre, potrebbe venir sciolto il rebus della Torino-Lione: tanto distanti sono le loro rispettive posizioni ma convergenti nel contempo le intenzioni espresse ripetutamente da Matteo Salvini e Luigi Di Maio di voler procedere, più o meno d'amore e d'accordo, per l'intero corso della legislatura.

Stando alle dichiarazioni del presidente del Consiglio, la decisione del governo terrà conto sia di una

«*ratio tecnica*» che di una «*ratio politica*». Ma se, per la prima, ci si è affidati alla nota analisi costi-benefici della Commissione insediata dal ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, non si comprende cosa di diverso possa uscire dal negoziato in corso; per la seconda prospettiva, si tratta di vedere se effettivamente (come ha assicurato il premier Giuseppe Conte) la soluzione finale o interlocutoria (in quanto c'è di mezzo pur sempre un trattato italo-francese e un impegno con la Ue) corrisponderà in pieno all'interesse nazionale.

Di certo, quel che risulta intanto evidente è l'impatto negativo determinato dal congelamento della Tav, in quanto sono rimasti bloccati anche i progetti (alcuni dei quali già parzialmente attivati e altri in procinto di divenirlo) relativi alle linee ferroviarie ad alta velocità, comple-

mentari al tratto transalpino, previsti lungo la traiettoria da Nord-Est a Nord-Ovest. Si spiega pertanto non solo lo sconcerto degli ambienti imprenditoriali e dell'opinione pubblica ma anche l'insofferenza di Bruxelles per i continui tentennamenti dell'Italia sul compimento del Corridoio mediterraneo. Ciò che potrebbe indurre la Commissione a un ripensa-

mento in merito alla risoluzione assunta a suo tempo a favore del suo passaggio al di sotto delle Alpi.

A ogni modo, indipendentemente da questo rischio ancorché incombente (in aggiunta a quello di dover provvedere alla restituzione dei fondi stanziati dalla Ue e ad altri risarcimenti), è di fatto in gioco un complesso di investimenti e di attività produttive di notevole portata che, in quanto tale, non può subire ulteriori ritardi a causa di un groviglio di motivi politici strumentali. Per di più, questi intralci alimentano la diffidenza del governo di Parigi, dato che sul fronte francese i lavori procedono a ritmo spedito.

Sono perciò più che comprensibili le forti preoccupazioni di tutte le organizzazioni datoriali e di quelle sindacali per i contraccolpi dovuti allo stop delle opere in cantiere e in agenda nei territori interessati alla realizzazione di un'infrastruttura strategica come quella che attraversa l'intera Pianura Padana e interessa le sue varie propaggini. Un'opera in grado, oltretutto, di mobilitare sia una notevole entità di risorse sia l'apporto di rilevanti competenze a livello tecnologico e di assicurare inoltre decine di migliaia di posti di lavoro.

Qualora non si desse piena attua-

zione al percorso italiano del Corridoio 5 nella sua interezza, si finirebbe per azzoppare gran parte dell'economia del Nord, i cui movimenti commerciali hanno bisogno di rapidi collegamenti con l'Europa: ossia per lesionare la nostra principale locomotiva e, per giunta, in una fase recessiva che per l'Italia si preannuncia (in base a un insieme di previsioni attendibili) particolarmente impervia.

È sorprendente che i pentastellati non si rendano conto delle inevitabili pesanti ricadute che un blocco della Tav avrebbe anche sulle aree

più deboli del Paese, quelle che essi si ripromettono di soccorrere col reddito di cittadinanza. E ciò per via delle molteplici interrelazioni esistenti, nell'ambito del sistema economico nazionale, fra le due parti della Penisola sia sul versante produttivo che su quello logistico.

D'altro canto, la prospettiva alternativa da loro enunciata di dar corso a investimenti pubblici per il miglioramento delle linee di comunicazione e lo sviluppo di altre infrastrutture territoriali nel Centro-Sud, non si basa su adeguati progetti finanziari e operativi già debitamente messi a punto e concertati con le amministrazioni locali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE IMPRESE ITALIANE HANNO BISOGNO DI COLLEGAMENTI RAPIDI CON TUTTA L'EUROPA

5

CORRIDOIO

È l'asse ferroviario e autostradale che collega Barcellona a Kiev per un tragitto di circa 1.600 chilometri.

