

Infrastrutture. Atteso per dicembre il disco verde della Ue al dossier italo-francese e la conferma dei finanziamenti

Alta velocità al vaglio di Bruxelles

Stimati in 16 miliardi i mancati benefici derivanti dai ritardi dell'opera

Carloandrea Finotto

Ben che vada, quando la Torino-Lione vedrà la luce, nel 2023, saranno trascorsi 32 anni dalla prima volta in cui se n'è parlato e la velocità di avanzamento per la parte italiana sarà stata di 2,2 km all'anno.

«Siamo di fronte - sottolinea Paolo Balistreri, segretario di Confindustria Piemonte - a un'opera strategica e fondamentale per il sistema socioeconomico del Nord-Ovest, concepita nel 1991, quando venne firmata la Convenzione alpina». In attesa del progetto preliminare, atteso per il 2010, dopo 17 anni si possono solo fare ipotesi realistiche sui costi e sulla lunghezza del tracciato: circa 70 km tra Torino (ancora non è sciolto il nodo di Orbassano) e il confine, compresi i 12,1 km della parte italiana del tunnel di base. L'Italia è chiamata a stanziare circa 7,5 miliardi di euro: 4,5 miliardi per la parte nazionale e 3 miliardi per il tunnel di base. In pratica 500 milioni di euro all'anno di qui al 2023, quando è prevista l'entrata in esercizio della linea ad alta velocità. «Di cifre complessive è difficile parlare finché non ci sarà il tracciato certo» ammonisce Mario Virano, presidente dell'Osservatorio Val di Susa cui compete la regia dell'intero progetto italo-francese, la gestione del riequilibrio modale del trasporto merci tra gomma e rotaia e il potenziamento del trasporto passeggeri sulla linea storica della Val di Susa.

Se sul fronte degli investimenti esistono ancora incertezze, è sicuro, invece, il costo del non fare (Cnf): la mancata realizzazione della Torino-Lione peserebbe sul sistema socioeconomico del territorio tra 14,5 e 18,4 miliardi di euro per il solo tratto italiano, incluso il rifacimento del nodo di Torino. L'analisi è stata realizzata da Alessandro Marangoni, economista aziendale, docente di Economia e gestione dei servizi ambientali dell'Università Bocconi. Il Cnf sale a 40 miliardi se si considera an-

che la linea Torino-Milano (che dovrebbe essere ultimata entro il 2009). «Per determinare il Cnf nel comparto - spiega Marangoni - abbiamo analizzato diverse tratte ad Av/Ac inserite nei corridoi europei, con una vita utile ipotizzata in 50 anni. La nostra analisi ha l'obiettivo di valutare i mancati benefici ascrivibili alla mancata o ritardata realizzazione di queste opere».

Un rischio che secondo Mario Virano è scongiurato. «Siamo in linea con la tempistica Ue. Il vicepresidente della Commissione europea Antonio Tajani ha assicurato che entro i primi di dicembre sarà completato l'iter valutativo sul dossier inviato a Bruxelles dai governi italiano e francese». Il passaggio è propedeutico alla conferma della prima tranche dei finanziamenti (672 milioni di euro) e alla loro erogazione.

«Ma occorre - precisa Balistreri - muoversi per il reperimento delle risorse che ci competono. Inoltre, non c'è la necessaria percezione della gravità del tempo che passa e questo va a scapito della competitività delle imprese e del territorio».

Nel frattempo Ltf (Lyon-Turin Ferroviare) ha emanato il bando che dovrà individuare il soggetto tecnico incaricato di realizzare il progetto preliminare dell'opera sul fronte francese, mentre sul versante italiano il compito spetta a Rfi. «Dobbiamo - precisa Virano - definire le specifiche tecniche per i due soggetti e fare in modo che coincidano». Il cronoprogramma prevede la stesura del progetto preliminare entro inizio 2010 e «l'individuazione del soggetto promotore dell'opera binazionale - chiarisce il presidente dell'Osservatorio - che ancora manca».

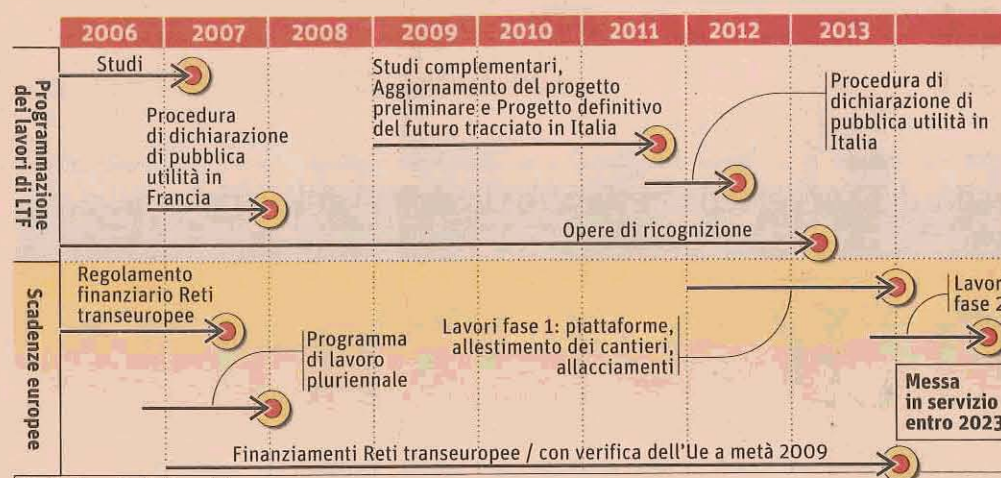
Il sistema delle imprese teme, però, l'incertezza che ancora pervade l'intervento nel complesso: «Il lavoro di Virano - sottolinea Giuseppe Provisiero, vicepresidente di Confindustria Piemonte con delega alle infrastrutture - è molto importante sul fronte della concertazione. Ma serve uno scatto che possa anche ridare fiducia e portare prospettive concrete di investimenti». Un tema su cui Provisiero è particolarmente sensibile, ricoprendo anche la carica di presidente dell'Ance Piemonte: «Il ruolo di edilizia e costruzioni - precisa - nell'economia si deve misurare con l'effetto moltiplicatore che il settore ha: per ogni euro investito si generano da 6 a 12 euro sull'indotto».

Per Paolo Balistreri manca, inoltre, «la necessaria tensione positiva sulle opere strategiche e una visione generale di sviluppo del territorio che coinvolga tutti i soggetti in campo».

carloandrea.finotto@ilssole24ore.com

Le principali tappe

Il cronoprogramma da rispettare per la Torino-Lione



Fonte: Lyon Turin Ferroviare

Novara, il Cim a caccia di soci In vista sinergia con Malpensa

Sistemare i conti, aprire a nuovi soci e siglare un'alleanza con Sea per l'interconnessione cargo-ferrovia.

Sono queste le strategie nel breve periodo del Cim di Novara, il Centro intermodale merci nato nel 1995 e che oggi ha raggiunto la saturazione sotto il profilo della movimentazione annua: 430mila teu. Entro giugno la disponibilità di magazzini passerà da 30mila a 70mila metri quadri, mentre con il completamento del nuovo ponte ferroviario la capacità sarà incrementata del 20-25%, e supererà i 500mila teu annui. Questi interventi hanno comportato un investimento «di circa 100mila euro», spiega il presidente Diego Sozzani: «Ora abbiamo la necessità di ridurre l'esposizione verso banche

e fornitori, quantificabile in circa 50 milioni, anche per abbattere gli oneri passivi». Per riuscirci Cim ricorrerà «a risorse della legge obiettivo - precisa Sozzani - e all'allargamento societario. A inizio 2009 avvieremo una gara a evidenza pubblica per trovare nuovi soci disposti a entrare». Per convincerli Sozzani fa leva sulla «disponibilità di magazzini, aree scoperte e uffici da affittare e poi sulle prospettive della logistica legate alla nostra po-

CONTI IN ROSSO

Il presidente Sozzani: «Puntiamo ad abbattere l'esposizione e a ridurre l'incidenza degli oneri passivi con le banche»

sizione strategica. Stiamo portando avanti contatti con Sea per avviare una sinergia finalizzata all'interconnessione tra cargo e ferrovia. Inoltre, guardiamo a Milano anche in vista dell'Expo 2015». Oggi circa il 50% della movimentazione arriva dall'area milanese. Per il progetto di raddoppio del Cim i tempi, invece sono lunghi: dei 200 milioni preventivati, «110mila sono approvati dal Cipe - afferma il presidente - ma il resto va reperito. Spero di poter avviare le procedure entro la fine del mio mandato, a fine 2009». Intanto lo stesso Cim, Comune e Provincia invitano le Fs a sviluppare una sinergia sull'adiacente area del Boschetto, e chiedono un incontro all'ad delle Ferrovie Mauro Moretti.

C. A. F.

IN CARROZZA

500 milioni

Il costo annuo stimato

Realizzare la parte italiana della Torino-Lione comporta un costo di circa 500 milioni all'anno di qui al 2023, stimando un investimento di circa 7,5 miliardi di euro

32 anni

I tempi dell'opera

Del collegamento si è parlato per la prima volta nel 1991, sono passati 17 anni e ne serviranno almeno altri 15

672 milioni

Il finanziamento della Ue

La prima tranche di "dote" europea per la Torino-Lione ammonta a 671,8 milioni di euro