

# P enale

## «Nessuna multa se chiude il cantiere»

di MARCO GIAVELLI

**UN MILIARDO** e 600 milioni di penale da pagare in caso di rinuncia alla Torino-Lione. Mai come stavolta, con il boom elettorale del Movimento 5 Stelle, ago della bilancia del nuovo parlamento, la questione è diventata da semplice "pour parler" fine a se stesso a scenario quantomeno ipotizzabile, fermo restando che la pattuglia grillina a Montecitorio e Palazzo Madama è comunque minoranza rispetto alla somma di Pd, Pdl e Scelta civica con Monti, tutti favorevoli all'alta velocità. Ma secondo Pro Natura Piemonte l'ipotesi avanzata nei giorni scorsi dall'architetto Mario Virano, commissario di governo per la Torino-Lione e presidente dell'Osservatorio, sarebbe priva di fondamento: per suffragare la propria tesi il presidente Mario Cavargna, storico ambientalista valsusino, chiama in causa l'arti-

**Mario Cavargna, presidente di Pro Natura Piemonte, contesta le dichiarazioni di Virano circa la forte penale da pagare in caso di fermo lavori**

Per il movimento No Tav sarebbe senza motivazioni la cifra di un miliardo e 600 milioni citata da Virano

colo 3.4.1 del contratto di finanziamento stipulato il 5 dicembre 2008 tra l'Unione europea ed i governi italiano e francese, dove sta scritto che «il beneficiario del contributo può sospendere i lavori se vi sono circostanze eccezionali che li rendono impossibili ed eccessivamente difficoltosi, in modo particolare in caso di forza maggiore».

«In questo caso, come specificato nel paragrafo seguente - sostiene Mario Cavargna nel comunicato stampa diffuso venerdì 1 marzo - se i lavori non riprendono entro due anni dalla data originariamente prevista, l'Unione europea



cancelerà il contributo. La restituzione dell'aiuto europeo erogato dal contratto è ammessa come possibilità, ma è estremamente difficile che l'Unione europea voglia gravare su Italia e Francia che hanno già un saldo negativo nei suoi confronti e, comunque, l'Ue si è sempre dimostrata estremamente benevola nelle clausole del contratto. In ogni caso, anche se manca un aggiornamento da parte della Direzione generale

Ten-T dell'Unione Europea, che si attende per i prossimi giorni, la cifra in questione sarebbe meno di 100 milioni in totale per i due paesi. I contributi precedenti al 2007 sono stati dati come stanziamenti e sono ben oltre i quattro anni in cui potrebbero esserci ripensamenti. Niente da pagare, invece per la liquidazione di Ltf che era in calendario già per il 31 gennaio 2010, e per la cui chiusura il piano finanziario non prevede spese specifiche».

Per quanto riguarda i rapporti tra Italia e Francia, il Torino-Lione ammonta a poco più di 800 milioni, di cui poco più del 30 per cento ciascuno a carico dei due Paesi e circa il 40 per cento a carico dell'Ue. Di questi, il 55 per cento sono da ricondurre ai costi delle tre discenderie realizzate in Francia, il 40 sono i costi di progettazione in Italia e Francia e la direzione dei lavori in Francia, il 3 per cento le spese sostenute per i sondaggi ed il cantiere della

Maddalena di Chiomonte. «Come si vede, le spese per i lavori fatti in Francia, e pagati in parti uguali dai due paesi, al netto del contributo europeo, sono state quasi 20 volte maggiori di quelle fatte in Italia, anche grazie ad aumenti di costi pesantissimi e probabilmente discutibili - prosegue Cavargna nel comunicato - In caso di chiusura sarebbe certamente difficile chiedere alla Francia un riequilibrio per quanto è stato speso, perché la gestione comune della Commissione intergovernativa permette molta elasticità, ma i 112 milioni stanziati originariamente per la discenderia di Venaus ed incamerati da Ltf per finire quella di Modane, andrebbero quasi tutti restituiti all'Italia».

Cavargna torna anche sulla dichiarazione di Virano secondo cui «sarebbe un peccato rinunciare ad un'opera che per il 65 per cento è pagata da altri». «Un'affermazione che merita di essere riportata alla realtà - chiosa il presidente di Pro Natura Piemonte - La percentuale di contributo europeo pari al 40 che Virano continua ad immaginare è ancora del tutto ipotetica,

ricordando che l'Unione europea dispone, per i lavori veri e propri, dei finanziamenti molto più bassi rispetto a quelli fissati per "studi e progetti". Poi Virano, nella sua ipotesi, divide la parte restante tra Italia e Francia secondo le percentuali stabilite del 58 per cento all'Italia e del 42 alla Francia: con questo calcolo si arriva al 35 per cento. Ma Virano dimentica di dire che dei circa 60 km di galleria e parte comune, l'Italia ne ha nel suo territorio solo il 20 per cento. Quindi l'Italia pagherebbe il 35 per cento anche per i quattro quinti dei costi dell'opera che è sul territorio francese: non è certo un buon affare. Ed è un caso più unico che raro». La conclusione politica, secondo Cavargna, è che «non rimane che augurarci che il prossimo parlamento voti quella proposta di legge che comporta la responsabilità civile dei funzionari e delle autorità politiche che, per i settori di loro competenza, danno cifre manifestamente non corrette, espresse in modo da ingenerare inganno nel pubblico e produrre con questo la deviazione dell'utilizzo delle risorse dello Stato».

