

Scontro sulle infrastrutture

Tav, Delrio attacca Di Maio “Ignora i tagli e i benefici”

Di Maio vuole ricucire con la Lega sulle grandi opere, ma bolla la Tav Torino-Lione come uno spreco. «Si tratta di spendere 10 miliardi in un Paese in cui spesso i cittadini non hanno bus, strade e metro», spiega. «Tra il disfare e il fare preferisco il fare», gli risponde Salvini. Ma

è Delrio, ex ministro dem dei Trasporti intervistato da *Repubblica*, a ricordare che il precedente governo «aveva già ridotto i costi dell'opera» e che «bisogna tener conto dei benefici economici e sociali».

LONGHIN e MINELLA, pagina 6

Intervista



Delrio “Così Cavour non faceva il Frejus i costi sono già stati ridotti da noi”

“

Il tunnel della Tav è già sceso rispetto ai 4 miliardi iniziali. Ma non c'è solo la matematica, le grandi opere hanno ricadute anche sociali

”

MASSIMO MINELLA, GENOVA

«Non si può ragionare soltanto con la matematica, bisogna tener conto del beneficio economico e sociale. Se tutto si riduce ai numeri per valutare il destino delle grandi opere allora è la fine». Graziano Delrio, capogruppo Pd alla Camera ed ex ministro dei Trasporti, non riesce nemmeno ad arrabbiarsi, dice, di fronte all'impostazione che il suo successore, Danilo Toninelli, e il vice premier Luigi Di Maio scelgono sulle infrastrutture: riesame complessivo, valutazione di costi e benefici e verdetto finale di prosecuzione o bocciatura. In lui sembra quasi prevalere lo sconforto. «Ma come si fa a ragionare così, che senso ha? - si chiede il parlamentare Dem - In questo modo non si farà mai

niente, perché è in prospettiva che si deve guardare, non al presente. Seguendo questa logica, Cavour non avrebbe mai fatto il traforo ferroviario del Frejus, visto che non c'era altro». Dalla Tav al Terzo Valico, fino alla Gronda autostradale, tutto torna sotto esame. E il verdetto non arriverà prima della fine dell'anno, nella migliore delle ipotesi.

Ma voi non l'avevate già fatta la valutazione sui costi e i benefici, onorevole Delrio?

«Già fatta? Il nostro lavoro è durato anni, abbiamo iniziato nel 2014 e consegnato un project review molto accurato da ogni punto di vista, ambientale prima di ogni altra cosa, poi sostenibile dal punto di vista economico. E abbiamo raggiunto risultati notevoli, validati dall'Unione Europea. E mi creda la commissaria Vestager è stata una superguardiana».

Costi tagliati per far pendere la bilancia dalla parte dei benefici?

«Non ho mai ragionato sul semplice rapporto fra costi e benefici, è una visione sbagliata, miope. Ma trovare il modo di contenere i costi era una nostra esigenza. Il tunnel della Torino-Lione, dopo la revisione, è sceso da 4 a 1,9 miliardi. La gronda

autostradale di Genova, che ne costa quasi 5, verrà ripagata con un allungamento di quattro anni della concessione e un lieve innalzamento delle tariffe, senza incidere sulla spesa pubblica».

Come dovrebbe comportarsi il governo secondo lei?

«Innanzitutto non dovrebbe assolutamente abbandonare il lavoro fatto da noi che ci siamo affidati a un gruppo molto qualificato di esperti. Ne tenga conto, lo utilizzi e poi ne tragga le conseguenze. Ma mi creda, solo pensare di arrivare a sospendere la Torino-Lione o fermare la gronda, che può aprire a fine anno con i cantieri, o il terzo valico ferroviario, che è già interamente finanziato, sarebbe drammatico».

In che senso?

«Sarebbe come ributtare l'Italia indietro nel tempo, isolarla,



emarginarla, quando invece ha finalmente la possibilità di tornare protagonista. La partita che si sta giocando in campo internazionale oggi passa dalla logistica. Solo chi sa governare al meglio il movimento delle merci e delle persone può vincere questa sfida. Noi abbiamo tutte le carte in regola per connettere attraverso le infrastrutture la rete dei trasporti. Se rinunciamo perché valutiamo che oggi i costi sono superiori ai benefici è la fine. Bisogna avere invece la forza di valutare queste opere guardando avanti, a quello che potranno restituire in termini di economia e di lavoro alla gente».