

Retrosceca

MARCO ZATTERIN
CORRISPONDENTE DA BRUXELLES

Almeno 100 milioni se va tutto bene. Quattrocento e oltre, nel caso peggiore. I numeri esatti saranno elaborati nei prossimi mesi, ma intanto è certo che il tesoro europeo della Torino-Lione sarà inferiore ai 671 milioni stanziati nel 2006. «Analizzeremo la situazione, ma realisticamente ritengo che taglieremo alcuni fondi», ha ammesso ieri Siim Kallas, commissario Ue per i Trasporti, constatando che Italia e Francia hanno sistematicamente mancato le tante date limite offerte loro da Bruxelles. E' il conto dei troppi ritardi e incertezze. «Siamo interessati a questo progetto che riteniamo prioritario - afferma l'ex premier estone -. Tuttavia ci sono delle regole e vanno rispettate».

Era inevitabile. Lo era anche se nella riunione della commissione intergovernativa di mercoledì gli uomini di Kallas affermano di aver scorto dei segnali positivi, perlomeno nella volontà politica di Roma e

LA SFORBICIATA

Mancano ancora il tracciato definitivo e il rinnovo dell'intesa con la Francia

Parigi di andare avanti. «Siamo determinati a sostenere il piano», ha assicurato il commissario, «non solo perché unisce due importanti città e regioni europee, ma anche perché completa un corridoio fra la penisola iberica e l'Europa centrale, contribuendo a rafforzare le prospettive di crescita del continente». Tutto bene. Salvo che per avere il 30% di contributi europei, bisogna meritarseli.

«Cercheremo uno spazio di dialogo», assicura Kallas, disposto a



I lavori per la Torino-Lione sul versante francese

Tav, troppi ritardi L'Europa taglia i fondi

Cento milioni già persi, si potrebbe arrivare fino a 400

trattare ancora un po' sui tempi. Sui soldi no. C'era una deadline al 30 giugno, Bruxelles chiedeva l'avvio dei lavori alla Maddalena (sembra averla ottenuta), la definizione definitiva del tracciato sulla sponda italiana (c'è la promessa di una decisione Cipe a metà mese), l'intesa sul rinnovo del Trattato bilaterale con una nuova ripartizione dei fondi (slittata a settembre). «Le richieste non sono state esaurite - spiega un portavoce comunitario -. Non possiamo che trarne le conseguenze e la

decisione di finanziamento sarà rivista in autunno».

La Torino Lione è un progetto da 235 chilometri, sulla linea che va da Madrid al confine ucraino. L'Europa prevede di carica sul proprio bilancio il 30% dei costi iniziali e ha stanziato 671 milioni per il 2007-2013, ovvero 95,8 milioni l'anno. Il conto totale è ancora a 10 miliardi sino al 2023, al lordo del fasaggio si cui ci si è accordati l'altrieri. Il meccanismo Ue prevede che i fondi vengano stornati e riallocati qualora il progetto non

avanzi, come è il caso. Una prima decurtazione di 10 milioni è avvenuta nell'ottobre scorso. La prossima sarà più pesante. Per Bruxelles il ritardo cumulato è di 18 mesi, il che vale una sforbiciata da un anno e mezzo, 143 milioni, somma sulla quale ci potrà essere margine di negoziato.

Questo, se i tre paletti di fine giugno saranno rispettati. In caso contrario, si potrà superare la soglia dei 400 milioni. Soldi che non sono necessariamente svaniti. Potrebbero in effetti slittare verso un altro dos-

sier, ad esempio sul Brennero. «Al punto in cui siamo - si fa notare -, non c'è più l'opportunità di spenderli né per la data originale del 2013, né per quella rinegoziata del 2015. Averli o non averli, può anche non fare alcuna differenza».

Nonostante la punizione, conforterà il partito della linea ad alta capacità il fatto che Bruxelles non ha smesso di credere nel tunnel che, fra l'altro, è fra nella lista dei dieci programmi che contano nel bilancio Ue (2014-2020). Per questo il presidente della Regione Piemonte, Roberto Cota, dice di «non essere preoccupato». Mentre Mario Virano, presidente dell'Osservatorio To-Lio, ammette che «questa è la risposta a chi diceva che l'evocazione delle scadenze europee era strumentale». L'appuntamento con la scure di Bruxelles, spiega, «non è pertanto una sorpresa: ora Italia e Francia devono presentare un piano che dimostri la nostra capacità di spesa». Servono gli effetti speciali. Quelli che, sinora, non si sono mai visti.

Hanno detto

Siamo interessati a questo progetto che resta prioritario Ma ci sono delle regole che vanno rispettate

Siim Kallas
commissario Ue
per i trasporti



Questa è la risposta a chi diceva che parlare delle scadenze pattuite con Bruxelles è strumentale

Mario Virano
presidente osservatorio
Torino-Lione

