

L'ultimo ok dalla Ue: "L'opera si farà"

Da ieri la Torino-Lione è tra le 10 infrastrutture prioritarie. E Bruxelles coprirà il 40% dei costi

il caso

MARCO ZATTERIN
CORRISPONDENTE DA BRUXELLES

La Torino-Lione passa l'esame senza problemi, la Commissione europea ritiene ora che il recente accordo italo-francese sia una base sufficiente per garantire che l'opera sia ultimata entro il 2030. Altra storia il corridoio ferroviario numero cinque, quello che va da Helsinki a La Valletta e, come richiesto dal governo italiano e come inizialmente non previsto da Bruxelles, corre per Palermo oltre che per Bari. Qui c'è l'incognita del Ponte sullo Stretto, sul quale il responsabile europeo per i Trasporti, Siim Kallas, pilateggia e lascia a Roma ogni responsabilità. «Non prendiamo alcun impegno - dice l'estone - se passa per aria o per mare è lo stesso, purché arrivi a destinazione nei tempi previsti».

La disputa che ne segue rischia di oscurare la rilevanza della strategia europea in questo momento di crisi galoppante e di sviluppo latente. La Commissione ha adottato un piano da 50 miliardi di euro per rilanciare le reti europee. Vale per trasporti (31,7 miliardi), energia (9,1) e Tlc (9,2). Questi fondi saranno versati per coprire circa il 20-30 per cento dei programmi che verranno realizzati dagli Stati membri, il che implica l'obbligo di mettere 70-80 euro su 100 ogni volta che l'Ue accetta di partecipare. In più, l'esecutivo ha anticipato la

possibilità di emettere dei project bond, prestiti obbligazionari decisamente innovativi garantiti dall'Europa con cui finanziare sul mercato le infrastrutture. Nel complesso, l'insieme dei capitali provenienti dal bilancio Ue e dalla Bei dovrebbe liberare investimenti per 4,6 miliardi.

«Un contributo importante alla crescita e al lavoro», assicura il presidente della Commissione, José Manuel Barroso. L'effetto moltiplicatore del denaro europeo, si calcola, è di sei volte, un euro investito ne genera sei. Per accelerare il piano, l'esecutivo comunitario ha identificato sul fronte dei trasporti dieci corridoi ritenuti prioritari per i quali prevede un completamento di qui al 2030. L'Italia è coinvolta nel numero uno (il corridoio baltico che arriva a Ravenna via Udine; nel tre (l'Algesiras-Budapest che passa sotto le Alpi); nel cinque (Helsinki-La Valletta che dopo Napoli si di-

IL PIANO

L'insieme dei corridoi darà vita a una rete integrata entro il 2030

PONTE SULLO STRETTO

Kallas si smarca
«Nessun impegno è una scelta italiana»

rama per Bari e Palermo); nel sei (da Genova a Rotterdam).

«Lieto fine per la Torino-Lione - spiegano fonti della Commissione - l'intesa bilaterale sulla ripartizione dei costi ha eliminato l'ostacolo più importante». Nessuno si sbilancia sui fondi, ma i rapporti di spesa sono quelli di sempre. Vale anche per Palermo e il corridoio cinque. Gli uomini di Kallas volevano passare per la Puglia, era l'unica via che dava loro certezza. La pressione italiana è stata consistente. Il governo ha nella Sicilia un bacino di consenso importante, l'opposizione non voleva essere da meno. Incontri e lettere hanno fatto il gioco. Ieri sera gli eurodeputati nazionali hanno anche emesso un comunicato bipartisan di gaudio massimo dal quale si sono ovviamente astenuti i leghisti.

«Palermo è una città importante in una regione importante, quindi è logico che sia stata inclusa nel corridoio transeuropeo», ha spiegato

Kallas, che però al ponte non si vuole legare e demanda la decisione all'Italia. La quale, spiegano a Bruxelles, «se presenterà un progetto realisti-

co, credibile e completabile entro il 2030 - e se avrà i soldi per integrare il cofinanziamento - potrà anche ottenere dei fondi europei».

Solo una parte, sia chiaro. Si spiega che il ponte in quanto tale non è sulla lista della Commissione, dunque è facoltativo. L'Italia, dicono poi a Bruxelles, «ha sempre spiegato si tratterebbe di un progetto privato, con un ritorno previsto per gli investimenti attraverso il pagamento dei pedaggi: in tal caso, potrebbe ottenere i prestiti e le garanzie della Bei», mentre gli altri finanziamenti non sarebbero certi. Partita da giocare, insomma. Resta la confusione delle letture politiche, coi siciliani che lamentano i denari che non ci sono per saltare da Scilla e Cariddi, il governo che promette di autofinanziarsi sul mercato, il Pd che invita a usare i soldi per la crescita, gli ambientalisti che giudicano «grave» la posizione di Bruxelles in favore dell'opera. La porta, si vede, non è chiusa per quello che a sinistra chiamano il «Ponte Silvio». Che si faccia, però, è tutt'altra storia.