

TORINO-LIONE

A BRUXELLES Verranno rivisti progetto e finanziamento

L'Europa minaccia «La Tav è in ritardo taglieremo i fondi»

*A rischio i 671 milioni di euro già stanziati
Virano: «E' la prova che bisognava partire»*

→ Il cantiere di Chiomonte è partito, le basi per il nuovo accordo fra Italia e Francia sono state poste (anche se l'intesa è tutta da stringere) e si attende che il Cipe proceda all'approvazione del progetto preliminare. Ma i ritardi accumulati nel corso degli ultimi anni rischiano di costare caro alla Torino-Lione. Ieri la Commissione europea ha ricordato che in autunno ci sarà la revisione della programmazione dei fondi Ue stanziati per l'opera. E in quella sede, annuncia il vicepresidente della Commissione Siim Kallas, le risorse saranno ridotte. «Qualche taglio ci sarà - spiega il politico estone -. Non possiamo fare cifre, abbiamo bisogno di un periodo di valutazione con le autorità italiane e francesi».

Il motivo è spiegato in una nota diffusa da Bruxelles, in cui si accenna ai «ritardi del progetto nel corso degli ultimi 18 mesi» e alla necessità di rivedere il co-finanziamento, seppure nell'ottica del «pieno sostegno» per la realizzazione della Tav. I soldi di cui si parla sono 671 milioni di euro, la prima tranche per il periodo 2007-2013 del finanziamento complessivo assegnato dall'Ue alla Torino-Lione. Già una volta, lo scorso ottobre, la Commissione decise di effettuare un minitaglio di 9 milioni di euro, come segnale di avvertimento ai due paesi.

Ora la scure potrebbero essere più pesante. Questo perché i fondi in questione devono essere necessariamente spesi entro il 2015. La somma non utilizzata sarà incamerata dall'Unione europea e destinata ad altro. E per il momento, sono stati consumati appena 300-350 dei 671 milioni messi a disposizione. Per la maggior parte in territorio francese, dove sono già state costruite tre discenderie identiche a quella che si sta iniziando a fare Chiomonte. Il resto è stato impiegato per attività progettuale e interventi collaterali. Non a caso, più avanti Italia e Francia dovranno presentare all'Europa un resoconto di come sono state utilizzate le risorse, dei progetti intrapresi e di quelli in calendario. «Quella sottolineatura della Commissione - osserva il presidente dell'Osservatorio Mario Virano - dimostra con quale attenzione l'Europa segue l'opera e ci tallona sui tempi. E significa che se a Chiomonte non avessimo iniziato adesso, avremmo rischiato di non fare più la Tav». La minaccia di una riduzione dei fondi non sembra preoccupare il governatore Roberto Cota, «perché la Commissione europea ha confermato che l'opera è prioritaria e quindi gli stanziamenti ci sono». Anche il deputato Pdl Agostino Ghiglia minimizza: «Si tratterà di una cifra talmente irrisoria e dilazionata nel tempo che renderà infondati i toni allarmistici di chi spera nell'addio alla Tav».

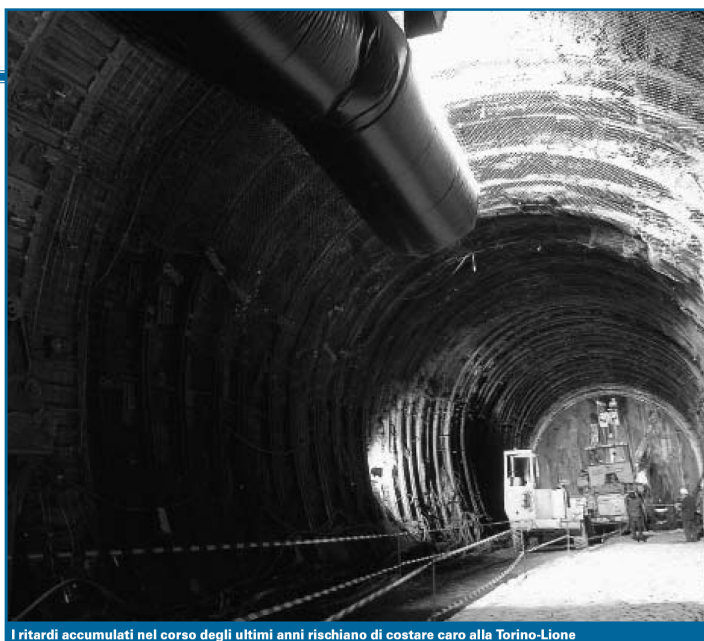
Intanto entro un paio di mesi - la Francia è intenzionata a chiudere per la seconda metà di settembre - i due Governi dovranno trovare l'accordo per la ripartizione delle spese. L'adozione del progetto di "fasaggio", ossia la costruzione del tracciato in due fasi successive, ha fatto scendere i costi della tratta internazionale da 10,5 a 8 miliardi di euro, riducendo così anche il peso per le casse di Bruxelles e dei due stati. Secondo la nuova versione l'Unione europea, che copre il 30 per cento delle spese, sborserà 2,4 miliardi,

mentre i restanti 5,6 dovranno accollarseli i due paesi. Le intese del 2001 e del 2004 prescrivono che tocchi all'Italia pagare il 63 per cento dei costi (circa 3,5 miliardi) e alla Francia il 37 (2,1 miliardi). Ma Roma punta a riequilibrare il rapporto chiedendo un più equo 50 e 50, che comporterebbe una spesa di 2,8 miliardi di euro a testa. Per l'Italia 700 milioni in meno, per la Francia 700 in più.

→ Roma e Parigi discutono sul nuovo accordo da firmare: a dividerli l'assegnazione di 700 milioni e una lettera di Di Pietro

Parigi però, secondo il vecchio progetto e l'accordo precedente, avrebbe dovuto comunque investire una cifra simile, ovvero 2,7 miliardi di euro. Quindi su questo fronte trovare un'intesa non sembra impossibile. Ma a preoccupare c'è anche il problema dei sovraccosti. Antonio Di Pietro, ai tempi in cui era ministro delle Infrastrutture, scrisse una lettera al collega francese assicurando che sarebbe stato il Governo italiano a farsi carico di tutti i costi aggiuntivi. Un atto che non fu approvato dal Consiglio dei ministri e che non avrebbe carattere ufficiale. Ma che i transalpini tengono assolutamente in considerazione.

Andrea Gatta



I ritardi accumulati nel corso degli ultimi anni rischiano di costare caro alla Torino-Lione