

VIA LIBERA DELL'EUROPA

Impennata fondi Ue: verso il 40 per cento?

L'EUROPA conferma il finanziamento al Tav e addirittura potrebbe aumentarlo portandolo fino al 40 per cento. La speranza che l'Unione europea rimandasse i nuovi finanziamenti per la Torino-Lione è dunque finita mercoledì mattina. Era già chiaro a tutti, dai vertici tra i due stati e dai segnali politici che arrivavano da Bruxelles. Ma ora che l'opera è inserita anche nell'elenco Ten (Trans Europe network) per il settennato 2014-2020, c'è anche quell'ultima decisione politica che ancora mancava.

Le ragioni di questa vittoria per il governo e soprattutto per Mario Virano, l'uomo che ha svolto un ruolo tecnico e anche diplomatico di collegamento tra i vari "attori" politico-istituzionali, sono nella mancanza di appigli tecnici e politici e soprattutto per l'asse con la Francia. A Parigi, anche se l'opera non è in primo piano e non si vuole certo alcuna accelerazione, il collegamento ad alta capacità con l'Italia del Nord e l'Europa dell'Est non potevano accantonarlo. Per impegnarsi con più decisione in futuro c'era bisogno dei finanziamenti europei, soprattutto ora, quando proprio in Francia è richiesto un nuovo pezzo di opera preparatoria: un tunnel geognostico che diventerà il primo pezzo di tunnel di base. E oggi, a Bruxelles, se una cosa l'appoggia la Francia, passa, grazie anche al suo asse con la Germania. La forza politica dei paesi dell'Est e degli altri paesi mediterranei, che avrebbero potuto rivendicare più risorse per la "periferia", non è in grado di controbilanciare l'asse

franco-tedesco. E l'Italia ha saputo inserirsi in questi equilibri.

Le ragioni di questa sconfitta per il movimento No Tav sono prima di tutto nella mancata capacità di fare sponda con la politica "istituzionale" e soprattutto con la sconfitta della sinistra alle elezioni politiche ed europee che ha fatto completamente mancare quei deputati fiancheggiatori preparati sul tema, dentro le istituzioni. Evidentemente non basta il timido appoggio morale di qualche outsider eletto nelle liste di Italia dei valori.

Dopo l'approvazione da parte dei Cipe del nuovo progetto c'è dunque anche la conseguente conferma dei fondi europei. Il finanziamento al 40 per cento fa passare l'impegno dell'Italia, pur non favorevole rispetto alla Francia, dai 3,4 miliardi previsti inizialmente dal vertice italo-francese e dalla Cig a 2,8 miliardi. Per la Francia si passa dai 2,5 ai 2,1 miliardi. Conseguentemente, il contributo europeo passa da 3,28 miliardi a 4,9.

Stiamo parlando, naturalmente della tratta internazionale, incentrata tutta sul tunnel di base di 57 km e che probabilmente non vedrà più il tunnel dell'Orsiera, terminando così a Bussoleno. Per la tratta nazionale che sarà realizzata da Sant'Ambrogio a Settimo, in due fasi, il costo resta ancora compreso tra i 4,4 miliardi e i 3,6 totali, in questo caso se gli attrezzaggi dovessero essere considerati a parte. Il costo per l'Italia sarà quindi sui 5-7 miliardi, senza contare le compensazioni e l'ordine pubblico.