

## Retrosцена

MAURIZIO TROPEANO  
TORINO

In ballo ci sono almeno 2 miliardi di euro di finanziamenti. Soldi che la Francia, ma anche l'Italia, vorrebbero far pagare dalle casse dell'Unione Europea per realizzare la Torino-Lione. Soldi che potrebbero arrivare se la Commissione Europea confermerà la proposta di portare dal 27 al 40 per cento il contributo al costo complessivo del progetto low cost e se accetterà di finanziare anche la realizzazione delle opere ferroviarie nazionali di avvicinamento al tunnel di base. Il vicepresidente della Commissione, Siim Kallas, responsabile dei Trasporti, ieri ha messo le mani avanti ricordando che «la Commissione Ue ha un ruolo limitato» in quanto la Tav è un «progetto di Italia e Francia» da cui devono quindi venire «i finanziamenti principali».

Il punto di partenza del ragionamento di Kallas è che si tratta «principalmente di un progetto franco-italiano» che è «stato considerato un progetto prioritario dell'Ue» e che «ora aspettiamo considerazioni concrete» in merito alla sua realizzazione. Soprattutto inutile chiedere nuovi stanziamenti visto la mancanza di fondi di cui soffre l'Ue: «Se gli Stati membri ci danno soldi bene, altrimenti non possiamo considerare risorse che non abbiamo».

In realtà è stato proprio Kallas ad avanzare la proposta che dovrà essere approvata dal parlamento Europeo

8,2

**Miliardi**  
Il costo della tratta internazionale

3,2

**Miliardi**  
I fondi Ue se il contributo è del 40%

2,2

**Miliardi**  
I fondi Ue se il contributo è del 27%

57

**Chilometri**  
È la lunghezza del tunnel di base, di questi 12 sono in Italia

2

**Stazioni Internazionali**  
saranno costruite a Susa e a St. J. Maurienne

# Braccio di ferro per due miliardi Bruxelles respinge le pressioni “E’ un’opera franco-italiana”

Parigi e Roma vogliono che i fondi europei salgano dal 27% al 40%

di portare dal 27 al 40% il contributo comunitario sui valichi binazionali che permettono l'accesso ai corridoi europei. E non è un caso che i due governi si siano già mossi in questa direzione e lo hanno fatto subito dopo la firma dell'accordo di Roma. A febbraio il viceministro Mario Ciaccia, e allora collega francese, Thierry Mariani, infatti hanno inviato una lettera alla Commissione ribadendo la volontà politica di realizzare l'opera e di finanziarla chiedendo anche alla commissione di confermare quella quota di finanziamento.

In questo caso il nuovo governo socialista francese ha deciso di rilanciare quella richiesta e di farla diventare un caso politico nel braccio di ferro con Bruxelles (e anche con Roma) per cercare di risparmiare soldi. L'accordo di Roma, in fatti, prevede una ripartizione complessiva dei costi che fa di Bruxelles il principale finanziatore dell'opera con 3,280 miliardi, il 40% del costo complessivo. Francia e Italia si dividerebbero il resto: 2,071 miliardi Parigi (42,1%) e 2.849 Roma (57,9%). Se il contributo comunitario si fermasse invece al 27% l'Ue risparmierebbe 1 miliardo che do-

15-30

**Per cento**  
E la quota massima di contributo dell'Ue alle opere nazionali

270

**Chilometri**  
È la lunghezza totale del nuovo collegamento Torino-Lione

24,7

**Miliardi**  
È la stima del costo totale del collegamento italo-francese



Il commissario ai trasporti Siim Kallas

vorrebbero tirar fuori l'Italia (600) e Francia (400).

Non è un caso che nelle scorse settimane i vertici di Ltf, la “Lyon Turin ferroviarie” incaricata della progettazione dell'opera, abbiano incontrato i responsabili della direzione Trasporti illustrando lo stato di avanzamento dei la-

vori anche lato Italia. Progressi che secondo i promotori giustificerebbero la concessione del 40% dei fondi europei.

L'altra partita aperta è quella legata alla possibilità di ottenere contributi dell'Ue anche per la realizzazione delle opere nazionali di avvicinamento al tunnel di base. Si tratta di percentuali variabili tra il 15 e il 30%. Al momento, però, non ci sono ancora i progetti defi-

### IL COMMISSARIO VIRANO

«Il progetto low cost nasce su precise indicazioni da parte della Commissione»

nitivi e Parigi sembra intenzionata a giocare in anticipo questa partita. Lato Francia si stimano lavori per 5,1 miliardi e il contributo dell'Ue potrebbe essere importante per l'avvio dei lavori. Stesso discorso vale lato Italia.

Il braccio di ferro sembra giocare su queste voci. Almeno così pensa il commissario straordinario Mario Virano: «Il progetto low cost nasce anche su precise indicazioni di carattere economico da parte della commissione».