

Il caso

## Nonostante il budget ridotto, confermato l'impegno per la costruzione della linea Bruxelles "salva" la Torino-Lione ma sulle risorse resta l'incertezza

**PRESIDENTE**

Mario Virano  
numero uno  
dell'Osservatorio sulla  
Tav è  
fiducioso  
sulle  
risorse che  
giungeranno  
per il  
progetto  
della linea

**MARIACHIARA GIACOSA**

**N**EL 23 miliardi di euro che l'Unione europea ha destinato alle infrastrutture, ci sono anche i soldi della Torino-Lione. Quanti saranno alla fine è difficile dirlo con certezza, ma il documento uscito dal vertice di venerdì a Bruxelles è stato accolto con sospiro di sollievo a Torino. Rispetto alla richiesta iniziale degli Stati c'è stato un taglio: è innegabile, visto che la proposta dei governi prevedeva 31 miliardi di euro per i dieci progetti di infrastrutture strategiche, di cui far parte la tratta internazionale della Tav. Dal vertice di venerdì è arrivato invece il via libera per poco più di 23, di cui 10 destinati ai "progetti di coesione" so-

vraregionali. Per le infrastrutture ci sarebbero insomma 13 miliardi di euro. Più dei 12 che fonti vicine al Parlamento europeo avevano anticipato nei giorni scorsi e, soprat-

**Virano: "Siamo rassicurati: il contributo della Ue può arrivare al 40%"**

tutto, molto di più degli 8 miliardi del bilancio pluriennale precedente (2007-2013) che aveva assegnato all'alta velocità italo-francese un contributo del 27 per cento, pari a 700 milioni di euro. Questa volta

dovrebbe andare meglio, perché la cifra totale è più del doppio. «Siamo rassicurati - spiega il presidente dell'Osservatorio Mario Virano - La quota di finanziamento complessiva è tale da garantire le condizioni in modo che il contributo dell'Unione europea al nostro progetto possa arrivare al 40 per cento». Una possibilità, non una certezza, perché la suddivisione del budget, opera per opera, ancora non è stata fatta, e Bruxelles deciderà il suo intervento su ognuno dei dieci progetti strategici nell'arco dei prossimi dodici mesi. Il lavoro di lobby, insomma, non è finito. Parlamentari italiani e francesi, e soprattutto i due governi, dovranno ancora fare pressione sull'Unione europea per portare a casa 3,3 miliardi, equivalenti al 40 per cento del costo dell'opera. Altrimenti il rischio è che ci si debba accontentare del 30 per cento, ovvero di 2,7 miliardi. Quest'ipotesi però farebbe saltare tutte le previsioni economiche alla base degli accordi tra Italia e Francia, rinnovati non più di due mesi fa dal premier Mario Monti e da Francois Holland durante il vertice di Lione. Virano però è fiducioso che alla fine lo sforzo dei due paesi (l'Italia ha stanziato l'intera copertura economica dell'opera, quasi 3 miliardi entro il 2029), il pressing politico e il rispetto dei tempi del cantiere di Chiomonte e del progetto avranno la meglio rispetto alla concorrenza di altre opere europee. «L'Italia ha le carte in regola - osserva Virano - per la prima volta, due mesi fa ha stanziato tutte le risorse e da parte dell'Europa, e del coordinatore Jan Brinkhorst, non abbiamo mai avuto la sensazione che potessero esserci ripensamenti».