

Il caso

Bruxelles cambia le regole e la Torino-Lione ne beneficia

Dall'Unione Europea un altro regalo

Contributi anche per i lavori in Italia

MARIACHIARA GIACOSA

DOPO i 3.2 miliardi annunciati ieri, potrebbe non essere finita la «generosità» di Bruxelles nei confronti della Torino-Lione. Tra le carte del dossier sulle strategie finanziarie per il periodo 2014-2020 c'è un altro passaggio che inserirebbe la Tav nella top ten delle opere strategiche privilegiate.

La Commissione europea è disponibile a finanziare fino al 20%, e in certi casi addirittura il 30%, dei costi delle tratte nazionali, finora escluse dal contributo di Bruxelles. Al di là dei tecnicismi questo significa che qualche soldo comunitario potrebbe arrivare anche per i 4.4 miliardi della tratta da Sant'Ambrogio di Susa a Torino, che per ora pesano solo sulle casse del Governo italiano. Una assoluta novità perché fino a questo momento l'Europa partecipava ai costi delle tratte di confine, soprattutto in corrispondenza degli attraversamenti alpini e non delle cosiddette tratte interne, salvo pochi casi e comunque con un contributo che si fermava al 10%. Con la nuova impostazione varata l'altro ieri a Bruxelles lo scenario cambia



COMMISSARIO
L'olandese Jan Brinkhorst è coordinatore Ue della Torino-Lione. La sua relazione ha favorito la svolta di Bruxelles

lità che l'Europa ci mette a disposizione. L'impostazione che ha dato il commissario Kallas è questa: decidiamo con certezza cosa fare e cosa no, e poi, su ciò che è deciso, mettiamoci i soldi, in modo che si possa fare davvero». Un approccio «aggressivo» che spiega tra l'altro perché Bruxelles punti ora a entrare nella nuova Ltf e nei vari organismi di controllo che monitoreranno lavori e spese.

Da Virano arriva però una

Uno sconto che può variare tra 800 milioni e 1,3 miliardi
Virano: «Teniamo i piedi per terra perché non sarà facile conquistare quei fondi»

radicalmente. Saranno finanziate le linee ferroviarie di accesso a quelle internazionali, con contributi fino al 20%, che potrebbero salire al 30% nel caso in cui si tratti di linee minori che attraverso uno snodo si collegano a quelle di confine. È il caso della Torino-Lione: secondo l'attuale impostazione del progetto — che prevede l'utilizzo della ferrovia attuale fino a Susa, per lo meno

fino al 2025 — la linea storica, sotto Susa, arriva alla futura stazione internazionale e si collega al tunnel di base. Che detto in altri termini vuol dire una linea minore che si collega attraverso uno snodo, la stazione, a una internazionale.

La prospettiva è affascinante. Lo conferma anche il presidente dell'Osservatorio, Mario Virano: «Effettivamente è un'ulteriore e nuova possibi-

raccomandazione: «Teniamo i piedi per terra — raccomanda — perché non sarà facile conquistare quei fondi, ci vorrà impegno». Se l'impegno andasse a buon fine l'Italia potrà godere di un'ulteriore sconto da parte dell'Europa per una cifra tra 800 milioni e 1.3 miliardi. Niente male considerato il cattivo stato di salute dei conti pubblici italiani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA