

Tav, per l'Italia a rischio 926 milioni di fondi Ue

ALTA VELOCITÀ

Sulla Tav Torino-Lione sono a rischio 926 milioni di fondi Cef, i fondi europei per il finanziamento delle reti Ten-T. Se Italia, Francia e Ue non si accordano per tempo su una richiesta di proroga dei termini (possibile fino a due anni), c'è il pericolo che il Cef perda i fondi (e quindi i progetti infrastrutturali) e che le risorse finiscano nel bilancio comunitario.

Santilli — a pag. 2

Tav, per l'Italia a rischio fondi Ue da 926 milioni sull'asse est-ovest

Confronto a Bruxelles. Male il primo incontro: l'Italia deve chiarire la propria posizione e chiedere una proroga o presentare un «piano B». Senza l'anello Torino-Lione salterebbe l'intero corridoio

Giorgio Santilli

Non è andato bene l'incontro di giovedì scorso a Bruxelles fra i tecnici della commissione Ue e quelli del ministero delle Infrastrutture italiano sulla Tav Torino-Lione. Nella delegazione europea è rimasta l'impressione di confusione nella posizione italiana e questo ha generato la preoccupazione che è poi stata resa pubblica nella giornata di venerdì dal portavoce della commissaria Violeta Bulc.

L'allarme è, in realtà, triplice: che l'Italia non rispetti la scadenza di fine anno per spendere i fondi assegnati alla Torino-Lione; che il governo italiano non esprima rapidamente, in caso di rinuncia alla Tav, un «piano B» su un utilizzo alternativo dei fondi Cef (Connecting Europe Facility, il programma di finanziamento a supporto dei corridoi infrastrutturali Ten-T); che i ritardi rispetto agli impegni assunti sulla Tav portino a una perdita di fondi Cef che sarebbero assorbiti dal bilancio comunitario.

Detto in altri termini, se Italia, Ue e Francia non si accordano per tempo su una richiesta di proroga termini (possibile fino a due anni) o su un uso alternativo dei fondi che andrebbero

impegnati entro fine anno sulla Tav, il rischio è che il Cef (e quindi i progetti infrastrutturali) perdano fondi. Non meraviglia che la commissaria ai Trasporti sia preoccupata. A complicare

il tutto, il fatto che la Torino-Lione sia già in ritardo rispetto alle previsioni di impegno e di spesa e trascini nel ritardo l'intero Cef che quest'anno dovrebbe registrare un picco di spesa a 1.977,3 milioni (si veda il grafico).

Da qui il pressing Ue che per ora non ha contorni chiari ma avrà un momento decisivo fra maggio e giugno quando sarà fatta la verifica annuale sullo stato di attuazione dei corridoi infrastrutturali e si avvanzeranno eventuali proposte per spostare i fondi. Per allora le posizioni dovranno essere definite con atti formali.

Ma cosa rischia l'Italia e cosa pre-

vede il Cef per il Corridoio mediterraneo Lisbona-Kiev? Per l'Italia il rischio è la revoca dei contributi sull'intero corridoio e comunque - in base all'articolo 2, punto 17 del Grant Agreement per la prima tranche dei finanziamenti alla Torino-Lione firmato il 25 novembre 2015 - l'esclusione per cinque

anni dai fondi per «violazione dell'accordo». Stiamo parlando, in prima battuta, degli 813,8 milioni già concessi dal Cef alla Torino-Lione (di cui 120 erogati) cui si possono aggiungere gli altri fondi accordati a progetti partecipati dall'Italia sul corridoio: in tutto, come riporta l'ultimo report 2018

sul «Cef a supporto del Corridoio mediterraneo», 926 milioni. Oltre alla Torino-Lione, il documento segnala 4 milioni sulla sezione Milano-Brescia, 50,6 sulla Brescia-Venezia-Trieste, 52,9 sulla Milano-Cremona-Mantova, 5,6 sulla Cremona-Mantova-Venezia, mezzo milione per la Trieste-Divaca (Slovenia). Fra i progetti che potrebbero essere penalizzati, l'Alta velocità per l'aeroporto di Venezia (4 milioni), il Port Hub di Ravenna (37,4 milioni), l'interporto di Padova (4,6 milioni), la piattaforma multimodale di Vado (1,8 milioni), il sistema di na-



Commissaria Ue ai trasporti. Venerdì, Violeta Bulc ha invitato il governo italiano a chiarire al più presto la propria posizione sulla Tav. I ritardi rispetto agli impegni assunti potrebbero mettere a rischio i fondi europei Cef



vigazione del Nord Italia (9,3 milioni), il collegamento marittimo Venezia-Patrasso (1,7 milioni).

Intanto il ministero delle Infrastrutture ha seccamente smentito (parlando di «patacca» e «polpetta avvelenata») alcune cifre (2,4 miliardi di benefici per il progetto e quelle sui costi per il ripristino dei luoghi) attribuite da alcuni giornali alla nota del professore dissidente della task force sull'analisi costi-benefici, Pierluigi Coppola. La nota di Coppola parlava della necessità di apportare correzioni metodologiche, come considerare i soli costi attribuibili all'Italia e neutralizzare i costi dello Stato per minor gettito dalle accise. Queste indicazioni di correzioni - che eviterebbero distorsioni gravi dell'analisi ministeriale - non sono state smentite.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Corridoio mediterraneo

IL BUDGET

Andamento della spesa per anno.

Dati in milioni di euro



LE RISORSE EUROPEE

Fondi Cef per le tratte italiane.

Dati in milioni di euro

TRATTE ITALIANE	MILIONI DI EURO
Lione-Torino	813,8
Milano-Brescia	4,0
Brescia-Venezia-Trieste	50,6
Milano-Cremona-Mantova	52,9
Trieste-Divaca	0,5

Il Mit smentisce i numeri della relazione di Coppola ma non l'indicazione su accise e costi limitati alla quota Italia