

■ SELPRESS ■
www.selpress.com

Direttore Responsabile
Mario Calabresi

Diffusione Testata
279.921

L'ultimo ok dalla Ue: "L'opera si farà"

Da ieri la Torino-Lione è tra le 10 infrastrutture prioritarie. E Bruxelles coprirà il 40% dei costi

il caso

MARCO ZATTERIN
CORRISPONDENTE DA BRUXELLES

IL PIANO

L'insieme dei corridoi darà vita a una rete integrata entro il 2030

PONTE SULLO STRETTO

Kallas si smarca
"Nessun impegno è una scelta italiana"

La Torino-Lione passa l'esame senza problemi, la Commissione europea ritiene ora che il recente accordo italo-francese sia una base sufficiente per garantire che l'opera sia ultimata entro il 2030. Altra storia il corridoio ferroviario numero cinque, quello che va da Helsinki a La Valletta e, come richiesto dal governo italiano e come inizialmente non previsto da Bruxelles, corre per Palermo oltre che per Bari. Qui c'è l'incognita del Ponte sullo Stretto, sul quale il responsabile europeo per i Trasporti, Siim Kallas, pilateggia e lascia a Roma ogni responsabilità. «Non prendiamo alcun impegno - dice l'estone - se passa per aria o per mare è lo stesso, purché arrivi a destinazione nei tempi previsti».

La disputa che ne segue rischia di oscurare la rilevanza della strategia europea in questo momento di crisi galoppante e di sviluppo latente. La Commissione ha adottato un piano da 50 miliardi di euro per rilanciare le reti europee. Va e per trasporti (31,7 miliardi), energia (9,1) e Tlc (9,2). Questi fondi saranno versati per coprire circa il 20-30 per cento dei programmi che verranno realizzati dagli Stati membri, il che implica l'obbl-

go di mettere 70-80 euro su 100 ogni volta che l'Ue accetta di partecipare. In più, l'esecutivo ha anticipato la

possibilità di emettere dei project bond; prestiti obbligazionari decisamente innovativi garantiti dall'Europa con cui finanziare sul mercato le infrastrutture. Nel complesso, l'insieme dei capitali provenienti dal bilancio Ue e dalla Bei dovrebbe liberare investimenti per 4,6 miliardi.

«Un contributo importante alla crescita e al lavoro», assicura il presidente della Commissione, José Manuel Barroso. L'effetto moltiplicatore del denaro europeo, si calcola, è di sei volte, un euro investito ne genera sei. Per accelerare il piano, l'esecutivo comunitario ha identificato sul fronte dei trasporti dieci corridoi ritenuti prioritari per i quali prevede un completamento di qui al 2030. L'Italia è coinvolta nel numero uno (il corridoio baltico che arriva a Ravenna via Udine; nel tre (l'Algesiras-Budapest che passa sotto le Alpi); nel cinque (Helsinki-La Valletta che dopo Napoli si dirama per Bari e Palermo); nel sei (da Genova a Rotterdam).

«Lieto fine per la Torino-Lione - spiegano fonti della Commissione - l'intesa bilaterale sulla ripartizione dei costi ha eliminato l'ostacolo più importante». Nessuno si sbilancia sui fondi, ma i rapporti di spesa sono quelli di sempre. Vale anche per Palermo e il corridoio cinque. Gli uomini di Kallas volevano passare per la Puglia, era l'unica via che dava loro certezza. La pressione italiana è stata consistente. Il governo ha nella Sicilia un bacino di consenso importante, l'opposizione non voleva essere da meno. Incontri e lettere hanno fatto il gioco. Ieri sera gli eurodeputati nazionali hanno anche emesso un comunicato bipartisan di gaudio massimo dal qua-

le si sono ovviamente astenuti i leghisti.

«Palermo è una città importante in una regione importante, quindi è logico che sia stata inclusa nel corridoio transeuropeo», ha spiegato

Kallas, che però al ponte non si vuole legare e demanda la decisione all'Italia. La quale, spiegano a Bruxelles, «se presenterà un progetto realistico, credibile e completabile entro il 2030 - e se avrà i soldi per integrare il cofinanziamento - potrà anche ottenere dei fondi europei».

Solo una parte, sia chiaro. Si spiega che il ponte in quanto tale non è sulla lista della Commissione, dunque è facoltativo. L'Italia, dicono poi a Bruxelles, «ha sempre spiegato si tratterebbe di un progetto privato, con un ritorno previsto per gli investimenti attraverso il pagamento dei pedaggi: in tal caso, potrebbe ottenere i prestiti e le garanzie della Bei», mentre gli altri finanziamenti non sarebbero certi. Partita da giocare, insomma. Resta la confusione delle letture politiche, coi siciliani che lamentano i denari che non ci sono per saltare da Scilla e Cariddi, il governo che promette di autofinanziarsi sul mercato, il Pd che invita a usare i soldi per la crescita, gli ambientalisti che giudicano «grave» la posizione di Bruxelles in favore dell'opera. La porta, si vede, non è chiusa per quello che a sinistra chiamano il «Ponte Silvio». Che si faccia, però, è tutt'altra storia.

