

RETROSCENA

Corsa contro il tempo con la mediazione di Moavero e Toninelli per non perdere i fondi Ue
"Roma potrebbe ottenere più finanziamenti comunitari, ma la condizione è non creare ritardi"

Si arena la trattativa con l'Europa "Niente deroghe, l'Italia sblocchi"

MARCO BRESOLIN
INVIATO A BRUXELLES

I contatti diplomatici in corso nelle ultime ore sull'asse Roma-Bruxelles-Parigi sono frenetici e su più fronti. «L'interlocuzione è stata affidata a Conte, Moavero e Toninelli», dice Luigi Di Maio. Ma al momento i risultati non si vedono. Il piano del governo per bloccare i bandi della Tav senza pagarne le conseguenze si sta scontrando contro i limiti tecnici evidenziati da Bruxelles e contro la volontà politica di Parigi. Ci sono ancora 48 ore di tempo, ma questa strada non sembra offrire spiragli.

La strategia definita a Palazzo Chigi prevede nell'immediato lo stop alle gare d'appalto e, successivamente, la riddiscussione della contribuzione finanziaria con Francia e Commissione Ue. Su questo secondo aspetto potrebbe esserci qualche margine, ma i partner chiedono che prima l'Italia dia il via libera ai bandi.

È dunque sul primo punto che la trattativa si è incartata. Il ministro Danilo Toninelli ha chiesto a Bruxelles di consentire il blocco delle gare e al tempo stesso di mantenere per intero il co-finanziamento previsto (813 milioni di euro, di cui 120 già versati). Sullo stesso canale si è mosso anche Matteo Salvini, che ha chiamato il vicepresidente Jyrki Katainen per sostenere la richiesta del collega di governo. I due, però, non hanno trovato sponde. Per la Commissione non sono ammissibili ulteriori ritardi: «Le gare devono partire entro il 31 marzo, altrimenti la tranche da 300 milioni di fondi Ue verrà dirottata su altre opere» si sono sentiti dire. Tra la decisione del cda di Telt e la pubblicazione effettiva dei bandi ci sono alcuni passaggi tecnici che richiedo-

no circa due settimane ed è per questo che il via libera del board della società deve arrivare al più tardi entro il 15 marzo.

Fonti Ue fanno notare che in Europa ci sono molti altri progetti «concorrenziali», in avanzato stato di realizzazione, che avrebbero tutte le carte in regola per ricevere ulteriori finanziamenti Ue e che dunque starebbero puntando i fondi destinati alla Tav. Per questo il congelamento dei 300 milioni non sarebbe giustificabile agli occhi delle altre capitali. Il principio-cardine che muove l'impiego dei fondi europei è infatti racchiuso nello slogan «use it or lose it»: se non li usi li perdi.

Lo sanno benissimo anche a Parigi, per questo Elisabeth Borne continua a premere su Telt affinché dia il via libera alle gare (la società è partecipata al 50% dallo Stato francese e al 50% da Ferrovie dello Stato).

«Abbiamo sempre rispettato il desiderio del governo italiano di fare una riflessione su questo progetto – dice la ministra dei Trasporti – e siamo

aperti a una discussione su questo. Ma nel frattempo la Francia sostiene l'avvio delle gare d'appalto in occasione del prossimo cda di Telt». Tradotto: volete riddiscutere il finanziamento dell'opera? Possiamo parlarne, ma intanto facciamo partire i bandi perché altrimenti si perdono i fondi europei.

Per quanto riguarda la ripartizione dei costi, poco o nulla si potrà fare per la tranche di lavori che ricade sotto il corrente bilancio dell'Ue (quello che va dal 2014 al 2020). La Commissione ha stanziato 813 milioni di euro (dopo averne già versati circa 300 nel precedente bilancio), che corrispondono al 40% dei

costi totali. E la quota massima prevista dal regolamento, dunque non è possibile chiedere altri soldi a Bruxelles.

Diverso è il discorso per i lavori che ricadranno sotto il prossimo bilancio pluriennale (2021-2027). Un anno fa la Commissione europea aveva proposto di aumentare «fino al 50%» il co-finanziamento di tutte le opere incluse nella Connecting Europe Facility,

tra cui la Tav. Alla fine del 2018 c'è stato il primo via libera di Europarlamento e Consiglio. Posizione confermata anche al «trilogo», il tavolo negoziale a tre che si è concluso ieri notte. Ora manca solo l'ok finale da parte delle rispettive istituzioni, che viene dato per scontato.

Attenzione però: il prossimo bilancio Ue è ancora tutto da negoziare tra i 28 Stati e la sua dotazione sarà definita soltanto il prossimo anno.

Se le cose andassero secondo i piani della Commissione, grazie al cofinanziamento al 50% la prossima e ultima tranche di lavori per la Torino-Lione potrebbe ricevere 3,978 miliardi di euro di fondi Ue, ossia 795 milioni in più rispetto ai 3,183 preventivati (in caso di cofinanziamento al 40%). L'Italia risparmierebbe 463 milioni di euro. Ma c'è una condizione da rispettare: il progetto dovrà essere in regola e non aver subito ritardi immotivati. Dunque – fanno notare a Bruxelles – bloccare i lavori oggi potrebbe ridurre il finanziamento Ue futuro. —

BY NC ND AL DUNE DIRITTI RISERVATI

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato





Violeta Bulc, commissaria europea per i Trasporti

50%

Dal 2021
il cofinanziamento
dell'Ue alle grandi
infrastrutture
transfrontaliere salirà
dal 40% al 50%

795

I milioni di euro in più
che l'Italia potrebbe
ricevere dall'Unione,
ma la regola è netta:
progetto in regola
e niente stop immotivati
