

Il commento

**Tav, finanziamenti europei
 È questo ora il vero punto**

**Stefano
 Esposito**
 Deputato Pd

**Paolo
 Foietta**
 Architetto

A QUALCHE GIORNO DALLE VICENDE RELATIVE ALLA PRESUNTA VOLONTÀ FRANCESE DI ABBANDONARE IL PROGETTO DELLA TORINO-LIONE (AMPIAMENTE SMENTITA), CI PARE UTILE TENTARE DI CAPIRE, a mente fredda, che cosa è davvero successo. Quanto avvenuto riveste una rilevanza politica ed economica che nulla ha a che vedere con un'ipotesi di disimpegno francese sul fronte della Tav. I francesi hanno voluto porre una sollecitazione a cui né la politica né le istituzioni italiane hanno saputo dare risposta, ammesso ma non concesso che abbiano colto la sollecitazione in questione.

Lasciamo sullo sfondo le valutazioni espresse dal governo francese sulle risorse da investire e sulla riorganizzazione della spesa per i progetti ferroviari da realizzare; possiamo solamente auspicare che anche l'Italia intenda procedere con un'analoga programmazione volta ad individuare le priorità di investimento. Non c'è alcun dubbio rispetto al carattere prioritario che riveste la tratta transnazionale della Torino-Lione. Concentriamoci invece sul cuore del problema, ovvero sull'accordo intergovernativo tra Italia e Francia sottoscritto il 30 gennaio 2012 con la supervisione dell'Ue. Tale accordo prevedeva, in linea con il progetto Core Network Europe, un possibile aumento del contributo europeo per la tratta di valico, fino ad un massimo del 40% (anziché del 30%). Nei giorni scorsi la Francia ha ribadito la necessità di dare attuazione a tale accordo, spingendo anche l'Italia a prendere posizione sul tema e riportando la questione all'ordine del giorno dei rispettivi organi decisionali, oltre che all'attenzione della stessa Ue. Una battaglia che si gioca tutta in Europa, per la precisione nella sede del Parlamento Europeo a Bruxelles, con l'approvazione del documento di programmazione proposto dal vicepresidente della Commissione Europea Siim Kallas nell'ottobre del 2011. Il documento prevede l'estensione del finanziamento europeo fino al 40 % per le tratte «strategiche» transfrontaliere di valico re-

lative ai 10 corridoi prioritari. La tratta transfrontaliera della Torino-Lione rientra in tutte queste categorie ed è per questo, a pieno titolo candidabile al massimo del finanziamento. In tale documento rientra anche il possibile cofinanziamento europeo della tratte nazionali di adduzione; infine il documento proposto da Kallas prevede la possibile estensione della quota di cofinanziamento fino al 30% del costo totale. La tratta francese - 188 km contro gli 81 italiani - è molto onerosa (12 mld) e risulterà necessario procedere ad una sua realizzazione per fasi, come già avviene per la parte Italiana; un consistente cofinanziamento europeo renderebbe più facile il fasaggio nazionale, sia in Francia che in Italia. Riteniamo significativo il fatto che uno dei relatori del provvedimento sulle reti Ten sia Sergio Cofferati, europarlamentare eletto nel Nord ovest. La battaglia per l'ottenimento dei fondi europei richiede un'azione comune dei nostri due Paesi.

Tutt'altro è il meccanismo che si è creato in seguito alla giusta sollecitazione francese: a tutti i livelli si è infatti scatenata una polemica durata 24 ore che nulla aveva a che vedere con il merito delle questioni poste, e ancora più incomprensibile è che il vice presidente Tajani faccia proprio lo slogan «l'Europa ha già dato», dal momento che i rappresentanti italiani nella Commissione europea dovrebbero lavorare per gli interessi del nostro Paese e non per gli interessi di qualcun altro. Ora, se il punto è questo, allora è necessario che la discussione, che riguarda in primis il governo e in particolare il ministro Corrado Passera, ritrovi una sua dignità e, soprattutto, che si dica rapidamente quali azioni di lobby, concordate con la Francia, si intendono attuare affinché l'obiettivo del 40% possa essere raggiunto per la tratta transfrontaliera. Per queste ragioni è importante che il governo porti urgentemente all'approvazione delle Camere il trattato italo-francese. Ogni giorno perso è un giorno guadagnato dal movimento No Tav, che non è quello rappresentato dagli anarchici che campeggiano in Valle di Susa, ma quello che si annida in svariate istituzioni italiane. Speriamo di aver dato un contributo, affinché il dibattito che si sviluppa intorno alla Torino-Lione possa essere ricondotto all'interno di binari meno «provinciali».

...
**L'intesa
 Italia-Francia
 sia portata
 in Aula**

...
**In ballo fondi
 per la tratta
 di confine**