



Quei soldi che, invece che per il Tav, vorrebbe utilizzare meglio...

Dopo il rumore del fine settimana irrompe l'Unione europea poiché, al di là della campagna elettorale nostrana e delle reciproche esigenze di Lega e M5s, adesso ci sono accordi, date e scadenze da rispettare. Quando il livello dello scontro sulla Tav Torino-Lione tra Luigi Di Maio e Matteo Salvini, nonostante i due vicepremier si trovassero in Abruzzo, ha raggiunto livelli ancora più alti, è arrivata l'Ue, ovvero dal finanziatore di buona parte dell'Alta velocità, a dare precise indicazioni.

Le parole giunte da Bruxelles non lasciano spazio all'interpretazione: "Non possiamo escludere, se ci sono ritardi prolungati, di dover chiedere all'Italia i contributi già versati" per la Tav, oltre al "rischio che, se i fondi non sono impiegati, possano essere allocati ad altri progetti" europei, fa sapere un portavoce della Commissione Ue, che non ne può più delle incertezze tutte italiane che gravano sulla realizzazione della Torino-Lione. E poi ancora "l'attuale analisi costi-benefici" su cui lavora il governo italiano "non è stata richiesta dalla Commissione", aggiunge ricordando che già era stata presentata nel 2015. Da qui parte infatti il ragionamento odierno, senza contare che la Francia potrebbe chiedere all'Italia di restituire anche i suoi soldi e di pagare la copertura dei 25km di tunnel già scavato.

Ma andiamo per ordine. Il governo giallo-verde ha redatto un'analisi costi-benefici, ancora coperta da segreto, e da questo studio dovrebbe dipendere la decisione se realizzare o meno l'Alta velocità. Nello stesso tempo però il vicepremier leghista ha commissionato una sua analisi, ritenendo quella realizzata da Marco Ponti e dal suo team composto da molti No-Tav troppo schierata.

Sta di fatto che la prossima settimana ci sarà il primo appuntamento. Una data ancora non c'è ma entro una decina di giorni il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli dovrà incontrare il suo omologo francese Elisabeth Borne per illustrare l'analisi costi-benefici del professore Ponti, che in teoria è quella ufficiale. Anche se vi è il contro studio leghista e ciò la dice lunga sulle dinamiche interne al governo.

Il tempo è poco. Il 19 febbraio infatti si riunirà a Parigi il consiglio di amministrazione di Telt, il promotore pubblico di proprietà italiana e francese che è responsabile dei contratti firmati. Quindi la società per quella data attende indicazione su cosa fare riguardo le gare, cioè riguardo gli appalti congelati e che dovevano essere già stati sbloccati o annullati del tutto dal momento che il governo italiano aveva chiesto tempo fino al 31 dicembre. Il tempo in realtà è già scaduto.

Se entro il 19 febbraio non arrivano indicazioni in tal senso, sicuramente la pressione dell'Unione europea aumenterà così come quella della Francia. Infatti, non solo non è stata l'Ue a chiedere un'analisi costi-benefici, già – come ricordato oggi – redatta nel 2015, ma neanche la Francia ne sentiva la necessità. Ed è per questo che la pazienza oltralpe è terminata, come ha fatto sapere venerdì scorso la ministra Borne: "Il tempo sta per finire".

Tornando al calendario c'è un'altra data da segnare il rosso sul calendario. A fine marzo ci sarà la riunione periodica dell'Inea, l'organismo dell'Unione europea che controlla l'avanzamento dell'opera e visita i cantieri per vedere a punto si è arrivati. L'attenzione è alta, basti pensare che nel linguaggio europeo la Tav viene definita, così come il Brennero, "progetto faro" poiché ritenuta tra le principali e tra quelle dove sono stati investiti più soldi. L'opera insomma in cui si crede maggiormente.

A proposito di soldi, è necessario passare in rassegna le cifre. L'Italia rischia di dover rimborsare all'Unione Europea, per i ritardi e l'eventuale abbandono del progetto ferroviario della Tav, circa 500 milioni di euro, fondi già versati dal bilancio comunitario all'Italia, ma il conto potrebbe salire ulteriormente e avvicinarsi a 1,2 miliardi, se si tiene conto delle risorse nel bilancio Ue ancora disponibili per la Tav fino al 2020 e che verrebbero dunque riviste o cancellate. Per il periodo di bilancio 2007-2013, l'Ue infatti ha effettuato esborsi pari a 370 milioni di euro per la Tav, a cui si aggiungono 120 milioni già pagati per il 2014-2020.

Ci sono poi i fondi, già approvati e stanziati, da versare quando ci sarà l'aggiudicazione degli appalti per ora congelati. Si parla di gare pari a 1,9 miliardi, di cui il 41%, quindi 813,8 milioni di euro, è finanziato dall'Unione europea. La restante parte, poco più di un miliardo, sarà finanziata dall'Italia per il 57,9% e dalla Francia per il 42,1%. Per quanto riguarda l'Italia le risorse sono già disponibili perché impegnate nel Cipe del 2017.

A fronte di nessun passo, quindi a causa del mancato sblocco degli appalti, l'Inea potrebbe avviare un'istruttoria negativa e di conseguenza la commissione Europa potrebbe decidere uno stop ai finanziamenti. Se così non fosse, quindi se venisse dato all'Italia ancora del tempo, il rischio è la rivolta di tutti gli altri Paesi europei che non si sono aggiudicati questi finanziamenti. Per questa ragione l'Ue oggi ha messo in chiaro che quei soldi saranno destinati ad altri Stati, non certo all'Italia.