

Tav, i dubbi di Parigi sull'analisi italiana

Nel mirino dei francesi il peso attribuito dai tecnici ai pedaggi autostradali e alle accise sui carburanti. Il ministero dei Trasporti scavalca l'ambasciata a Bruxelles e fa arrivare il dossier alla Commissione Ue

**MARCO BRESOLIN
MAURIZIO TROPEANO**

Una premessa è necessaria: per Parigi e Bruxelles il termine «condivisione dell'analisi costi e benefici sulla Torino-Lione», utilizzato nelle note ufficiali del ministero delle Infrastrutture italiano, significa semplicemente che il documento è arrivato a destinazione. Lo spiega la Commissione Ue: dossier ricevuto, lo esamineremo. Stessa reazione era arrivata martedì dalla capitale francese dove il documento era stato trasmesso dall'ambasciatore a Roma. Ad oggi non ci sono reazioni ufficiali ma fonti attendibili hanno fatto filtrare i dubbi dell'esecutivo d'Oltralpe sui parametri scelti dalla commissione coordinata dal professor Marco Ponti e che hanno portato al saldo negativo di 7 miliardi.

Nel mirino, per le fonti francesi, ci sarebbe il peso attribuito ai costi negativi dei mancati incassi delle accise sui carburanti e dei pedaggi autostradali che varrebbe circa 6 miliardi, forse qualcosa di più, di perdite per i due Stati. Un'incidenza, dunque, determinante per il calcolo delle negatività che verrebbe contestata dalla Francia. Transalpine, l'associazione tra enti locali e imprese d'oltralpe che si batte per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario, sintetizza così le critiche: «Meno passeranno dalle Alpi Tir e auto più il rapporto costi e benefici sarà negativo». Un punto di vista di parte anche se le fonti francesi mettono in luce la necessità di calcolare tra le voci positive la riduzione delle emissioni di anidride carbonica, il calo degli incidenti e della congestione del traffico che hanno spinto l'Unione Europea a finanziare con 3,4 miliardi la tratta internazionale della Torino-Lione. Dal punto di vista francese, poi c'è chi si chiede anche se pagare meno tasse per i cit-

tadini rappresenti un costo negativo oppure un beneficio.

Niente di ufficiale, però, e adesso resta da capire quando, come e che cosa il governo di Parigi risponderà a quello italiano. Bruxelles, infatti, almeno per ora mantiene separati i tavoli. Ieri sera il dossier è stato recapitato alla Commissione europea. Da oggi gli esperti del gabinetto guidato dal commissario Violeta Bulc analizzeranno la relazione e la prossima settimana ci sarà un confronto a livello tecnico tra i funzionari europei e italiani (ma non francesi). Non è stato invece ancora fissato l'incontro tra il ministro Danilo Toninelli e il commissario Bulc.

A Bruxelles la modalità con cui il documento è stato recapitato all'esecutivo Ue ha certamente stupito i destinatari e chi di solito fa da tramite. L'Italia, come tutti gli altri 27 governi, ha una sua rappresentanza presso l'Ue. Si tratta di una sede diplomatica, guidata da un ambasciatore, che ha proprio la funzione di raccordo tra il governo e le istituzioni europee. Per esempio passano da lì i documenti che Roma intende trasmettere alla Commissione, e viceversa (tranne nei casi di corrispondenza diretta tra i ministeri e i gabinetti dei commissari).

Questa volta, invece, il ministro Toninelli ha deciso di bypassare completamente l'ufficio di Bruxelles guidato dall'ambasciatore Maurizio Massari. Inizialmente era stata ipotizzata una missione in terra belga dei tecnici della commissione Ponti in modo da recapitare «brevi manu» il dossier. Ma il faccia a faccia si sarebbe limitato alla consegna della relazione, visto che gli esperti europei non avrebbero avuto il tempo di esaminarla e dunque non sarebbe stato possibile alcun confronto. Allora il ministero dei Trasporti ha deciso di percorrere

una strada alternativa, certamente inusuale: il plico è stato consegnato a mano a un funzionario dell'ufficio della Commissione europea di Roma, dopodiché è stato inserito in una valigia diplomatica spedita a Bruxelles. Nella «massima riservatezza». —

© BY NICHOLA DI CRISTIPRESATI