

Torino-Lione, la Ue offre altri 795 milioni di cofinanziamento

ROMA La notizia è chiarissima: i soldi per la ferrovia ad alta velocità Torino Lione sono già pronti, praticamente sull'unghia. Dove praticamente vuol dire che oltre il 90% dei fondi sono in banca e all'Italia per chiudere la partita basterebbe stanziare appena - rispetto al valore dell'opera - altri 366 milioni per chiudere la partita e costruire assieme alla Francia il tunnel più lungo del mondo.

Da ieri questa cifra è praticamente ufficiale dopo la decisione della Commissione Europea di finanziare in misura ancora maggiore le grandi infrastrutture europee transfrontaliere dall'attuale 40% del costo dei lavori al 50%. Questo significa in soldoni che nel prossimo bilancio 2021-2027 Bruxelles aumenterà i finanziamenti europei in arrivo per la Torino-Lione e per il tunnel del Brennero di circa 1,1 miliardi di euro. Di conseguenza la quota residua che l'Italia deve ancora stanziare per le due opere scende da 1,2 miliardi ai soli 366 milioni. Ultima tranche che manca ai finanziamenti per la Tav.

CONTEGGI COMPLESSI

Per capirlo occorre armarsi di pazienza e rassegnarsi a fare un po' di conto. Per le due nuove linee ferroviarie di valico, da ieri la cifra complessiva coperta dalla Ue è di 6.328 milioni dei quali 2.350 per il Brennero e 3.978 per la Tav, perché l'aumento dal 40 al 50% della quota di coperture delle spese si traduce in una maggiore disponibilità di fondi europei pari a 362 milioni in più per il Brennero e 795 milioni in più per la Torino-Lione.

Si tratta di cifre elaborate per il Sole 24 Ore dai tecnici di Bbt e Telt, ovvero delle società pubbliche incaricate dai governi di Italia-Austria e Italia-Francia di realizzare le due opere.

Per quanto riguarda invece la quota di costo a carico dell'Italia, l'aumento del co-finanziamento Ue dal 40 al 50% porterà 181 milioni in più per il Brennero (che ha meno spesa residua) e 463 milioni per la Torino-Lione, in tutto quindi un alleggerimento di 643 milioni. Questo significa che se nel vecchio quadro finanziario l'Italia per completare le due opere avrebbe dovuto stanziare, nelle prossime leggi di Bilancio, ancora 1.207 milioni di euro, ora ne basteranno 564 (cioè appunto 463 milioni in meno), 366 per la Torino-Lione e 196 per il Brennero. Ma nel caso del Brennero il recente abbassamento dei costi ufficiali (da 8,8 a 8,38 miliardi) azzerò di fatto il fabbisogno residuo a carico del bilancio italiano. Dunque di fatto per realizzare le due opere a questo punto all'Italia mancano solo i 366 milioni per la Torino-Lione, il resto è già tutto nel bilancio italiano o in arrivo dall'Unione europea.

La Bbt e la Telt, le due società coordinatrici delle due opere pubbliche, arrivano a questi conteggi sulla base di calcoli molto complicati. Questo perché parte dei costi (come ad esempio la progettazione e indagini geognostiche) è già stata finanziata dalla Ue al 50%, mentre sui lavori la quota è attualmente il 40% per il periodo 2014-2020 (e prima ancora era il 30%). E poi perché i finanziamenti europei non vengono concessi in anticipo non su tutto il costo delle opere ma solo sulla parte di spesa prevista nel periodo di bilancio europeo, dunque 2007-2013, 2014-2020, e ora 2021-2027.