

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica		Logistica e infrastrutture	
22/23	La Repubblica	30/06/2015	<i>VIA AI FONDI EUROPEI PER TAV E BRENNERO (L.Cillis)</i>	2
22	La Stampa	30/06/2015	<i>DUE MILIARDI UE A TAV E BRENNERO (M.Zatterin)</i>	4
15	Libero Quotidiano	30/06/2015	<i>SCHIAFFO DI BRUXELLES ALL'ALTA VELOCITA' NIENTE FONDI EUROPEI PER IL TERZO VALICO</i>	5
5	Bresciaoggi	30/06/2015	<i>AVANTI TAV E BRENNERO STANZIATI 1,2 MILIARDI</i>	6
8	Giorno/Resto/Nazione	30/06/2015	<i>AVANTI CON LA TAV E IL BRENNERO" PIOGGIA DI MILIONI DA BRUXELLES (A.Farruggia)</i>	7
3	Il Giornale della Liguria	30/06/2015	<i>TERZO VALICO, NIENTE FONDI UE</i>	9
11	Il Secolo XIX	30/06/2015	<i>MA L'ITALIA SAPEVA DI DOVER FARE DA SOLA (Si.gal.)</i>	10
11	Il Secolo XIX	30/06/2015	<i>TERZO VALICO, NIENTE SOLDI DALL'UE (S.Gallotti)</i>	11
1	La Repubblica - Ed. Genova	30/06/2015	<i>LA UE: "NIENTE SOLDI AL TERZO VALICO" (M.Minella)</i>	13

STANZIAMENTI DI 1,2 MILIARDI PER 15 OPERE ITALIANE

Via ai fondi europei per Tav e Brennero

LUCIO CILLIS

ROMA. Sul piatto dei trasporti europei la Ue mette oltre 13 miliardi di euro. E sull'Italia ne piovono circa 1,2: buona parte serviranno a finanziare, al 50% con la Francia, la tratta ad alta velocità Torino-Lione che dovrà essere completata entro il 2019. Si tratta di 813,7 milioni per il 41% del progetto. I due Paesi provvederanno all'altro 59% dei lavori previsti. In tutto verranno finanziati 276 progetti scelti per migliorare la rete di infrastrutture europee.

Gli interventi approvati per il nostro Paese sono una quindicina e oltre alla Tav comprendono il valico del Brennero (302 milioni per il 50% del progetto per gli studi di fattibilità e 878 per il 40% dei lavori, da dividere fra Italia e Austria); il progetto di potenziamento del collegamento ferroviario per l'aeroporto di Malpensa con stanziamento di 2 milioni per il 50% del progetto. Il potenziamento della Chiasso-Milano è stato approvato con un finanziamento fino a circa 41 milioni; il rafforzamento del collegamento ferroviario di Malpensa è stato incluso fino a 2 milioni di euro di spesa. Il pacchetto europeo include anche soluzioni ambientali per il porto di Genova (4,6 milioni), uno studio per le autostrade del mare ("Gainn4core", fino a 13 milioni), il miglioramento della navigabilità del Po (9,2 milioni). Rafforzati anche il corridoio mediterraneo per le merci verso la Croazia (2,4 milioni) e attuato il corridoio Rotterdam-Genova (fino a 13,6 milioni). Potranno poi decollare due progetti per la gestione dello spazio aereo (fino a circa 245 milioni da dividere con gli altri paesi Ue). Sarà migliorato, infine, il terminal merci dell'interporto di Padova (fino a 3,4 milioni).

Secondo la commissaria ai Trasporti Violeta Bulc «si possono creare fino a 10 milioni di posti di lavoro aumentando il Pil europeo dell'1,8% entro il 2030». Per il premier Matteo Renzi «il riconoscimento ricevuto dall'Italia è il segno della determinazione e del buon lavoro fatto e siamo

più investimenti europei». Mentre il ministro dei Trasporti Graziano Delrio sottolinea come «il sistema logistico italiano, ulteriormente rafforzato dal piano strategico della logistica e dei porti, verrà potenziato».

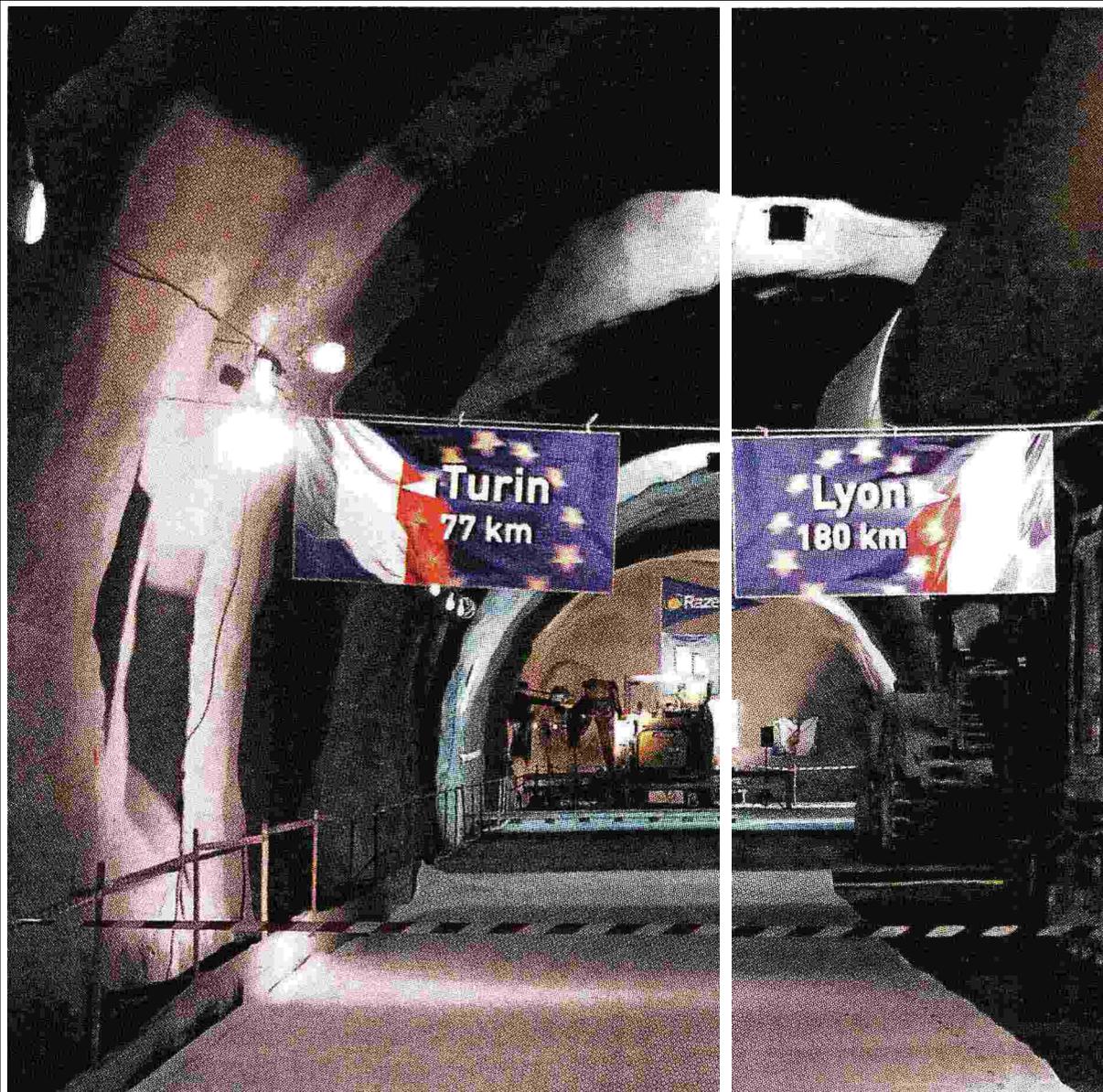


Graziano Delrio

Al porto di Genova 4,6 milioni per interventi ambientali. Allo studio le autostrade del mare

1,2 mld
I FINANZIAMENTI
 Arrivano 13 miliardi di fondi europei destinati ai trasporti. La quota per l'Italia è di 1,2 miliardi





GRANDI OPERE

Ue, 2 miliardi per la Tav e il Brennero



Marco Zatterin A PAGINA 22

FINANZIATE ANCHE LA CHIASSO-MILANO, LA VIA FLUVIALE SUL PO E LO STUDIO DELLE SOLUZIONI AMBIENTALI PER IL PORTO DI GENOVA

Due miliardi Ue a Tav e Brennero

Bruxelles dà via libera ai fondi per le grandi reti. Ma resta fuori il terzo valico dei Giovi

MARCO ZATTERIN
CORRISPONDENTE DA BRUXELLES

Arrivano i fondi per le grandi reti, 13,1 miliardi per l'intera Unione europea, e oltre due per i progetti che riguardano l'Italia. La Commissione Ue ha annunciato ieri il programma dei finanziamenti per il periodo 2014-2020, decidendo di mettere a disposizione la propria borsa per quindici iniziative nazionali, fra cui la Torino-Lione, la linea del Brennero, la Chiasso-Milano, la via fluviale sul Po, le autostrade del mare, il raccordo fra lo scalo Malpensa e la rete ferroviaria principale. Escluso il terzo valico di Giovi fra Liguria e Piemonte. «Siamo stati costretti a fare delle scelte - rivela una fonte europea - e questo dossier non era abbastanza transfrontaliero».

Il segnale di Bruxelles
Sono soldi importanti, stan-

ziati e pronti ad essere versati man mano che si procederà fattualmente con i lavori. Il contributo europeo è significativo su certe tratte, vale il 41 per cento sulla linea ad alta velocità che passa sotto il Moncenisio, al 50 per quella che conduce verso l'Austria. È un segnale dell'Europa che cerca di perseguire una ordinaria amministrazione nonostante gli choc della crisi greca e lo scetticismo per il processo di integrazione. «L'attuazione della rete transeuropea dei trasporti potrebbe creare fino a 10 milioni di posti di lavoro e aumentare il Pil europeo dell'1,8% entro il 2030», scommette Violeta Bulc, responsabile Ue per i Trasporti. Non è un dato impossibile.

I fondi andranno meritati. La prassi prevede che l'Ue paghi in prima battuta un anticipo, poi versi mentre avanzano i cantieri. «Per incassare bisogna spendere», riassume un alto funzio-

nario. Vale soprattutto per la realizzazione (a lungo incerta) del tunnel di base del Moncenisio, per il quale Bruxelles è pronta a versare sino a 813 milioni, somma che la rende il primo azionista dell'opera, visto che Francia e Italia si dividono il resto dell'impegno in parti diseguali (noi paghiamo di più). La Milano-Chiasso può incassare 40 milioni, Malpensa appena due, lo studio delle soluzioni ambientali per il porto di Genova sino a 4,6, la realizzazione del corridoio Rotterdam-Genova fino a 13,6. Il Brennero vanta due profili: uno di studio e l'altro per il tunnel di base, fino a circa 1,2 miliardi da smezzare con l'Austria.

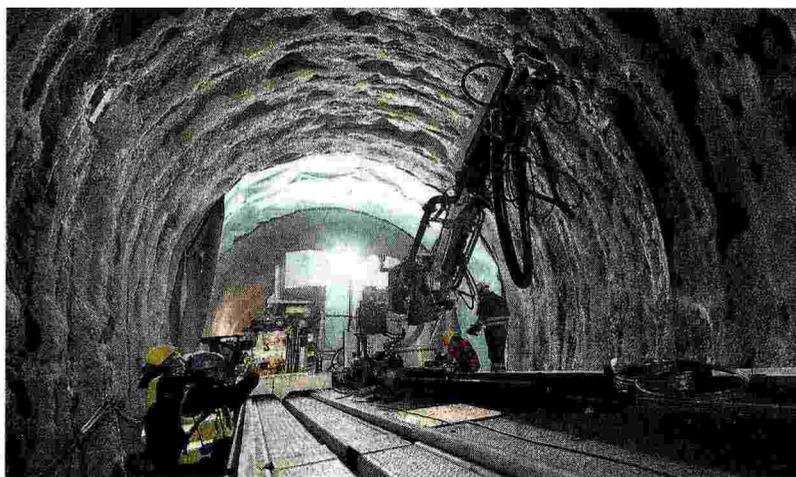
I dubbi

Molto interessante, fra i capitoli di questa che si chiama la «Connecting Europe facility» (Cef), il piano per miglioramento della navigabilità del Po (fino a 9,2 milioni) che, secondo un addetto ai

lavori, «ha bisogno solo dell'ultima spallata e può diventare operativo in fretta». Un peccato, invece, l'accantonamento del valico dei Giovi. Una fonte europea rivela l'esistenza di «dubbi sulla cospicua relazione fra costi e benefici, anche perché si tratterebbe della terza linea». Oltretutto, si fa notare, risultano esserci stati dei contatti «molto primitivi» del gruppo Maersk con le autorità portuali di Genova e la regione Liguria. I danesi, racconta la fonte, avrebbero accarezzato l'idea di proporre di sobbarcarsi in prima persona il costo del terzo valico in cambio della possibilità di avere un terminal loro, rifatto, moderno e flessibile. «Erano persuasi che fosse un affare - si precisa nei corridoi delle istituzioni -, che potessero farci viaggiare sopra centinaia di treni e che, se gestita da loro, la partita sarebbe stata decisamente meno cara». E poi? «Non so come sia finita: però penso che l'idea possa non essere morta».

10 milioni
I posti di lavoro che potrebbe creare l'attuazione della rete transeuropea dei trasporti entro il 2030

813 milioni
I fondi europei per la Tav, da dividere con la Francia: somma che rende Bruxelles il primo azionista dell'opera



I lavori per lo scavo del tunnel esplorativo di Chiomonte

LA FERROVIA TORTONA/NOVI LIGURE-GENOVA**Schiaffo di Bruxelles all'Alta Velocità
Niente fondi europei per il Terzo Valico**

L'Europa esclude il Terzo Valico dai fondi continentali per le infrastrutture. Si tratta della ferrovia ad alta velocità Tortona/Novi Ligure-Genova che dovrebbe creare un collegamento rapido fra il capoluogo ligure e l'entroterra. La notizia piomba da Bruxelles: l'Italia ha ottenuto i fondi europei della Connecting Europe Facility per realizzare 15 progetti, tra cui la Lione-Torino, il valico del Brennero, la Milano-Chiasso, il Po e il porto di Genova. Si parla di una cifra complessiva di circa 1,2 miliardi di euro. Nello specifico, la Commissione Ue ha selezionato 276 progetti sui circa 700 arrivati. L'Italia, spiegano i tecnici dell'esecutivo, si situa al terzo posto dopo Germania e Francia per i finanziamenti che riceverà. Ma l'esclusione del Terzo Valico è uno schiaffo che brucia. Era stato progettato nel 1991 e i lavori sono cominciati nel 2013.



BRUXELLES. Le decisioni della Commissione Ue per la realizzazione di 15 lavori strategici

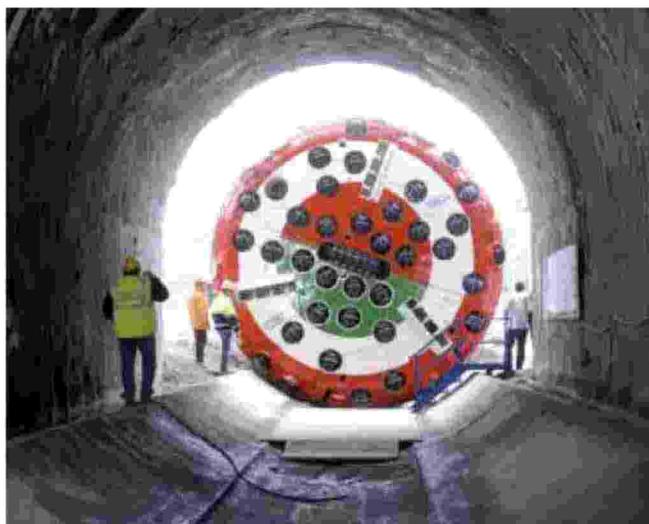
Avanti Tav e Brennero Stanziati 1,2 miliardi

I due progetti chiave riguardano i tunnel di base del Moncenisio e quello per il collegamento con l'Austria. Potenziata anche la Chiasso-Milano

BRUXELLES

Avanti sulla Tav e sul Brennero, ma anche sulla Chiasso-Milano e non solo. Un sì deciso viene dalla Commissione Ue, che ha assegnato all'Italia circa 1,2 miliardi di euro per la realizzazione di infrastrutture strategiche per i trasporti per un totale di 15 progetti. Tra questi i tunnel di base di Moncenisio e Brennero. Sui 700 progetti candidati e tra i 276 selezionati per un importo complessivo di 13,1 miliardi di fondi Ue dalla Connecting Europe Facility, l'Italia, spiegano i tecnici di Bruxelles, è terza dopo Germania e Francia per risorse assegnate. «Il riconoscimento ricevuto dall'Italia», ha dichiarato il premier Matteo Renzi, «è il segno della determinazione e del buon lavoro fatto» e «significa più investimenti europei».

In questo modo, ha sottolineato il ministro ai Trasporti Graziano Delrio, «il sistema logistico italiano, che verrà ulteriormente rafforzato dal piano strategico della logistica e dei porti, verrà potenziato». I due progetti chiave, anche in termini di finanziamento, sono il Brennero, per cui l'Italia ha sia uno studio



La grande «talpa» che viene usata per il tunnel del Brennero

Fra le altre opere il collegamento ferroviario dello scalo di Malpensa e la navigabilità del fiume Po

che i lavori per il tunnel di base (fino a circa 1,2 miliardi di fondi Ue da dividere con l'Austria), e la Tav, per la realizzazione del tunnel di base del Moncenisio (fino a un massimo di 813 milioni da di-

Dopo Germania e Francia il nostro Paese è terzo per l'assegnazione delle risorse nei trasporti

vedere con la Francia). Vi è poi il potenziamento della Chiasso-Milano (fino a circa 41 milioni), il rafforzamento del collegamento ferroviario di Malpensa (fino a 2 milioni), soluzioni ambien-

tali per il porto di Genova (fino a 4,6 milioni), uno studio per le autostrade del mare (Gainn4core, fino a 13 milioni), il miglioramento della navigabilità del Po (fino a 9,2 milioni) e uno studio sui suoi sistemi di comunicazione (fino a 1,2 milioni).

Tra i selezionati vi è anche il rafforzamento del corridoio mediterraneo per le merci verso la Croazia (sino a 2,4 milioni), l'attuazione del corridoio Rotterdam-Genova (fino a 13,6 milioni), due progetti per la gestione dello spazio aereo (fino a circa 245 milioni da dividere con gli altri paesi Ue), poi uno studio per una piattaforma per l'ottimizzazione dello scambio di informazioni per i trasporti stradali (fino a 7,4 milioni da dividere con gli altri partner). Infine, il miglioramento del terminal merci dell'interporto di Padova (fino a 3,4 milioni).

Ora la lista dei progetti selezionati da Bruxelles verrà trasmessa agli stati membri e all'Europarlamento, e il via libera finale da parte della Commissione è atteso per il 10 luglio. In autunno, ha annunciato la commissaria ai trasporti Violeta Bule, ci sarà comunque un secondo bando per un ammontare complessivo di fondi Ue per circa 7 miliardi. «La risposta da parte degli stati membri è andata al di là di ogni nostra aspettativa, i progetti erano tutti molto buoni», ha affermato Bule. ●

Dalla Tav al Brennero

Grandi opere,
arrivano i fondi
di Bruxelles

FARRUGGIA ■ A pagina 8

**Secondo bando in autunno
In palio un altro tesoretto**

In autunno, ha annunciato la commissaria ai trasporti di Bruxelles, Violeta Bulc, ci sarà un secondo bando per un totale di fondi Ue pari a circa sette miliardi

«Avanti con la Tav e il Brennero» Pioggia di milioni da Bruxelles

L'Europa promuove 15 infrastrutture strategiche per il nostro Paese

Alessandro Farruggia

■ ROMA

ARRIVA una mano dall'Europa per ridurre il gap infrastrutturale del nostro Paese. La Commissione Ue ha assegnato all'Italia circa 1,2 miliardi di euro per la realizzazione di 15 progetti strategici per i trasporti. Sui 700 piani candidati e tra i 276 selezionati per un importo complessivo di 13,1 miliardi di fondi Ue dalla *Connecting Europe Facility*, l'Italia, spiegano a Bruxelles, è terza dopo Germania e Francia per risorse assegnate. «Il riconoscimento ricevuto dall'Italia», ha dichiarato il premier Matteo Renzi, «è il segno della determinazione e del buon lavoro fatto» e «significa più investimenti europei». «In questo modo - ha sottolineato il ministro ai Trasporti Graziano Delrio - il sistema logistico italiano, che verrà ulteriormente rafforzato dal piano strategico della logistica e dei porti, sarà potenziato con opere che consentiranno collegamenti più efficaci e un trasporto più sostenibile». Critico invece il movimento Cinque Stelle del Piemonte: «Abbiamo avuto briciole rispetto al costo complessivo della Torino-Lione, che ammonta a 8,5 miliardi: questo è un definanziamento europeo. E la riprova che l'Europa non ha interesse a sostenere opere inutili come la Torino-Lione».

IL PROGETTO più importante è quello del valico ferroviario del Brennero, per il quale sono stati ammessi a finanziamento sia lo studio che il tunnel di base (il primo riceverà un finanziamento pari al 50% del costo stimato, ovvero 302.850 milioni sui 605.700 previsti; la seconda 878.640 milioni su 2 miliardi e 196.600 milioni pari al 40%. I finanziamenti andranno divisi con l'Austria). Secondo in ordine di importanza è la Tav Torino-Lione per la realizzazione del tunnel di base del Moncenisio (fino a un massimo di 813 milioni da dividere con la Francia). Vi è poi il potenziamento della Chiasso-Milano (fino a circa 41 milioni), il rafforzamento del collegamento ferroviario di Malpensa (fino a 2 milioni), soluzioni ambientali per il porto di Genova (fino a 4,6 milioni), uno studio per le autostrade del mare (Gainn4core, fino a 13 milioni), il miglioramento della navigabilità del Po (fino a 9,2 milioni) e uno studio sui suoi sistemi di comunicazione (fino a 1,2 milioni).

Tra i selezionati vi sono anche il rafforzamento del corridoio mediterraneo per le merci verso la Croazia (sino a 2,4 milioni), l'attuazione del corridoio Rotterdam-Genova (fino a 13,6 milioni), e il miglioramento del terminal merci dell'interporto di Padova (fino a 3,4 milioni). Ora la lista dei progetti selezionati da Bruxelles verrà trasmessa agli Stati mem-

bri e all'Europarlamento, e il via

libera finale da parte della Commissione è atteso per il 10 luglio. In autunno, ha annunciato la commissaria ai trasporti Violeta Bulc, ci sarà comunque un secondo bando per un ammontare complessivo di fondi Ue per circa 7 miliardi.

«La risposta da parte degli Stati membri è andata al di là di ogni nostra aspettativa, i progetti erano tutti molto buoni ed è stato difficile scegliere», ha affermato Bulc, spiegando che la priorità è andata a quelli che avevano il «più alto valore aggiunto per l'Ue» e quindi con un aspetto maggiormente transfrontaliero.



**L'Unione riconosce
la nostra determinazione
e il buon lavoro
che abbiamo fatto**

LE CIFRE

R&C

15

PROGETTI

Sono le opere italiane cofinanziate dall'Unione europea

1,2

MILIARDI

Da dividere con l'Austria per uno studio e i lavori del tunnel al Brennero

813

MILIONI

Da spartire con Parigi per la costruzione del tunnel Tav

2

MILIONI

Serviranno a potenziare il collegamento ferroviario per Malpensa



Focus

Porto di Genova

Oltre ai progetti relativi al Brennero e alla Tav, l'Unione Europea cofinanzia il potenziamento della Milano-Chiasso, la messa in opera di soluzioni ambientali per il porto di Genova, il miglioramento della navigabilità del Po e altre infrastrutture

AMBIENTE
Il porto di Genova
(Ansa)



PIÙ CONNESSI CON L'ESTERO

Questa è un'ottima notizia per l'Italia. Così conetteremo meglio il nostro Paese all'Europa

GRAZIANO DELRIO



I numeri

13,1 miliardi

Sono i fondi stanziati dalla Commissione Ue, attraverso il sistema del Connecting Europe Facility, per la realizzazione di una serie di progetti europei legati ai trasporti

276 piani

L'Unione europea ha deciso di contribuire alle spese per la realizzazione di 276 progetti selezionati su un totale di 700 piani candidati

3 Stati

Gli analisti di Bruxelles spiegano che l'Italia è al terzo posto, dopo Germania e Francia, fra i Paesi dell'Unione per risorse assegnate dalla Commissione

Infrastrutture Paolo Odone: «Ennesima beffa per Genova»

Terzo Valico, niente fondi Ue

Brutta tegola sull'opera infrastrutturale già in realizzazione

■ L'Unione europea esclude il Terzo Valico dai fondi europei per le infrastrutture. Una battuta d'arresto pesantissima per l'opera infrastrutturale i cui primi lotti sono già in fase di cantiere. L'Italia, infatti, ha ottenuto i fondi europei della «Connecting Europe Facility» per realizzare quindici progetti, tra cui la Lione-Torino e il valico del Brennero, e il porto di Genova, per circa 1,2 miliardi, ma non quelli per proseguire il Terzo Valico. Lo ha deciso la Commissione Ue, che ha selezionato 276 progetti sui circa 700 arrivati, a cui assegnerà complessivamente 13,1 miliardi di euro. L'Italia, spiegano tecnici dell'esecutivo, si situa al terzo posto dopo Germania e Francia per i finanziamenti che riceverà. Tra gli altri progetti anche la Milano-Chiasso, il porto di Genova e il Po.

L'ex commissario al Terzo Valico Walter Lupi non contesta la decisione dell'Unione europea ma attacca il governo italiano per la scarsa incisività sull'opera: «Questa decisione è la prova

dell'interesse che lo Stato italiano nutre per le grandi opere - ha detto Lupi nominato nel 2009 alla guida del progetto, salvo essere destituito nel 2014 -. È il segnale di chi ha poco interesse nei confronti di queste opere. Evidentemente si ha più interesse per le rotatorie stradali».

«Ancora una volta, dopo il declassamento dell'aeroporto e il congelamento dell'ultima fase del raddoppio ferroviario Genova-Ventimiglia, Genova è stata beffata proprio sulle infrastrutture, che sono linfa vitale per la sua economia. L'esclusione del Terzo Valico è prima di tutto figlia di una scarsa attenzione della Ue nei confronti dei porti, perché non è stato considerato il ruolo di Genova come punto di accesso verso l'Europa per le merci di tutto il mondo. Ma è anche figlia di una scarsa attenzione per le grandi opere in generale e per il Terzo Valico in particolare, un'opera che Genova aspetta da oltre 100 anni», ha commentato Paolo Odone presidente della Camera di Commercio.



CANTIERE Uno dei cantieri del Terzo valico ferroviario



L'EX COMMISSARIO LUPI: «UTILIZZATI SOLO FONDI NAZIONALI»

Ma l'Italia sapeva di dover fare da sola

Dall'Europa mai un impegno formale. Toti: «L'opera si farà, malgrado il governo»

IL RETROSCENA

GENOVA. «Non c'è nessun pericolo per l'opera, nessun rischio che i lavori subiscano uno stop». Walter Lupi da un anno non è più commissario del Terzo valico: scaduto ormai da mesi il suo mandato, il governo non ha mai nominato un successore: «La bocciatura europea non è legata a questo motivo, ma è chiaramente un segnale che c'è poca attenzione per l'opera». Per Lupi non ci sono rischi «perché sui soldi europei non abbiamo mai fatto affidamento e l'opera, infatti, è finanziata interamente dallo Stato: a quel famoso e datato accordo sul 20% del contributo europeo all'opera non ci ha mai creduto nessuno, per questo è stato deciso di finanziare il valico interamente con soldi italiani». Ma è mai avvenuta una trattativa tra Maersk, la Regione e i porti liguri?: «Che io sappia non c'è mai stato un tavolo del genere. Pretendere un terminal in cambio del finanziamento all'opera è un



Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio

ANSA

«mercato delle vacche» a cui non voglio credere».

A ottenere poco sulle infrastrutture in generale e sul Terzo Valico in particolare, è tutta la Liguria: «Paghiamo l'isolamento dal sistema - spiega il governatore Giovanni Toti - E Lo vedi a Roma e a Bruxelles: in questi anni la regione è campata di autarchia». Non solo: «Paghiamo anche una debolezza strutturale del governo in Europa - rincara la dose Toti - Mi spiego: nelle fasi di trattativa su quale opera finanziare, gli altri Paesi si saranno certamente messi d'accordo. È una politica di compensazione alla

quale, visti i risultati noi non con la Mogherini (*Alto rappresentate per la politica estera dell'Unione, ndr*) noi non abbiamo preso parte. E cosa potevamo offrirgli? Se hai un commissario forte porti a casa i risultati, altrimenti non porti a casa nulla». Il binario europeo del Terzo valico per ora sembra morto, ma l'opera non si ferma: «Non sono preoccupato, l'opera è strategica per il Paese non solo per la Liguria. Entro la settimana il governo dovrebbe dare via libera ai 600 milioni che sono il finanziamento parziale del terzo lotto» dice Toti.

I progetti liguri inseriti nel-

la corsa al finanziamento europeo erano tre: «Come Regione avevamo inviato tre richieste di finanziamento: il valico dei Giovi appunto, il nodo ferroviario di Genova e la linea Tirrenica: bocciati tutti e tre» spiega Raffaella Paita che da assessore regionale alle infrastrutture della giunta Burlando e candidata alla presidenza, quel dossier lo aveva firmato. Avete fatto poca pressione?: «Assolutamente no - si difende - per noi era tutto a posto. Quella europea è una decisione miope e sbagliata ed è molto negativa per il territorio. Chiedo che intervengano i nostri parlamentari europei affinché facciano pressione. Poi tocca anche a Toti farsi sentire a Bruxelles».

Ieri il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio non ha risposto alle richieste di spiegazione del *Secolo XIX* sugli eventuali rischi che corre il territorio per il mancato finanziamento da parte europea del Terzo valico. Forse l'Europa non è l'unica a non crederci.

SIG.AL.



■ LA FERROVIA

Terzo valico, Bruxelles
nega i finanziamenti
ma i lavori vanno avanti

GALLOTTI >> 11

L'INFRASTRUTTURA ESCLUSA DALLA LISTA DELLE OPERE SOSTENUTE

Terzo valico, niente soldi dall'Ue

Bruxelles non finanzia la ferrovia dei Giovi. I lavori andranno avanti comunque

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Nemmeno un euro sul Terzo valico. La Commissione europea ha assegnato fondi per 13,1 miliardi di euro, ma per l'opera che collegherà il porto di Genova ai corridoi in cui viaggiano le merci del continente, non c'è spazio «perché non è cross-border» dicono da Bruxelles, non connette cioè due o più paesi dell'Unione.

Dietro la bocciatura però una fonte europea rivela che c'è dell'altro: l'esistenza di «dubbi sulla cospicua relazione fra costi e benefici, anche perché si tratterebbe della terza linea ferroviaria». Oltretutto, si fa notare, risultano esserci stati dei contatti «molto primitivi» del gruppo Maersk con le autorità portuali liguri e la Regione. I danesi, racconta la fonte, avrebbero accarezzato l'idea di proporre di sobbarcarsi in prima persona il costo del Terzo valico in cambio della possibilità di avere un terminal loro, rifatto, moderno e flessibile. «Erano persuasi che

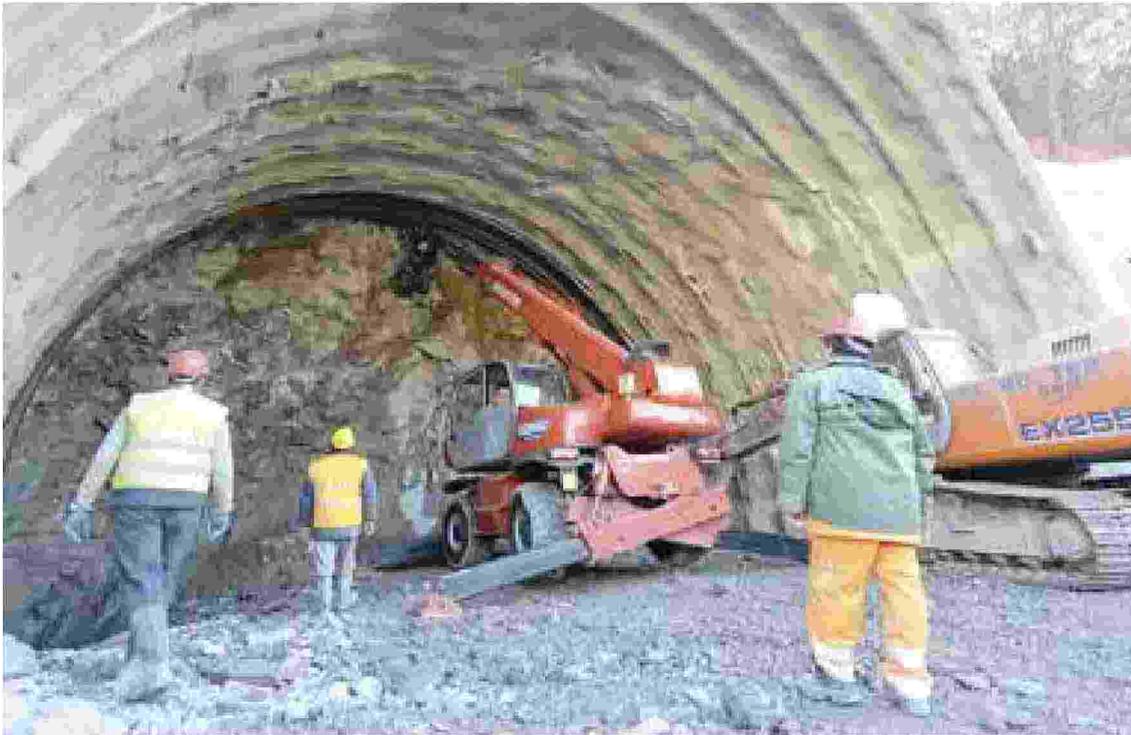
fosse un affare - si precisa nei corridoi delle istituzioni -, che potessero farci viaggiare sopra centinaia di treni e che, se gestita da loro, la partita sarebbe stata decisamente meno cara». E poi? «Non so come sia finita; però penso che l'idea possa non essere morta».

L'Europa aveva chiesto, nell'ambito del programma *Connecting Europe Facility*, a tutti i paesi membri di presentare progetti per infrastrutture da finanziare e a Bruxelles ne sono piovuti in totale 700. Di questa enorme lista della spesa sono sopravvissute 276 opere. Renzi esulta perché arriveranno 1,2 miliardi all'Italia. La Liguria un po' meno, perché solo due progetti sono stati finanziati: 4,6 milioni di euro per il porto di Genova e 13,6 milioni per il segnalamento ferroviario della Genova-Rotterdam. Dentro al mega pacchetto europeo l'Italia porta a casa risultati significativi soprattutto sulla Tav Torino-Lione e sul Brennero, i due progetti chiave: per la prima

opera l'Europa garantisce il finanziamento di 813,7 milioni per il 41% del progetto, mentre per il Brennero sono in arrivo 302 milioni per il 50% del progetto per gli studi di fattibilità e 878 per il 40% dei lavori, da dividere fra Italia e Austria. Il Terzo valico comunque non rischia lo stop dei lavori, il contributo europeo non è fondamentale nella prosecuzione dell'opera. Ha ottenuto qualcosa lo scalo genovese: i soldi serviranno per il cofinanziamento della piattaforma ecologica di calata olii minerali e per l'elettrificazione del Vte, il terminal container a ponente del capoluogo. C'è ancora da segnare un finanziamento nello studio in cui è capofila Rina sull'Lng che vede coinvolta anche l'Autorità portuale. Ora dopo la selezione della Commissione, la lista passerà all'Europarlamento che deciderà velocemente, entro il 10 luglio. Poi un altro bando da 7 miliardi il prossimo autunno, sperando che per la Liguria finisca meglio.

www.themeditelegraph.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere del Terzo valico dei Giovi aperto a Borzoli (Genova)

PAMBIANCHI



LA BOCCIATURA

La Ue: “Niente soldi al Terzo Valico”

MASSIMO MINELLA

L'EUROPA bocchia il terzo valico. Non la sua realizzazione, che anzi è ben vista, ma la sua valenza “transnazionale”, che viene respinta, così come la cifra richiesta dal governo italiano, 160 milioni. L'opera non ha le caratteristiche per beneficiare del sostegno comunitario perché di fatto “unisce due regioni”, la Liguria e il Piemonte.

SEGUE A PAGINA VIII



Terzo valico dei Giovi il verdetto di Bruxelles: l'opera non è europea

Ancora respinta la richiesta di finanziamento promossi i tre progetti del porto di Genova

«SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA»

MASSIMO MINELLA

INECCEPIBILE se si guarda al progetto che buca gli Appennini e arriva a Tortona. Grottesco, se se si considera che il terzo valico ferroviario dei Giovi è solo il primo anello di una catena infrastrutturale e logistica che arriva fino a Rotterdam. Anche da questo punto di vista, però, la Commissione Europea si cautela e non nega (come potrebbe?) l'esistenza e l'importanza del collegamento Genova—Rotterdam, che beneficia anche di un (piccolo) contributo, 13,6 milioni. Il problema resta però quello di partenza, che il terzo valico è un'opera tutta italiana, che non a caso viene interamente finanziata dal governo con apposite leggi che ne dividono in lotti costruttivi le sue fasi realizzative (sei), fino a coprire l'importo complessivo di 6,2 miliardi. Nessuno, da questo pun-

to di vista, può sollevare obiezioni: in questo modo sono già stati pagati i primi due lotti costruttivi per 1,6 miliardi e il Cipe giovedì si riunirà assicurando altri seicento milioni di euro. Insomma, il “no” di Bruxelles non ferma la realizzazione del terzo valico, ma dal punto di vista politico non è affatto un segnale positivo. Anche perché, a scorrere l'elenco delle opere ritenute “transnazionali” qualche dubbio viene spontaneo. Passi per le grandi opere, la costruzione del tunnel del Brennero che costa due miliardi e che riceve 878 milioni, la Torino—Lione, la Milano—Chiasso, giù giù fino alla Trieste—Divacca (città slovena). Qui il denominatore “transnazionale” è evidente. Ma che c'azzecca, tanto per fare un esempio, il Po, fiume per eccellenza italiano eppure entrato nei finanziamenti? La logica transnazionale dell'intervento sarebbe riconducibile al suo delta adriati-

co, vicino alle coste dei Paesi dell'ex Jugoslavia. Un capitolo a parte merita invece il porto di Genova, che vede premiati tre suoi progetti, con un concorso alle spese del 20 per cento imputati all'Europa. L'elenco riguarda la piattaforma ecologica di calata Oli Minerali, l'elettrificazione del porto di Prà—Voltri e la realizzazione di un piccolo impianto “Lng” sulla nuova diga foranea del porto di Sampierdarena (capofila del progetto il Rina). Tutto bene, ma che c'entra il carattere transnazionale di questi progetti così marcatamente genovesi? Semplice, la Commissione ha condiviso le proposte sostenute dal governo italiano relative ai piani del primo porto della Penisola all'interno del progetto di potenziamento delle autostrade del mare che punta a favorire la crescita del trasporto via mare delle merci.

Se il porto quindi riceve finanzia-

menti per 4,6 milioni, il terzo valico, come si spiegava all'inizio, rimane a bocca asciutta. Non un solo euro dei 160 milioni richieste, legati appunto al fatto di non essere considerata "opera transnazionale", ma semplice segmento nazionale, sicuramente importante, ma senza le caratteristiche necessarie per acquisire i finanziamenti.

Che cosa è successo o, meglio, che cosa non ha funzionato? Forse una più attenta azione di lobby fra il governo italiano, i parlamentari europei e le Fs avrebbe potuto dare più forza al valico "europeo".

In teoria c'è ancora tempo per intervenire, perché il documento della Commissione Europea sarà votato dal Parlamento Europeo a novembre. Chi è rimasto escluso o ha ricevuto finanziamenti ritenuti insufficienti, ha ancora tempo per giocare le sue carte. Di certo, questa esclusione brucia. E a farsi portavoce di ciò è il presidente della Camera di Commercio Paolo Odone. «Ancora una volta — spiega Odone — dopo il declassamento dell'aeroporto e il congelamento dell'ultima fase del raddoppio ferroviario Genova—Ventimiglia, Genova è stata beffata proprio sulle infrastrutture, che sono linfa vitale per la sua economia. L'esclusione del Terzo Valico dai progetti della Connecting Europe Facility è prima di tutto figlia di una scarsa attenzione della Ue nei confronti dei porti, perché non è stato considerato il ruolo di Genova come punto di accesso verso l'Europa per le merci di tutto il mondo. Ma è anche figlia di una scarsa attenzione per le grandi opere in generale e per il Terzo Valico in particolare, un'opera che Genova aspetta da oltre 100 anni. Per fortuna il Cipe sta per stanziare oltre 600 milioni per il terzo lotto, quindi nonostante l'Europa il Terzo Valico va avanti».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

IPUNTI

LE OPERE

Avanti sulla Tav e sul Brennero, ma anche sulla Chiasso-Milano e non solo. Ma respinti i finanziamenti al terzo valico

IL VERDETTO

Le decisioni arrivano dalla Commissione Ue, che ha assegnato all'Italia circa 1,2 miliardi di euro per un totale di 15 progetti

L'ITALIA

Sui 700 progetti candidati e tra i 276 selezionati per un importo di 13,1 miliardi di fondi Ue l'Italia è terza dopo Germania e Francia

INODI

I PORTI

"Il sistema italiano verrà rafforzato dal piano strategico della logistica e dei porti, verrà potenziato" dice il ministro Delrio

IL MARE

Finanziate soluzioni ambientali per il porto di Genova (fino a 4,6 milioni) e uno studio per le autostrade del mare (fino a 13 milioni)

GENOVA-ROTTERDAM

Tra i selezionati dalla Commissione Europea c'è anche l'attuazione del corridoio Rotterdam-Genova (fino a 13,6 milioni)





I CANTIERI
del terzo valico ferroviario che non beneficeranno di alcun contributo europeo, come stabilito dalla Commissione a fianco, la sede del Parlamento Europeo