

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 si mi-

fica 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.



'DWD
3DJLQD
)RJOLR

