

INFRASTRUTTURE

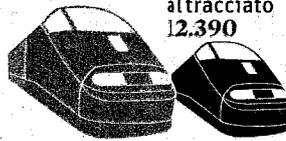
77

Il Pdl bocchia i nuovi pedaggi all'autotrasporto per finanziare la Torino-Lione

Arona ▶ pagina 20

TAV PIÙ CARA
 Linea Torino-Lione.
 In milioni di euro

 Costi attuali
14.470,9

 Costi senza
 variante
 al tracciato
12.390


La linea ferroviaria Torino-Lione

Le voci di costo comprendono studi e indagini geognostiche, attività, espropri, lavori (dati in milioni di euro)


COSTO COMPLESSIVO DEL PROGETTO

 2001-2007
594,5

 2008-2023
13.867,4

 Totale 2001-2023
14.470,9
COSTO A CARICO DELL'ITALIA

 2001-2007
297,25

 2008-2023
9.418

 Totale 2001-2023
9.715,25

 (Di cui:
 2.080 per il
 cambiamento del
 tracciato nel
 territorio
 italiano: 127 milioni
 per la revisione del
 progetto + 1.955,9
 per i lavori)


Tav, il Pdl bocchia il bollino sui Tir

Lupi: è un aumento mascherato della tassazione, noi siamo contrari

Realacci (Pd): «Evitiamo facile demagogia, l'Italia deve trovare risorse per le nuove tratte Av e non può pensare a tutto lo Stato»

Donati (Verdi): favorevoli ma per sostenere anche i treni pendolari

Coda (Lega): i pagamenti in autostrada vanno ridotti, non aumentati

Alessandro Arona
 ROMA

Netta opposizione del Popolo della Libertà e della Lega Nord al progetto **Di Pietro** di aumentare i pedaggi autostradali per finanziare l'alta velocità: «Sarebbero solo nuove tasse». Appoggio da parte del Partito democratico e della Sinistra Arcobaleno, che ne sottolineano soprattutto la funzione per spostare traffico dalle strade alla ferrovia, in applicazione della direttiva europea Eurovignette. Favorevole anche l'Udc.

Il piano complessivo a cui sta lavorando il **ministero delle Infrastrutture** per trovare fonti alternative alle casse dello Stato per finanziare le nuove tratte Tav, anticipato dal «Sole 24 Ore» di ieri, è

applicazione di norme contenute nelle Finanziaria 2007 e 2008. La fonte principale sarebbero i sovrapedaggi autostradali (e nuovi pedaggi su tratte oggi gratuite) in ap-

plicazione della direttiva europea Eurovignette. Poi (con introiti molto minori) un aumento del canone ferroviario (quello che oggi Trenitalia paga a Rfi), misura che si tradurrebbe anch'essa, in buona parte, in aumenti delle tariffe ferroviarie all'utenza. Poi prestiti della Bei, partenariato pubblico-privato e fondi Rfi nell'ambito del contratto di programma.

Il piano è ancora in fase di elaborazione, e sarà pronto solo per il prossimo Governo. «Sulla Torino-Lione - ha confermato ieri il ministro delle Infrastrutture, An-

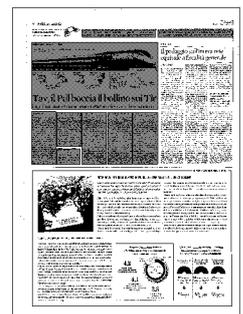
tonio **Di Pietro**, presentando nel-

la sede dell'Ance il suo anno e mezzo di lavoro al ministero - dobbiamo dimostrare alla Commissione europea non solo la fattibilità tecnica dell'opera (e il nuovo progetto definitivo è pronto), ma anche la copertura finanziaria. L'avremmo fatto se non fosse caduto il Governo».

«I sovrapedaggi sarebbero di fatto tasse di scopo - commenta Maurizio Lupi, responsabile infrastrutture di Forza Italia - e noi siamo per principio contrari ad aumentare la tassazione. La logica è sbagliata anche se ha il fine di spostare traffico dalla gomma al ferro». «Noi - prosegue Lupi - crediamo che si possano stanziare 10 miliardi l'anno per le grandi ope-

re operando risparmi nella spesa pubblica, senza nuove tasse, e aumentando il *project financing*».

«Anche noi - commenta Roberto Cota, vicepresidente del gruppo Lega Nord alla Camera, re-



sponsabile per la Tav - siamo nettamente contrari. Pensiamo anzi che i pedaggi autostradali vadano ridotti, rivedendo le concessioni dopo aver trasferito la vigilanza alle Regioni. E ugualmente inaccettabile per gli utenti sarebbe un aumento delle tariffe ferroviarie».

«Io credo - ribatte Ermete Realacci, responsabile comunicazione del Pd e presidente della Commissione Ambiente e Lavori pubblici della Camera - che su questo non si possa fare facile demagogia. L'Italia ha il problema di trovare le risorse per le nuove tratte ad alta capacità, e mi sembra difficile che tutto possa arrivare dallo Stato. In altri Paesi hanno applicato i sovrapedaggi Eurovignette, non mi pare che si inventi nulla. La Tav trova d'altra parte il suo valore strategico anche nel fatto di spostare quote consistenti di traffico dalle strade alle ferrovie». «I sovrapedaggi - aggiunge Realac-

ci - sarebbero in ogni caso più comprensibili se applicati su tratte parallele alla nuova Tav, piuttosto che creando un fondo nazionale». Più prudenza sull'aumento del canone ferroviario: «Credo che la misura - dice Realacci - vada valutata molto attentamente».

Anna Donati, esponente dei Verdi e presidente della Commissione Lavori pubblici del Senato, si dice «favorevole a Eurovignette, purché i fondi ottenuti non vadano solo alla Tav, ma anche alle reti ferroviarie ordinarie e al trasporto pubblico in aree urbane. Sarei invece molto più prudente sull'aumento del canone ferroviario: aumentare le tariffe all'utenza non è sostenibile».

Possibilista anche Mario Tassone, vicesegretario dell'Udc ed ex vice-ministro delle Infrastrutture: «Bisogna trovare fondi pubblici - dice - ma anche eventualmente sovrapedaggi autostradali».

ALTRE IPOTESI

Di Pietro conferma che il ministero sta elaborando un piano con finanziamenti diversificati. «Ma deciderà il prossimo Governo»