

Rottamare le cartelle si può fino a domani

■ C'è tempo fino a domani per aderire alla rottamazione delle cartelle, versando la prima rata concordata con il fisco o tutto in unica soluzione. Da martedì, a meno che non intervenga una proroga (della quale però non si ha traccia), chi non avesse pagato, pur avendo attivato la procedura, perderà il beneficio. Nel frattempo è stata accordata una serie di proroghe (già pubblicate in Gazzetta Ufficiale) e altre sono annunciate. Ad esempio il termine per la domanda di adesione alla «voluntary disclosure bis», per regolarizzare i capitali all'estero, è stato spostato al 30 settembre (la scadenza era al 31 luglio). Ed è stato rinviato al 31 ottobre il termine per la dichiarazione dei sostituti d'imposta (modello 770).

il caso
LEONARDO MARTINELLI
ANDREA ROSSI

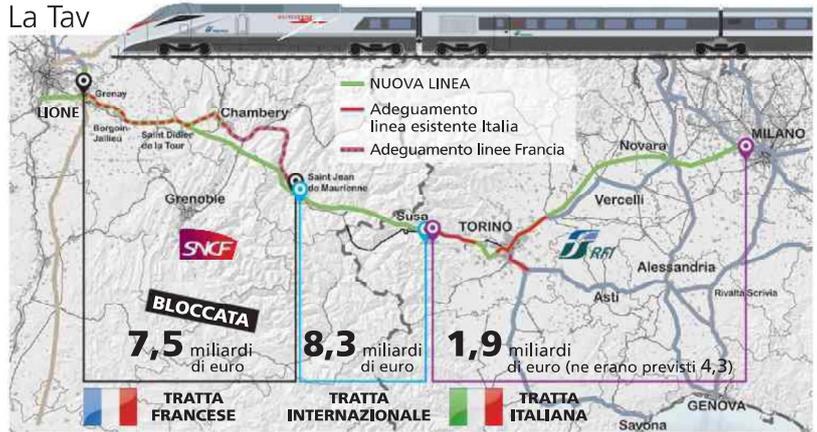
Non solo Libia e Fincantieri/Stx. Con l'arrivo di Emmanuel Macron all'Eliseo, anche il dossier Torino-Lione è motivo di timori e potenziali attriti tra Italia e Francia. Anche se lo stop dei cantieri già avviati non è in discussione, la pausa di riflessione sulle grandi opere annunciata dalla ministra dei Trasporti, Elisabeth Borne, rischia di paralizzare per un quasi un anno l'avvio di nuovi cantieri e l'attribuzione di appalti sulla tratta francese. Bisognerà attendere la nuova legge programmatica sulle infrastrutture entro la fine del primo semestre 2018.

I ruoli si sono invertiti: finora era l'Italia a essere considerata l'anello debole, per via dei conti traballanti e dei movimenti che da vent'anni contestano l'alta velocità. Ora è la nuova Francia macronista a voler riflettere sul da farsi. Ricalcolare le spese anche per evitare di avviare opere che non è in grado di finanziare. E adesso è l'Italia (e con lei l'Europa) a chiedere spiegazioni, garanzie e rassicurazioni.

«Non possiamo promettere aeroporti e linee ad alta velocità alla Francia intera - recita un tweet pubblicato a metà luglio dal presidente - La legge assocerà ad ogni progetto il suo finanziamento». Un po' quel che mesi fa ha chiesto la Corte dei Conti francese, inchiodando l'Agenzia di finanziamento delle infrastrutture di trasporto (Afitf), accusata di avviare opere largamente insostenibili dal punto di vista economico.

La Francia ha un piano di infrastrutture che vale tra 70 e 80 miliardi nei prossimi anni. Tre progetti sono di rilevanza internazionale: il Canal Seine-Nord, 4,5 miliardi per collegare il porto di Le Havre e il Benelux; il nuovo aeroporto di Parigi; e la Torino-Lione. Venerdì a Roma la mini-

La Tav



Torino-Lione, ora Macron blocca per un anno 7,5 miliardi di finanziamenti

«Pausa di riflessione» sui cantieri francesi
Obiettivo: usare tratte esistenti per risparmiare

80 miliardi
La cifra che Parigi spenderà in infrastrutture nei prossimi dieci anni

stra delle Infrastrutture Elisabeth Borne ha rassicurato il collega italiano Graziano Delrio: per la Torino-Lione i lavori proseguono e sono confermati gli «impegni internazionali». I lavori del tunnel di base non si fermano, anche perché l'Unione europea finanzia il 40% degli 8,3 miliardi necessari (all'Italia tocca pagare il 35%, alla Francia il 25). Entro gennaio la Francia si impegna a rivedere la tratta di sua competenza. E lo farà prendendo spunto dall'Italia che ha già avviato e concluso la ricogni-

zione delle proprie infrastrutture. Il processo ha coinvolto anche la tratta italiana della Tav: il governo e la struttura tecnica guidata dal commissario Paolo Fioletta hanno rivisto il progetto, deciso di sfruttare parte della linea già esistente, abbassando il costo da 4,3 a 1,9 miliardi. Lo stesso farà adesso la Francia, la cui tratta di Torino-Lione vale sulla carta 7,5 miliardi ma - eliminando alcuni tunnel previsti e sfruttando la tratta storica che devia verso Chambéry - potrebbe passare a 3,5-4 miliardi.

Il progetto non sembra dunque essere in discussione. Lo stesso Macron, in campagna elettorale, è stato categorico: «C'è un trattato internazionale, ci sono finanziamenti europei disponibili, ci sono gli operai che hanno incominciato a scavare. A questo punto non abbiamo più scelta: bisogna andare fino in fondo». Quel che verrà valutato, oltre al tracciato, sono le modalità di finanziamento. «Per ora vengono valutate su base annua - spiega Stéphane Guggino, delegato generale di Transalpine - Entrare in una legge di finanziamento pluriennale (come vuole fare Parigi entro il primo semestre 2018, ndr) permetterebbe di mettere in sicurezza il progetto sul lungo periodo». Anche a costo di perdere altro tempo, che tuttavia si pensa di compensare. Gli accordi internazionali fissano la fine dei lavori al 2030: un progetto low cost, che sfrutti in parte infrastrutture già esistenti, potrebbe accorciare i tempi di realizzazione. «Non è più un progetto, è un cantiere», spiega Guggino. «Un miliardo e mezzo è già stato speso, 20 chilometri di gallerie scavati e 400 persone lavorano sul lato francese del tunnel».

Retrosce

FABIO MARTINI
ROMA

Sui dossier aperti fra i due Paesi un vertice con Gentiloni a Lione

Parigi ribadisce: «L'opera si farà». Ma Roma è in allerta

Per una volta l'allarme italiano è stato ben camuffato, anche perché se dovesse rivelarsi fondato, le conseguenze sarebbero enormi. Una prima, generica allerta l'aveva suscitata il 17 luglio un tweet del presidente francese Emmanuel Macron che aveva annunciato: «Non si possono promettere aeroporti e linee ferroviarie ad alta velocità alla Francia intera». E la ministra dei Trasporti francese, Elisabeth Borne, due giorni dopo, si era spinta più in là, preannunciando davanti all'Assemblea nazionale «una pausa di riflessione» anche sulla Lione-Torino. Il preannuncio di un parziale ripensamento? O addirittura qualcosa di più drastico?



FOTO: BARCHI/ELUFTO/STAMPA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO/ANSA

Con i tanti dossier aperti con la Francia, i riflettori dei media sono rimasti su Fincantieri e sui migranti, ma per via informale palazzo Chigi e soprattutto il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio hanno cercato di capire come stessero realmente le cose. Anche perché un eventuale ripensamento francese, oltre a

grandi conseguenze a livello comunitario e a quelle più specifiche sul corridoio tra le Alpi, ne avrebbe anche sul fronte interno italiano: il risveglio del movimento No-Tav, che dopo anni di agguerrite battaglie, si vedrebbe legittimato da un partner europeo come la Francia.

L'informalissima istruttoria si è completata e ieri pomeriggio il presidente del Consiglio Paolo Gentiloni confidava: «Nessuna novità sulla Lione-Torino».

Ma poiché il nuovo presidente francese si è riservato una pausa di riflessione su tutte le grandi infrastrutture di trasporto - una pausa che si preannuncia di alcuni mesi - l'allerta italiana è destinata a restare. Almeno sino a quando non ci sarà un vis-à-vis Macron-Gentiloni sui dossier più delicati. E su questo fronte nelle ultime ore è maturata una novità. Tra qualche giorno sarà ufficializzata la data di un vertice Francia-Italia, concordato tra Eliseo

e palazzo Chigi: il bilaterale si svolgerà a Lione il prossimo 27 settembre.

Il format prevede due delegazioni al massimo livello, guidate da Macron e Gentiloni, accompagnati dai ministri più importanti. Un'occasione davvero unica per chiarire almeno una parte dei contenziosi aperti tra Roma e Parigi. E d'altra parte la sede dell'incontro, Lione, dovrebbe rappresentare una garanzia su un pronunciamento definitivo di Parigi sull'Alta velocità, ma anche sul carattere positivo di quella scelta.

Nei giorni scorsi è stato Graziano Delrio ad assumere le informazioni più importanti sulla Lione-Torino. Venerdì, in un ufficio dell'aeroporto di Fiumicino, il ministro delle Infrastrutture ha incontrato l'omologa francese Elisabeth Borne. E proprio in premessa, dopo aver elogiato l'approccio del nuovo governo al dossier infrastrutturale, Delrio ha trasmesso alla collega «la preoccupazione» del governo italiano per la pausa di riflessione annunciata dai francesi. E la signora Borne ha risposto chiaramente. Facendo

Contenziosi Fra Italia e Francia la questione della Tav si aggiunge ai dossier aperti su migranti e cantieri navali Stx. Almeno nel caso dell'alta velocità ferroviaria dovrebbe trattarsi di un problema solo temporaneo: così garantiscono i due governi

capire che il nuovo esecutivo francese intende rilanciare il trasporto regionale e dunque selezionare gli investimenti, ma per quanto riguarda la Tav «i lavori continuano e la natura internazionale del collegamento esclude ripensamenti complessivi. Questo significa che i francesi si preparano a rivisitare il loro tratto, l'adduzione al tunnel, paradossalmente prendendo esempio proprio dal modello italiano? Un anno e mezzo fa Delrio realizzò una importante rivisitazione: meno tunnel, utilizzo e adeguamento delle linee esistenti, meno spese per lo Stato, da 4,3 a 1,7 miliardi di euro. Una triade - rispetto del territorio, risparmio nelle risorse, tempi più brevi - che su proposta italiana è entrata nella Carta dei Trasporti del G7.

Sandro Gozi, sottosegretario agli Affari europei, che col presidente Macron vanta un rapporto di amicizia e stima, proseguì dopo l'ascesa all'Eliseo, non ha dubbi: «Il progetto andrà avanti». D'altra parte un voltafaccia francese viene escluso a Roma per una ragione evidente: il tratto sul quale Italia e Francia si sono impegnati assieme con la Commissione Ue rientra in un corridoio continentale e dunque l'autoclausura sarebbe una sorta di «Fraxexit», uno scenario che a dispetto della postura gollista di Emmanuel Macron, nessuno immagina come possibile.