

# Tav, Conte cede al pressing dei grillini

## “Non si farà”

La Lega protesta: una follia. Sì al gasdotto Tap  
I rischi: multa da 2 miliardi e blocco dei fondi Ue

Il premier Giuseppe Conte cede al pressing dei grillini e annuncia lo stop alla Tav. L'Alta velocità sacrificata per far digerire agli elettori M5S il sì al Tap. Ora l'Italia rischia una multa da 2 miliardi di euro e il blocco dei fondi europei fino al 2023. Lo stop della Lega: una follia.

LA MATTINA, LOMBARDO, MARTINELLI E ROSSI, — P. 2-3

ILARIO LOMBARDO  
ROMA

Sulla scrivania di Giuseppe Conte, c'è un dossier che il premier ha letto e riletto negli ultimi giorni, prima di caricarsi anche pubblicamente una decisione che ormai è presa: la Tav non si farà più.

È una scelta quasi obbligata per il M5S che vive con disagio le proteste degli attivisti locali che fino alle elezioni del 4 marzo erano l'avanguardia territoriale dei grillini contro le grandi opere e che ora si sentono traditi, travolti dalle voci di un ripensamento nel M5S di governo. E siccome nulla succede a caso, secondo un sondaggio piovuto sul tavolo dei vertici e degli strateghi del M5S, l'Iva, il Tav e la Tap potrebbero costare una buona fetta di consenso. Così, l'alta velocità Torino-Lione verrebbe sacrificata anche per indorare l'ok al Tap, il gasdotto che dovrebbe adagiarsi sulle spiagge pugliesi che è già costato dolenti ferite alla ministra del Sud, la grillina Barbara Lezzi per le forti contestazioni subite. Anche dalla Val di Susa si è alzata la protesta che ha investito il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, appena ha solo accen-

## “La Tav non si farà più” Adesso anche Conte cede al pressing del M5S

L'Alta velocità sacrificata per far digerire agli elettori grillini il sì al Tap  
Vertici spaventati dai sondaggi. Il premier rassicura Trump sul gasdotto

nato alla volontà di «migliorare» la Tav invece di confermare la chiusura del tunnel promesso alle valli diventate bacino di voti del M5S.

Luigi Di Maio non può permettersi di liquidare entrambe le promesse elettorali, figlie di campagne identitarie per i grillini. Il post in cui tre giorni fa Toninelli annunciava un veto su qualsiasi ulteriore firma «ai fini dell'avanzamento dell'opera» è stato un avvertimento e un primo segnale. Rivolto anche all'alleato di governo, la Lega, che invece è una grande sostenitrice della Tav e che sembra all'oscuro delle intenzioni dei ministri grillini maturate nel corso di colloqui con il presidente del Consiglio. Conte è pronto ad abbracciare il piano di Di Maio e Toninelli che ha un obiettivo chiaro, la chiusura della tratta piemontese dell'alta velocità, nascosto dietro a una dichiarazione di intenti più fumosa che parla di «ridiscutere integralmente l'infrastruttura», esattamente quello che c'è scritto nel contratto di governo, e che per i grillini può essere interpretato anche in maniera radicale.

**Il viaggio a Washington**

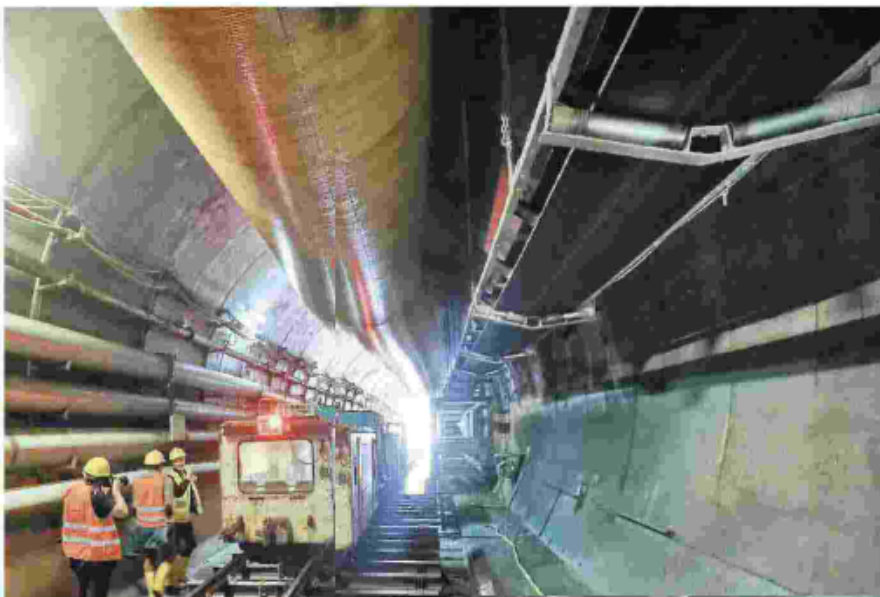
Ma c'è anche una ragione più

pragmatica e opportunistica dietro la decisione condivisa tra Palazzo Chigi e i vertici del M5S. Ci sono contratti internazionali che rendono impossibile o quasi bloccare il Tap. Vincoli che invece non peserebbero sulla Tav. Conte, da buon avvocato, esperto di arbitrati, ha capito che sul gasdotto c'è poco da fare, se non qualche modifica, spostando magari l'approdo su un altro sito come chiede il governatore pugliese Michele Emiliano. D'accordo con Di Maio, il premier ne parlerà a Donald Trump, lunedì, durante la visita alla Casa Bianca, rassicurando così l'amministrazione americana che ha chiesto di garantire il proseguimento dell'opera, sulla quale si sono esposti anche il presidente della Repubblica Sergio Mattarella e il ministro degli Esteri Enzo Moavero Milanesi.

**L'accordo con la Francia**

La Tav invece è protetta da un accordo con la Francia ratificato dal Parlamento che, secondo Palazzo Chigi e il ministero dei Trasporti, può essere stracciato attraverso una legge e un altro voto alle Camere, sempre che la maggioranza regga e la Lega non si sfilì. L'uscita improvvisa di Toninelli era stata interpretata dal Carroccio solo come la vo-

lontà di alzare la posta con i francesi e strappare un maggiore risparmio sul fronte italiano. A oggi i finanziamenti sono così divisi: 40% dall'Europa, 35% a carico dell'Italia e 25% dalla Francia, nonostante il grosso della tratta internazionale sia sul loro territorio dove i lavori sono più avanzati. Dalla parte italiana siamo ancora fermi al foro pilota e secondo i ministri grillini si tratterebbe “solo” di restituire i fondi all'Europa (800 milioni di euro) senza penali. I contatti con i francesi sono continui, ma la parte grillina del governo è decisa ad andare avanti anche a costo di scontri diplomatici con Parigi con conseguente richiesta di risarcimenti. Il no definitivo è previsto per il prossimo autunno, tra ottobre e novembre, quando si concluderà l'analisi costi-benefici, inclusi quelli ambientali. Ma il destino dell'Alta velocità piemontese si incrocia anche con la partita delle nomine in corso in queste ore. Telt, la società responsabile della realizzazione della Torino-Lione, è per il 50% in mano allo Stato francese e per il restante 50% controllata da Ferrovie, i cui vertici sono stati azzerati da Toninelli l'altro ieri. —



## I costi



Un tratto della galleria di Chiomonte. Fino a oggi è stato scavato il 14% del totale dei tunnel

In caso di rescissione unilaterale ci sarebbe da pagare un maxi risarcimento più le penali. L'alternativa soft è un'intesa con Parigi. Ma i soldi finora spesi andrebbero comunque persi

# I rischi per l'Italia: multa da 2 miliardi e fondi europei in bilico fino al 2023

DOSSIER

ANDREA ROSSI  
TORINO

## Che cosa è la Tav?

L'Asse ferroviario Torino-Lione è il progetto di una nuova linea internazionale per il trasporto merci e passeggeri la cui progettazione è cominciata nel 1991 mentre il primo cantiere in Italia è stato aperto nel 2011. L'opera dovrebbe essere terminata nel 2030. La linea è lunga 270 chilometri (80 in Italia e 190 in Francia) e costerà 15,8 miliardi: 4,7 a carico dell'Italia, 7,7 della Francia e 3,4 dell'Unione europea.

## Come è suddivisa l'opera?

L'asse ferroviario è ripartito in una sezione transfrontaliera regolata da accordi internazionali, co-finanziata dai due Paesi e per il 40% dall'Ue, lunga circa 70 chilometri (50 in Francia e 20 in Italia) più due tratte di competenza nazionale. Per la parte internazionale l'Italia spenderà 3 miliardi, la Francia 2,2 e l'Ue 3,4. L'Italia ha accettato un maggiore contributo per compensare il fatto che la tratta nazionale francese è molto più costosa.

## Chi si occupa della costruzione dell'opera?

Italia e Francia hanno costruito una società ad hoc, Telt, di diritto francese, partecipata al 50% tra Ferrovie italiane e Stato francese.

## A che punto è l'opera?

Stando ai dati ufficiali di Telt è stato scavato il 14% dei tunnel previsti. Sul versante italiano è stata ultimata la galleria di 7 chilometri necessaria per conoscere la struttura della montagna in cui passerà la linea. La Francia sta già realizzando il tunnel vero e proprio: ha superato il 50% dei 9

chilometri di sua competenza. Attualmente sono in corso lavori per 240 milioni che arriveranno a un miliardo a fine anno. Nel 2019 sono previsti appalti per 5,5 miliardi.

## Quanto è stato investito finora?

Circa 1,5 miliardi, metà a carico dell'Ue, il resto equamente diviso tra Italia e Francia. Nel 2017 l'Italia ha definito il percorso di finanziamento sbloccando 2,4 miliardi per opere previste entro il 2022 (più 450 milioni dell'Ue). A oggi l'impegno dell'Italia ammonta dunque a 2,88 miliardi, circa l'80% del finanziamento totale.

## Quali sono le prossime scadenze?

Per le opere da realizzare entro il 2019 - circa 1,9 miliardi - come previsto da un accordo del 2015, Francia e Italia beneficiano di un contributo europeo di 813,8 milioni. L'Ue ha accordato una proroga di alcuni mesi. Ulteriori ritardi potrebbero provocare la revoca degli 813 milioni stanziati.

## Che cosa succederebbe se l'Italia decidesse di non realizzare più l'opera?

In caso di rescissione unilaterale le controparti - Francia e Ue - avrebbero diritto a chiedere il risarcimento dell'intera spesa sostenuta. Inoltre l'Italia avrebbe perso i circa 400 milioni fin qui investiti. Ancora, le opere già realizzate andrebbero «sigillate» e messe in sicurezza con tanto di ripristino ambientale: si stimano 6-7 anni per circa 200 milioni. Infine, si potrebbero configurare indennizzi per la rescissione dei contratti in corso. La struttura del commissario di governo per la Torino-Lione ha stimato un costo di 2 miliardi. Nello scenario peggiore l'Italia potrebbe

anche vedersi revocato per cinque anni qualunque finanziamento europeo, come prevedono le regole del Cef, struttura della Commissione europea, in caso di gravi inadempienze.

## C'è un'alternativa «morbida»?

L'unica è un accordo con lo Stato francese per la rescissione consensuale (possibilmente con la benedizione dell'Unione europea) degli accordi. I soldi finora spesi andrebbero persi, i costi per la chiusura dei cantieri resterebbero tali, ma non ci sarebbero penali e indennizzi da sborsare. —

© RYNDHALD.N. DOTTI RISERVAI

Nel 2017 l'Italia  
ha sbloccato  
2,4 miliardi per opere  
entro il 2022