

Tav, c'è il via libera alle gare d'appalto (anche dall'Italia)

*La lettera – La pubblicazione dei bandi era sospesa fino a fine 2018, in attesa della costi-benefici.
Adesso i costruttori si sentono autorizzati a procedere*

di **Gianni Barbacetto** da *Il Fatto Quotidiano* del 17-02-2019

<https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2019/02/17/tav-ce-il-via-libera-alle-gare-dappalto-anche-dallitalia/4977756/>

Martedì 19 sarà il momento della verità sul Tav Torino-Lione. Si riunirà il consiglio d'amministrazione di Telt, la società italo-francese che si prefigge di costruire il tunnel di base tra Italia e Francia. All'ordine del giorno, il lancio dei due bandi di gara per la realizzazione dell'intero tratto francese del traforo, i tre quarti dell'opera, 45 dei 57,5 chilometri totali. Valore: 2,3 miliardi di euro.

Sarebbe la vera partenza del Tav, di cui finora sono stati realizzati solo progetti, scavi preparatori e tunnel geognostici. Sarebbe anche un passo dopo il quale sarebbe difficile tornare indietro, fermando i lavori.

Lo sanno anche al ministero delle Infrastrutture di Danilo Toninelli che, dopo la pubblicazione dell'analisi costi-benefici (pesantemente negativa per la Torino-Lione), tra lo stop e il via libera all'opera sembra ora orientato a imboccare una terza via: lasciare che i bandi vengano pubblicati, per prendere tempo in attesa di una soluzione politica che metta d'accordo la componente leghista del governo italiano (favorevole al Tav) e quella cinquestelle (contraria).

Dentro il Movimento 5 Stelle c'è però chi giudica ambiguo l'atteggiamento del ministro Toninelli, che lasciando partire le gare d'appalto si mette di fatto nella condizione di non poter più fermare l'opera.

La società Telt, interpellata dal Fatto Quotidiano, conferma che il cda di martedì è la normale conseguenza della lettera firmata il 3 dicembre 2018 dai due ministri interessati, l'italiano Toninelli e la francese Elisabeth Borne, e indirizzata al direttore generale di Telt sas (Tunnel Euralpin Lyon-Turin), Mario Virano.

Tradotta dal francese, dice così: "A richiesta dell'Italia, desideriamo domandare a Telt, per suo tramite, in seguito alla decisione annunciata dal governo italiano di realizzare una valutazione aggiornata e dettagliata del progetto della quale la Francia ha preso atto, che la pubblicazione delle gare d'appalto non abbia luogo prima della fine dell'anno 2018, rimanendo inteso che queste gare d'appalto si riferiscono all'attribuzione e alla realizzazione dei primi lotti del tunnel di base. Una tale decisione è necessaria al fine di evitare, conformemente alla richiesta dell'Italia, ogni confusione sull'interpretazione del lancio di queste gare d'appalto, in relazione allo svolgimento in corso della sopraddetta valutazione. È convenuto che la situazione sarà rivista alla luce dei risultati di questo studio e alle conclusioni che ne saranno tratte. Il governo italiano farà di tutto per pubblicare lo studio il più presto possibile".

Ora la "sopraddetta valutazione", cioè l'analisi costi-benefici, è stata finalmente pubblicata, non senza ritardi. E la fine del 2018 è arrivata. Telt si sente dunque autorizzata a procedere con la pubblicazione delle gare. Anche perché, nella lettera del 3 dicembre, i due ministri concludevano così: "I nostri governi confermano parimenti con la presente l'interesse a beneficiare dei finanziamenti europei per la realizzazione del progetto (...). Per questi motivi, informeremo la Commissione Europea del rinvio della data di pubblicazione delle gare d'appalto e considereremo, se necessario, la definizione di un nuovo calendario che permetta il mantenimento dei finanziamenti europei previsti, in conformità agli accordi internazionali che esistono tra le parti".

Quello che viene sottoscritto anche da Toninelli nella lettera del 3 dicembre, dunque, è soltanto un rinvio, con l'impegno comunque "a beneficiare dei finanziamenti europei per la realizzazione del progetto", quindi di fatto a realizzare l'opera. Alla faccia dell'analisi costi-benefici.

Al ministero delle Infrastrutture fanno presente che, comunque, bandire le gare non significa poi, dopo i 12-18 mesi della procedura, essere costretti ad assegnare obbligatoriamente i lavori: lo garantisce l'articolo 98 del decreto 2016/360 sul codice francese degli appalti pubblici, a cui Telt, società di diritto francese, si deve adeguare.

Peccato però che questo articolo sia stato abrogato – guarda i casi del destino – proprio il 3 dicembre 2018, giorno della lettera dei due ministri a Telt.

È stato cancellato proprio quel giorno dall'articolo 14 del decreto 2018/1075. Dato il via alla gara, dunque, non sarà più possibile fermare l'opera. Possibile che al ministero delle Infrastrutture non sappiano il francese e non siano a conoscenza di questo piccolo particolare?

Martedì a decidere sarà il consiglio d'amministrazione di Telt, formato da cinque italiani e cinque francesi, più due osservatori delle regioni interessate, al di qua e al di là delle Alpi (Piemonte e Auvergne-Rhône-Alpes) e un inviato della Commissione europea senza diritto di voto.

I cinque francesi sono scelti dal governo di Parigi, quelli italiani dal governo italiano. Sono Paolo Emilio Signorini, (capo dipartimento del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti), Oliviero Baccelli (professore dell'Università Bocconi), Stefano Scalera (del ministero dell'Economia e delle finanze), oltre al direttore generale Mario Virano e a Roberto Mannozi, espresso da Fs, di cui è direttore centrale amministrazione, bilancio e fiscale.

Sono nomi espressi nel 2015 dal governo di Matteo Renzi, quando ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti era Graziano Delrio. Come deciderà il cda martedì prossimo? Darà il via ufficiale al Tav Torino-Lione, con il tacito consenso del ministro Toninelli e in barba sia all'analisi costi-benefici, sia al dibattito politico sull'opera che si sostiene (ipocritamente?) essere ancora in corso?