

Ora Conte diventa Sì Tav: “Fermarlo costa troppo”

di **Carlo Di Foggia** da *Il Fatto Quotidiano* del 24-07-2019

<https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2019/07/24/ora-conte-diventa-si-tav-fermarlo-costa-troppo/5346077/>

Otto minuti e 36 secondi per archiviare la partita. E spazzare via le speranze riposte dai pentastellati nella conferenza del 7 marzo scorso, in cui Giuseppe Conte spiegò di essere contrario alla Torino-Lione (“se dovesse essere cantierata ora, non avrei dubbi a bloccarla”) vista la stroncatura dell’analisi costi-benefici che la bollava come un inutile spreco di soldi. Alle 7 e mezza di sera il premier sceglie un videomessaggio su Facebook per confermare quello che era nell’aria da mesi, diventato certezza negli ultimi giorni, con la scadenza di venerdì in cui il governo dovrà confermare l’impiego dei fondi europei all’Inea, l’Agenzia Ue che si occupa delle infrastrutture e delle reti.

Il premier spiega che rispetto a marzo “sono intervenuti fatti nuovi, di cui dobbiamo tener conto”. Il primo “è che l’Europa si è detta disponibile ad alzare il finanziamento della tratta transfrontaliera dal 40 al 55%”; il secondo è che per la tratta nazionale (da Orbassano a Bussoleno) “l’Italia potrebbe beneficiare di un contributo di Bruxelles del 50%. E ulteriori finanziamenti europei saranno disponibili grazie all’impegno del ministro Toninelli, e per questo lo devo ringraziare”. Il richiamo al ministro delle Infrastrutture serve a quietarlo, con le voci di sue dimissioni imminenti in caso di sì all’opera circolate per tutto il giorno. Lui incassa e tutto si chiude (“tengo duro”). Il terzo elemento “quello forse più rilevante – prosegue Conte – è che la Francia s’è espressa per la conferma dell’opera”, con l’approvazione all’assemblea nazionale il 18 giugno della legge sulla mobilità che ribadisce l’impegno. “Ne consegue che se volessimo bloccare l’opera, e, se fosse possibile, intraprendere un progetto alternativo, non lo potremmo fare condividendo questo percorso con la Francia. A queste condizioni solo il Parlamento potrebbe adottare una decisione unilaterale”, visto che l’opera è regolata da un trattato internazionale. Conte promette poi che i costi sbilanciati di un tunnel che l’Italia paga per due terzi pur essendo per due terzi in Francia saranno oggetto di un negoziato con Parigi, ma ammette che “allo stato, questo nuovo riparto non sarebbe ancora garantito”. E difficilmente arriverà. Tirate le somme, la decisione è quindi di dare il via all’opera: “Non realizzarla, comporterebbe non solo la perdita dei finanziamenti europei ma ci esporrebbe a tutti i costi derivanti dalla rottura dell’accordo con la Francia. Alla luce dei finanziamenti comunitari, fermare il Tav costerebbe molto più che completarlo”.

Adesso ai 5Stelle, da sempre No Tav, per evitare l’implosione resta solo la via parlamentare: andare in minoranza alle Camere renderà palese che esiste una maggioranza in favore dello spreco e lascerà traccia di una sua opposizione. E a settembre Telt, il promotore italo-francese dell’opera, darà il via libera alle gare.

Difficile dire se basterà a placare l’ala dura, soprattutto in Piemonte. Anche perchè le argomentazioni di Conte hanno assai poco di rassicurante. Il tunnel di base (57 km) costa 9,6 miliardi, che Bruxelles sia pronto a finanziarlo per 5,3 miliardi (il 55%) è improbabile visto che è una cifra superiore ai finanziamenti previsti per altri tratti transfrontalieri dei corridoi ferroviari Ue (il Connecting Europe Facility). L’impegno ad aumentare i fondi, peraltro, è stato garantito da Iveta Radicova, coordinatrice europea del Corridoio mediterraneo, ma la decisione spetterà alla nuova Commissione, che non è neppure insediata, e con una procedura che dura anni. Improbabile anche che l’Ue finanzia al 50% i costi della tratta nazionale, visto che nei programmi per i corridoi europei sono esclusi finanziamenti per i tracciati in capo ai singoli Paesi. Sui costi dello stop vale la pena ricordare che il contratto (Grant agreement) non prevede penali e che la relazione giuridica del ministero delle Infrastrutture quantifica il danno massimo in 1,7 miliardi, una cifra “difficilmente raggiungibile”, a fronte di un costo per l’Italia di 3 miliardi (2,2 con l’aumento dei fondi Ue), quasi 5 con la tratta nazionale.

Si chiude così il grande equivoco su un’opera cara alla Lega e a quasi tutte le forze politiche, per cui il contratto di governo prevedeva l’impegno a “ridiscuterne integralmente il progetto”. L’idea di delegare la scelta ai tecnici non è servita: la commissione del ministero guidata da Marco Ponti ha concluso che l’opera ha un impatto economico negativo per 7 miliardi ma non c’è stata alcuna conseguenza politica. “Sono soldi buttati – commenta Ponti col Fatto – ma gli accordi scellerati dei governi precedenti rendono difficile uno stop. I 5Stelle potrebbero fermare altre opere inutili dalla Brescia-Padova alle ferrovie siciliane. Ma non lo faranno”.