

Costa più fermarlo che farlo? Tutti i dati veri e le bugie sul Tav

L'opera inutile - Perché si poteva (e doveva) dire no

di **Carlo Di Foggia** da *Il Fatto Quotidiano* del 25-07-2019

<https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2019/07/25/costa-piu-fermarlo-che-farlo-tutti-i-dati-veri-e-le-bugie-sul-tav/5348479/>

Il Tav dunque si farà. Perché “costa più fermarlo che farlo”, ha spiegato Giuseppe Conte. A far cambiare idea al premier è il presunto aumento dei fondi messi da Bruxelles. Ieri Conte ha spiegato alla Camera che questo è il risultato della sua interlocuzione con l'Ue e Parigi. Quello che non è stato possibile, invece, “è la discussione dell'opera” – prevista dal contratto di governo – per la “ferma decisione della Francia a proseguirla”. Per spiegare come stanno le cose serve una premessa. L'analisi costi-benefici affidata dal ministero delle Infrastrutture alla commissione guidata da Marco Ponti ha bollato l'opera come un inutile spreco di soldi pubblici: i benefici sono quasi nulli e il traffico inesistente. L'impatto economico è negativo per 7 miliardi.

I costi. Per Tav Torino-Lione si intende ormai il tunnel di base transfrontaliero (57 km) sotto il Frejus. Costo: 9,6 miliardi. Il contributo europeo è pari al 40%. Al netto di questo, l'Italia paga il 58%, la Francia il 42%. Fu il governo Berlusconi nel 2004, con la regia del ras delle Infrastrutture Ercole Incalza, a inventarsi questa geniale trovata per convincere i riottosi francesi.

La decisione di far pagare all'Italia due terzi di un tunnel solo per un quinto in territorio italiano venne motivata col fatto che la Francia pagava cara la sua tratta nazionale dal tunnel a Lione (10 miliardi). Problema: nel 2017 Parigi ha deciso che quella tratta non ha stime di traffico sufficienti, quindi se ne riparla nel 2038, otto anni dopo la teorica conclusione dei lavori per il Tav, prevista nel 2030.

I fondi europei. Secondo Conte, l'Ue alzerà il finanziamento del tunnel al 55%. In realtà lo ha detto Iveta Radicova, coordinatrice del corridoio mediterraneo, ma la decisione spetterà alla nuova Commissione e l'iter prevede almeno due anni. Se fosse confermato, Bruxelles ci metterebbe 5,3 miliardi. Una cifra gigantesca. Nell'ultima tornata (2014-2020) del programma europeo per la mobilità (Connecting Europe Facility) erano stanziati 6 miliardi per le tutte le tratte transfrontaliere dei corridoi ferroviari Ue. Nel nuovo Cef ci sono 17 miliardi per i “progetti strategici”, in cui rientra il Tav. Se anche fosse la cifra destinata alle sole linee transfrontaliere significherebbe che alla Torino-Lione andrebbe un euro su tre stanziato da Bruxelles.

Conte ha poi annunciato un contributo europeo del 50% per la tratta nazionale italiana (1,7 miliardi il costo totale). Questo impegno arriva sempre dalla Raticova ma non è previsto dal contratto che regola il finanziamento dell'opera. La realtà è che l'Ue non ha mai messo a disposizione più di 700-800 milioni per settennio. E Francia e Italia ne hanno sistematicamente perso la metà ogni volta.

I costi dello stop. Non è vero che costa più fermare il Tav che farlo. I grandi appalti non sono partiti e le penali non sono previste, né verso l'Ue né verso la Francia. Secondo una relazione del Mit i costi massimi dello stop potrebbero arrivare a 1,7 miliardi (“difficilmente raggiungibili”). Anche con il contributo Ue maggiorato, sarebbero meno dei 3,3 miliardi che l'opera costerebbe all'Italia.

I motivi per lo stop. L'Italia, lo ha ammesso anche Conte, aveva buoni argomenti per sospendere il progetto. Il motivo principale è che la Francia non rispetta gli impegni: oltre a non fare la tratta nazionale (il che rende ancora più inutile il Tav), non ha mai stanziato a bilancio i fondi necessari per realizzare l'opera. L'Italia lo ha già fatto con il governo Monti, mentre Parigi ogni anno decide quanto mettere. Ma l'accordo di Roma (2012) prevede che i lavori possano partire solo quando c'è la disponibilità complessiva dello stanziamento. Per Parigi non c'è.

Che cosa si poteva fare. Per l'iniqua ripartizione dei costi con la Francia, l'Italia poteva rivolgersi al tribunale arbitrale previsto dal Grant agreement del 2015. Per il mancato stanziamento dei fondi da parte di Parigi, poteva sollevare la questione alla Commissione intergovernativa italo-francese che sovrintende alle procedure tecnico-finanziarie che disciplinano il Tav, sostituendo prima i membri italiani (gli attuali sono pasdaran dell'opera). Poteva perfino revocare i membri del cda del promotore italo-francese dell'opera (Telt) e nominarne di nuovi per bloccare i lavori.