

DOSSIER

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

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 ar-

riveranno 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'inte-

sto 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. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

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

ra 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 potreb-

bero configurare indennizzi per la rescissione dei contratti in corso. La struttura del commissario di governo per la Torino-Lione ha stimato un co-

