

PRIMO PIANO

LA CRISI POLITICA

Il rischio di una battaglia diplomatica con l'Ue per un maxi rimborso
A fine mese la nuova fase dei lavori, allarme per nuove contestazioni

L'addio all'alta velocità ci costerebbe 2 miliardi

IL CASO

MAURIZIO TROPEANO
TORINO

Facile a dirsi, complicata a realizzarsi. La «Tavexit», infatti, a meno di una scelta politica di rompere i rapporti con la Francia e l'Unione europea potrà essere legittimamente realizzata solo attraverso un «negoziato» e dunque «in forma consensuale che porti a una nuova intesa che sancisca la fine dei lavori e certifichi anche la restituzione dei fondi stanziati da Bruxelles e dal governo di Parigi». Il professor Vittorio Barosio, esperto di diritto amministrativo, la materia che ha insegnato all'Università di Torino, fissa i confini su cui dovrebbe muoversi il futuro governo giallo-verde nel caso di stop ai lavori della Torino-Lione.

Ma al di là del rischio di una lunga battaglia diplomatica con pesanti risvolti economici - in ballo per l'Italia ci sono circa due miliardi da restituire - diventa complicato per Lega e M5S affrontare un confronto politico dove i sostenitori del Sì alla Tav (e il partito di Salvini è sempre stato in questo campo) non avrebbero difficoltà a mettere in luce come il blocco del-

l'opera è classificabile come spreco di fondi pubblici italiani, francesi e anche europei. Quei 1400 milioni già spesi e i 300 impegnati, infatti, finanziati al 50% da Bruxelles, hanno permesso finora di bucare per oltre 22,3 chilometri il massiccio dell'Ambin. Per Barosio, nel caso ci fosse «uno stop al mega tunnel quelle gallerie diventerebbero inutili e si potrebbe arrivare a ipotizzare un danno erariale per le casse dello Stato italiano». E aggiunge: «Se fosse un privato dovrebbe risarcirlo mentre lo Stato che se lo fa da solo no».

Il 14% di tutte le gallerie

Quegli scavi rappresentano il 14 per cento dei 160 chilometri di tutte le gallerie previste nel progetto della tratta internazionale della Torino-Lione. In Italia sono stati scavati solo i 7 chilometri della galleria geognostica di Chiomonte che nel progetto dovrebbero essere utilizzati come accesso al tunnel di base. Il resto degli scavi è stato fatto in Francia dove è già stato scavato un terzo dei 9 chilometri tra le discenderie di Saint-Martin La Porte e La Praz che di fatto sono il primo pezzo del tubo Sud della mega-galleria. Per Barosio, dunque, «la Francia potrebbe così legittimamente chiederci il risarcimento dei fondi spesi perché ha subito un

danno diretto». Mentre Bruxelles potrebbe chiedere la restituzione «perché ha stanziato dei fondi finalizzati alla realizzazione del tunnel di base che poi non verrebbe realizzata».

Non è un caso, allora, che Stephane Guggino, delegato generale del comitato della Transalpine che promuove la linea ad alta velocità Lione-Torino, la metta giù così: «La Francia ha sbloccato dei crediti, l'Europa ha fatto altrettanto. Se si decide unilateralmente di sospendere il progetto il Paese che si ritira rimborsa all'Europa e al suo partner francese le somme che hanno speso».

Nuove opere ed espropri

E poi c'è il futuro. Il 31 maggio, infatti, al cantiere di Chiomonte ci sarà il passaggio delle consegne tra chi ha realizzato la galleria esplorativa e la nuova società incaricata di realizzare l'allargamento del cantiere in vista dei lavori d'avvio del tunnel di base. Telt, la società incaricata dello scavo e della gestione del tunnel di base, ha assegnato lavori per 103 milioni e ha bandito gare per altri 380 milioni. Entro il 2019 gli appalti dovrebbero arrivare a 5,5 miliardi. Di questi l'Ue ha già messo a disposizione 800 milioni. In caso di stop ai lavori si aprirebbero sicuramente dei contenziosi con i privati ma i problemi maggiori per l'alleanza giallo-verde potrebbero arrivare



dall'ordine pubblico. Per la prima volta dagli scontri del 2011, infatti, chi deve realizzare i lavori sarà costretto ad uscire dall'area presidiata da forze dell'ordine ed esercito. Il nuovo cantiere ha bisogno di alcuni ettari e per acquisirli saranno necessari gli espropri. Sette anni fa i No Tav si opposero, anche con la violenza. Anche oggi gli attivisti

sono pronti alla mobilitazione. Le operazioni di allargamento saranno coordinate con la questura e il Viminale. Che cosa farà la Lega che aspira a guidare il ministero dell'Interno? —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

1,5

I miliardi spesi per i lavori. L'Ue ha messo a disposizione altri 800 milioni

14%

Dei 160 chilometri di gallerie previsti finora ne sono stati scavati 22,3



Peso: 4-23%, 5-4%