

LA GRANCASSA AL VIA

**Tav, ultimo show:
3 miliardi buttati
e lavori in ritardo**

DI FOGGIA A PAG. 6

L'OPERA Grandi appalti A che punto siamo

Tav, l'altro show: lavori per 3 mld (in mega ritardo)

**Le gare Oggi assegnate
quelle per il versante
francese. Paghiamo,
ma gli scavi sono fermi**

» Carlo Di Foggia

L'appuntamento è per oggi alle 12.30, quando i vertici di Telt - l'appaltatore pubblico italo-francese del Tav Torino-Lione - presenteranno in pompa magna l'assegnazione "di 3 miliardi di lavori". A presenziare allo show, oltre al presidente Hubert du Mesnil e al dg, Mario Virano, ci sarà Iveta Radicova, coordinatrice del corridoio mediterraneo, da sempre sponsor entusiasta della grande opera. Con il governo Draghi riparte così la grancassa sull'infrastruttura che appassiona la politica italiana e nutre uno stuolo di costruttori e professionisti della pro-

gettazione fin dagli anni 90. L'annuncio arriva a quasi due anni di distanza dal voto in Parlamento sulla mozione pro-Tav che isolò i 5stelle e preluse alla crisi del governo gialloverde nell'agosto 2019. Sulla grande stampa è tutto un "rush", "stretta sui tempi", "accelerazione". Eppure il quadro non torna. *In primis* non sono chiare neppure le cifre. I lavori assegnati oggi dal cda di Telt riguardano solo il versante francese del tunnel transfrontaliero (57 km a doppia canna, 114 totali), per due terzi Oltralpe ma per due terzi a carico dell'Italia (una trovata dal governo Berlusconi per convincere i francesi a imbarcarsi nell'avventura). Si tratta di tre lotti, per un costo di 2,3 miliardi, stando ai vecchi dati comunicati dalla stessa Telt. Per arrivare a tre servirebbero anche quelli del fronte italiano, che sono slittati di sei mesi dopo lo scontro in seno al governo Conte-1. Poco importa, tutto verrà "assegnato" oggi.

A OGNI MODO, se va bene, i lavori partiranno non prima di settembre. A conti fatti, il cronoprogramma - già rivisto più volte - è in ritardo di quattro anni rispetto a quello approvato dal Cipe, i veri scavi del tunnel dovevano iniziare nel terzo trimestre del 2017 e,

al netto dei lavori preparatori, non sono di fatto partiti. Se va bene, ha spie-

gato a dicembre scorso l'allora ministra Paola De Micheli, si finirà non prima del 2032. La gara per realizzare lo svincolo dall'autostrada al cantiere di Chiomonte, essenziale per partire dal fronte italiano, è stata assegnata solo l'8 giugno (serviranno in teoria quasi tre anni). Nel frattempo, il ministro Enrico Giovannini ha perfino nominato un commissario straordinario che potrà agire in deroga all'obbligo di gara (il "modello Genova") per la tratta italiana al tunnel, che però non è finanziata: rispetto a un costo stimato in 1,9 miliardi, a oggi sono stanziati solo 160 milioni. Mancano all'appello 1,7 miliardi e pure il progetto (il preliminare del 2011 di Rfi, mai approvato, è stato accantonato). Il neo commissario Calogero Mauceri - che oggi ricopre lo stesso ruolo per il Terzo Valico, altra grande opera inutile ma cara alla politica e al gigante italiano Webuild - avrà in sostanza mano libera per affidare la progettazione.

Questi dati non scoraggiano la politica locale e non, in festa

da settimane. Giovannini ha elogiato l'opera; Matteo Salvini nei giorni scorsi è andato a visitare i cantieri di Chiomonte; "la Tav è un coraggioso cambiamento al quale non possiamo sottrarci", ha spiegato il ministro per la Transizione ecologica, Roberto Cingolani. Lo show di oggi si chiuderà a Bruxelles con lo scrutinio del voto che ieri ha bocciato l'emendamento dei Verdi che respingeva l'accordo tra Parlamento e Consiglio Ue sul nuovo "Meccanismo che collega l'Europa" che finanzia anche le **infrastrutture** transfrontaliere. I 5Stelle si sono astenuti, contestando. "È un autogol che non può lasciarci indifferenti - ha spigato ieri l'europarlamentare Mario Furore - è assurdo continuare a ignorare le critiche della Corte dei Conti europea al progetto". A oggi, i magistrati contabili europei hanno stroncato il progetto del Tav definendolo troppo costoso, inutile, ambientalmente dannoso, finanziariamente non sostenibile e dai tempi di costruzione assai incerti. Poco importa, il nuovo meccanismo permette di alzare il co-finanziamento Ue dal 40 al 50%; ipotesi al momento teorica. A causa dei ritardi, in 20 anni, sono stati spesi solo 621 milioni degli 1,7 miliardi stanziati dall'Ue per il Tav. Che, vale la pena di ricordare, costa 9,6 miliardi. E della tratta nazionale francese se ne sono perse le tracce.

