



REPORTERS

**I lavori**  
Attualmente  
sono in corso  
gli scavi  
del tunnel  
di base  
Sul versante  
italiano  
il cantiere  
si trova  
a Chiomonte

**Ratificato l'ultimo trattato con la Francia**

# Tav, sì del governo all'avvio dei cantieri

Entro gennaio il Parlamento dovrà dare il via libera definitivo

## il caso

ANDREA ROSSI

La penultima tessera di un puzzle infinito, estenuante (il primo accordo risale al 15 gennaio 1996) è stata piazzata ieri sera dal Consiglio dei ministri, che ha ratificato il trattato bilaterale Italia-Francia, firmato lo scorso 8 marzo a Venezia, che certifica la volontà dei due paesi di realizzare la linea ad alta velocità Torino-Lione. L'ultima parola spetterà al Parlamento, chiamato nei prossimi quattro mesi ad approvare il testo varato ieri. Il «sì» è scontato, considerato che i contrari alla Tav si annidano tra i banchi del Movimento 5 Stelle e della Sinistra con qualche sparuto dissidente sparso qua e là e magari un po' di mal di pancia sugli scranni della Lega Nord.

### L'ultimo scoglio

L'Italia si è impegnata con l'Unione europea a ratificare l'accordo entro gennaio del prossimo anno, data che l'Ue considera tassativa per sbloccare i finanziamenti e che ha posticipato di un mese soltanto perché il nostro paese ad agosto ha dovuto affrontare l'emergenza terremoto. Incassato il via libera del Parlamento, dal punto di vista burocratico e amministrativo, non ci saranno più accordi o trattati da siglare. La Tav sarà cosa fatta, almeno nelle intenzioni delle istituzioni italiane, francesi ed europee.

Il protocollo di Venezia, l'ultimo di una lunga serie, costituisce l'aggiornamento di intese precedenti e, nello specifico, ha fissato tre punti: il regolamento sui contratti e la normativa antimafia; la certificazione dei costi dell'opera; l'aggiornamento del piano finanziario.

### L'intesa sui costi

Italia e Francia hanno stabilito che per realizzare la Torino-Lione servono 8,3 miliardi, una cifra che sarà aggiornata anno per anno in base al reale andamento dell'inflazione. Si sono divise gli oneri, al termine di una trattativa che ha visto prevalere Parigi: accertato che l'Unione europea finanzia la linea ad alta velocità con 3,3 miliardi - il 40% del costo complessivo - Roma si dovrà accollare il 57,9% di quel che resta, cioè poco meno di 3 miliardi. La Francia sborserà il resto: 2 miliardi. Il governo guidato da Manuel Valls si è impegnato ad applicare la normativa antimafia per le gare d'appalto sul suo territorio, secondo un regolamento che è stato approvato a giugno.

Se tutti i tempi saranno rispettati, l'apertura del cantiere del tunnel di base avverrà nel



**SOTTRAETE**  
CONTRO  
SOTTRAETE

9.950 € - 1.000 €

2018. Secondo Telt, la società incaricata di costruire e gestire l'infrastruttura, i lavori dovrebbero essere ultimati nel 2027. Poi serviranno altri due anni per l'infrastruttura tecnologica. I primi treni dovrebbero circolare nel 2030.

**8,3**  
miliardi  
È il costo  
dell'opera  
L'Ue pagherà  
il 40%, il resto  
spetta a Italia  
e Francia



**L'intesa**  
L'ultimo  
trattato  
tra Italia  
e Francia  
è stato  
siglato  
a marzo  
a Venezia



**La ratifica**  
L'Italia si è  
impegnata  
a ratificare  
l'intesa  
entro  
gennaio  
con voto del  
Parlamento



**Il cantiere**  
Il cantiere  
definitivo  
partirà  
nel 2018 e si  
chiuderà  
nel 2027  
I primi treni  
nel 2030