

**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-

rivano 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-

