

» Il Cda di Telt

Appalti Tav, oggi si decide: niente stop dal ministro

di BARBACETTO
A PAG. 10

Appalti Tav al via, Toninelli lascia decidere i costruttori

IL CASO

In extremis
Invece di bloccare l'avvio dei bandi previsto per oggi, il ministero chiede alla società Telt se poi si potrà tornare indietro

L'altro parere

I tecnici del Politecnico sentiti da Appendino: "Vanno fermati, così si rischiano penali salate"

» GIANNI BARBACETTO

Febbrili (e surreali) scambi di comunicazioni, di richieste e di carte, tra Roma, Torino e Parigi. Il ministero delle Infrastrutture di Danilo Toninelli, dopo l'articolo del *Fatto* di domenica che annunciava il lancio delle gare d'appalto per il Tav Torino-Lione, infrange il riposo domenicale e chiede di corsa un parere legale sulla possibilità di bloccare i lavori anche dopo che siano state avviate le gare. Il *Fatto* aveva scritto che una riforma del codice degli appalti francese aveva abrogato l'articolo 98, che permetteva di stoppare gli appalti anche dopo l'assegnazione dei lavori. Curioso: l'abrogazione è avvenuta il 3 dicembre 2018, lo stesso giorno in cui i due ministri, Toninelli per l'Italia ed Elisabeth Borne per la Francia, firmavano in-

sieme una lettera in cui chiedevano a Telt (la società che dovrebbe realizzare il Tav) di sospendere le gare fino alla pubblicazione dell'analisi costi-benefici chiesta dal governo italiano, ma si impegnavano comunque a fornire, "se necessario, un nuovo calendario che permetta il mantenimento dei finanziamenti europei previsti".

È VERO CHE - chiede il ministero di Toninelli - se martedì 19 febbraio (oggi, per chi legge) il consiglio d'amministrazione di Telt, convocato per le 11 a Parigi, vara le gare, le procedure non potranno più essere fermate? Il primo elemento surreale è che la domanda viene rivolta non a un esperto giuridico terzo, italiano o francese, ma a Telt, la società che vuole bandire al più presto le gare e realizzare l'opera. La "direzione giuridica" di Telt risponde più veloce della luce con una paginetta di parere legale: è vero - ammette - che "l'articolo 14 del decreto del 3 dicembre 2018, n. 1075, ha abrogato l'articolo 98 del decreto 360/2016". Ma non importa, perché "tuttavia l'articolo figura ora nella medesima for-

ma, nei riferimenti forniti qui diseguito". E giù numeri e norme. Dunque, conclude Telt, "la legge rimane invariata e la Stazione appaltante può sempre dichiarare una procedura 'senza seguito'. Il decreto 3 dicembre 2018 citato dal *Fatto* ha il solo scopo di 'codificare' (inserire in un unico testo tutte le disposizioni legislative e regolamentari relative a un dato oggetto)". Non è cambiato nulla, dice Telt. Possiamo bandire subito le gare per i primi due lotti del tunnel di base, cioè l'intero tratto francese, i tre quarti dell'opera, 45 chilometri dei 57,5 totali, per il valore di 2,3 miliardi di euro. Poi, secondo il codice francese degli appalti a cui Telt deve obbedire, si può comunque non far partire i lavori, "per motivi di interesse generale" e del redivivo articolo 98, abrogato ma an-



corapimpante nelle pieghe del codice degli appalti d'oltralpe. Intanto però l'articolo del *Fatto* di domenica ha allarmato il Movimento 5 Stelle, soprattutto a Torino e in Piemonte, come si racconta nell'articolo qui accanto. La stessa sindaca Chiara Appendino cerca di vederci chiaro, in queste strane gare che il ministro di Toninelli vorrebbe lasciar partire – nel silenzio generale rotto ahimé dal *Fatto* – riservandosi poi eventualmente di scrivere in calce agli appalti già assegnati le paroline “senza seguito”. Appendino chiede lumi ai professori della “Commissione tecnica Torino-Lione”, che in questi anni ha sempre fatto da contraltare critico ai dati di Telt e del suo direttore generale, Mario Virano. La Commissione ha risposto ieri alla sindaca con un documento di quattro pagine che cita la “Relazione tecnico-giuridica” dell'11 febbraio 2019 chiesta dal ministero delle Infrastrutture all'Avvocato dello Stato: “I motivi che farebbero venir meno i contratti nei confronti dei terzi, in caso di stop unila-

terale, potrebbero non integrare il contenuto di un nuovo motivo di interesse generale (ai sensi del diritto francese) bensì un fatto illecito idoneo a dar luogo a pretese risarcitorie nei confronti del Promotore e, in via di rivalsa, nei confronti dello Stato italiano”.

INSOMMA: con o senza l'articolo 98, ci si incamminerebbe in un contenzioso senza fine. Dunque, secondo la Commissione tecnica, “un lancio delle procedure d'appalto in queste condizioni avvierebbe un processo che porterebbe, di fatto, irreversibilmente all'aggiudicazione e all'avvio dei lavori di scavo del tunnel di base, senza alcuna reale possibilità di retrocedere da tale decisione”. Conclusione: “L'avvio delle procedure d'appalto per i lavori di realizzazione della sezione transfrontaliera (tunnel di base) risulta estremamente imprudente e potenzialmente lesivo del bilancio dello Stato italiano. Si consiglia di dare precise indicazioni ai componenti di nomina italiana nel cda di Telt affinché si proceda a

un rinvio inequivocabile di tali procedure”. Oggi alle 11, a Parigi, il momento della verità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La scheda Il dilemma del ministero

■ **“SE FANNO PARTIRE GLI APPALTI** ce ne andiamo”. Le chat interne e i confronti con Roma assumono toni duri, a tratti feroci. Consiglieri comunali, regionali, attivisti, pezzi interi del M5s, specialmente in Valle di Susa, si dicono pronti ad abbandonare in massa il Movimento se il ministro Toninelli lascerà partire gli appalti, mettendosi nella condizione di dover poi accettare il fatto compiuto. Anche il nuovo codice francese degli appalti prevede la possibilità di non iniziare i lavori, pure dopo aver concluso le gare, rassicurano dal ministero delle Infrastrutture. Non è vero, ribattono gli esperti del Politecnico di Torino, si aprirebbe per l'Italia un contenzioso pericoloso e costosissimo. Dal ministero, nella giornata di ieri è stata lasciata filtrare la possibilità che sarebbe stato cambiato l'ordine del giorno del cda di Telt, previsto per oggi alle 11 a Parigi, togliendo dalla discussione il lancio delle gare. Qualcuno ha ipotizzato che la riunione sarebbe potuta addirittura saltare. Oggi sapremo la verità. E si vedrà se scenderà la temperatura dentro il Movimento.

Sfida legale

Il ministro Danilo Toninelli deve decidere se fermare le gare. Sotto, il dg di Telt, Mario Virano

Ansa



CHI PAGA LA GRANDE OPERA

Lotto costruttivo	Importo totale	Importo quota Italia	Importo quota Francia
Valori in milioni di €			
1 Tunnel di base 1° Fase A	4.492,64	2.563,70	1.928,94
2 Opere all'aperto Francia	568,08	328,92	239,16
3 Tunnel di base (completamento)	2.200,90	1.274,32	926,58
4 Opere all'aperto Italia	654,32	414,68	239,64
5 Attrezzaggio tecnologico	1.714,30	992,58	721,72
COSTO COMPLESSIVO	9.630,25	5.574,21	4.056,04



L'azienda

Telt è italo-francese, espressione dei due governi coinvolti