

No alla Tav, verdetto dell'Italia

►Toninelli ha consegnato alla Francia il dossier che bocchia l'alta velocità

ROMA Il dossier di 80 pagine sulla Tav con l'analisi costi-benefici è stato consegnato dal ministro Toninelli all'ambasciatore francese. Il documento sancisce la bocciatura dell'alta velocità. In-

tanto alla guida della Consob è stato nominato Paolo Savona. Sollevato un caso incompatibilità, ma il governo: ci sono precedenti.

De Paolini, Mancini e Pirone alle pag. 2 e 8



Le grandi opere

Tav, consegnata l'analisi alla Francia Nel dossier c'è il no

►Lo studio su costi e benefici nelle mani dell'ambasciatore perché lo trasmetta a Parigi ►Il ministero dei Trasporti: adesso parta il confronto. L'Eliseo: noi andiamo avanti

**PRESTO DOVREBBE
ESSERE FISSATO
UN VERTICE
FRANCO-ITALIANO
AL VIA LA TRATTATIVA
ANCHE CON LA UE**

IL CASO

ROMA Il dossier di 80 pagine sulla Tav con l'analisi costi benefici è stato consegnato all'ambasciatore francese ieri poco dopo le 18. Non una dichiarazione di guerra ma quasi. Visto che le conclusioni, come ampiamente previsto, non danno scampo alla Torino-Lione. Anzi il "no" al completamento dell'opera, scritto nero su bianco dai tecnici scelti da Danilo Toninelli, non potrebbe essere più netto. Una posizione che la Francia non condivide. Solo l'altro ieri il ministro dei Trasporti Elisabeth Borne, ha invitato l'Italia ad andare avanti, a rispettare

cioè gli impegni assunti a livello internazionale con Parigi e con l'Europa. Sulle stessa linea, come noto, anche Bruxelles che ha ribadito che fermarsi adesso potrebbe costare al nostro Paese 1,2 miliardi di euro, tra penali e soldi da restituire alla Ue. In sostanza, i patti vanno rispettati, anche perché sul versante francese hanno già scavato 25 chilometri di gallerie, e anche in Italia i cantieri sono aperti. La tratta è considerata strategica, fondamentale per collegare i due Paesi e sviluppare i commerci.

LE LINEE GUIDA

Del resto a Parigi sanno bene che la commissione che ha stilato il verdetto negativo, pur divisa al suo interno, è composta da docenti ed esperti tutti dichiaratamente No-Tav, a cominciare dal presidente Marco Ponti. Cinque componenti su sei sono collegati direttamente o indirettamente a società di cui Ponti è il dominus

indiscusso. Nulla di male ovviamente, ma l'orientamento, ribadito nel dossier, è lo stesso: bisogna puntare sulla linea autostradale e non sul ferro. I costi per terminare l'opera, sostengono gli esperti del Mit, sarebbero superiori ai benefici. Addirittura, secondo i rumors, per circa 7 miliardi. Una tesi tutta da dimostrare visto che si basa su argomentazioni molto deboli. Tant'è che uno dei componenti della commissione avrebbe preso le distanze dai risultati evidenziati nella conclusioni. Alla base del no, come anticipato dal *Messaggero*, ci



sarebbero sostanzialmente tre fattori.

LE ARGOMENTAZIONI

Da un lato la relazione indica che l'opera non va completata perché il traffico tra Italia e Francia sarebbe, da qui ai prossimi anni, in forte calo. Una proiezione in contrasto con i dati elaborati dalla Bocconi e da altri centri studi indipendenti. Il secondo punto riguarda il possibile calo delle accise sul gasolio e i mancati introiti dai pedaggi che graverebbero sulle casse dello Stato proprio a causa del trasferimento del traffico dalla strada ai binari dell'alta velocità, cancellando un milione di Tir. Il terzo punto riguarda la comparazione con le altre opere infrastrutturali, da cui emergerebbe un divario troppo alto sul fronte delle risorse spese e da spendere. Nessuna considerazione invece sulle eventuali penali da pagare che, secondo l'Avvocatura, possono arrivare fino a 3,4 miliardi in caso di stop. Senza contare i soldi da restituire alla Ue.

Spetterà adesso all'ambasciatore Christian Masset inviare il documento a Parigi, alla Telt per la precisione, per una analisi accurata. Un passaggio concordato

da Toninelli e Borne. Un «punto di partenza di una interlocuzione tra i due esecutivi», fanno sapere dal ministero dei Trasporti. Presto, si aggiunge, ci sarà un incontro bilaterale. Analoga procedura verrà seguita con l'Unione Europea prima ancora della validazione e della pubblicazione del dossier che resta top secret. Di certo gli interlocutori di Toninelli vogliono chiudere la partita entro due settimane e non sono disposti a perdere tempo. Pazienza quasi esaurita anche per Matteo Salvini. Il leader leghista insiste per andare avanti e attacca: deve «curarsi chi sostiene che sia in atto lo scambio tra il no all'autorizzazione a procedere e lo stop alla Tav». Parla invece di «umiliazione per il Parlamento e per gli italiani», il parlamentare di Forza Italia Osvaldo Napoli. «Così il governo francese verrà a conoscenza della pretestuosa e fantasiosa analisi costi-benefici». La consegna dell'analisi alla Francia, giungono dall'opposizione, arriva all'indomani del monito dell'Unione Europea sulle possibili conseguenze dei ritardi dell'Italia sui fondi stanziati per l'opera. Una coincidenza che fa pensare visto che il dossier è pronto da mesi.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ironia d'Oltralpe

«Caro Toninelli, venga a vedere Lione»

«Caro Danilo Toninelli, come Torino, la nostra bella città di Lione è una delle più attraenti in Europa. Vi invitiamo con piacere, soprattutto se venite in treno». Così su twitter il comitato francese «La Transalpine Lyon-Turin», il cui scopo - come recita il sito - è «intraprendere qualsiasi azione che possa facilitare o accelerare la costruzione del collegamento ferroviario passeggeri e merci ad alta capacità tra Lione e Torino». L'altro giorno il ministro dei Trasporti, nel perorare la causa No Tav, si era spinto a dileggiare la città francese, definendo l'alta velocità «un buco nella montagna per mandare a Lione nessuno, perché nessuno ci vuole andare, né come persone né come merci».

La TAV nei grandi "corridoi" di trasporto



Ferrovia
km 235



Galleria di base
km 57



Tracciati Ten-t individuati dalla Ue che interessano l'Italia

- BALTICO-ADRIATICO
- GENOVA-ROTTERDAM
- MEDITERRANEO**
- AUTOSTRADA DEL MARE
- HELSINKI-MALTA



ANSA Centimetri



Lo scavo sul versante francese