

Il sì di Conte alla Tav «Non farla costa caro». Il premier parla in diretta Facebook: «Sono in gioco tanti soldi dei cittadini». I 5Stelle confermano la loro contrarietà: «Ora deve decidere il Parlamento». Quel tunnel della discordia di 57 chilometri. La tratta principale per la ferrovia Torino-Lione costa 8,6 miliardi di euro, già al lavoro 800 persone

ROMA «Oggi bloccare la Tav costerebbe più che completarla». In una breve diretta, studiata a lungo e diffusa solo in serata, il premier Giuseppe Conte impone quella che, nel M5s, è una sorta di rivoluzione copernicana: il sì alla Tav. Venerdì, annuncia, l'Italia dirà sì ai fondi europei per un progetto che, il governo non può fermare per un motivo semplice, scandito da Conte: un'alternativa alla Tav non c'è e fermare la Torino-Lione non farebbe gli «interessi nazionali» perché costerebbe di più agli italiani. È un fulmine a ciel sereno, quello che Conte lancia sull'universo M5s. Un fulmine che rischia di far traballare seriamente anche il titolare del Mit Danilo Toninelli. Al Mit, dopo le parole di Conte, si ribadisce che Toninelli resta fortemente contrario all'opera ma, allo stesso tempo, trapela soddisfazione per l'attestazione fatta da Conte pubblicamente al lavoro del ministro sui fondi Ue. Lavoro, si sottolinea, che permetterà un risparmio di 3 miliardi di euro per l'Italia, pronti per essere spesi in altre opere. E il M5s, consapevole di una decisione in qualche modo attesa, non tarda a mettere in campo la sua strategia agganciandosi all'unico appiglio fornito da Conte: una decisione del Parlamento che ribalti quella del governo. «Rispetto Conte ma il M5s presenterà un atto in Parlamento e decideranno le Camere. Per noi la Tav è dannosa», annuncia Luigi Di Maio perseguendo così anche un secondo obiettivo: rendere plastico, in Aula, il «sì contro tutti» che, quando era all'opposizione, ha portato il Movimento in cima ai consensi. «Abbiamo ricevuto attacchi fantasiosi di una nostra presunta alleanza col Pd. Tutto falso. Ma fra non molto potremo vedere con i nostri occhi chi decide di andare a braccetto con Renzi, Monti, Calenda, la Fornero e Berlusconi. Il Parlamento restituirà a tutti la verità dei fatti», avverte Di Maio. Con l'uscita sulla Tav il premier, assumendosene pienamente la responsabilità e allargando l'autonomia del suo ruolo dall'alleanza giallo-verde, elimina la più grande delle mine che giacevano sotto il governo. Un esempio? Oggi, al question time che vedrà proprio Conte in Aula alla Camera, la Lega aveva pronta un'interrogazione sulla Tav. Interrogazione che chissà se la Lega confermerà. Conte, di fatto, toglie dal campo uno degli incidenti più probabili che Matteo Salvini avrebbe potuto cavalcare per scaricare sull'alleato la responsabilità della crisi. Non è, quella del premier, una posizione di principio: Conte ribadisce di non aver cambiato idea rispetto alla conferenza stampa del 7 marzo in cui spiegò che lui quell'opera non l'avrebbe mai fatta. «Ma non è stato questo governo a dire sì al progetto», ricorda Conte. E ora, con l'aumento dei fondi Ue fino al 55% «l'impatto finanziario per l'Italia è destinato a cambiare dopo l'apporto europeo e i costi che potrebbero ulteriormente ridursi in seguito all'interlocuzione con la Francia sulle nuove quote di finanziamento della tratta transfrontaliera». Non solo. Bloccare la Tav per fare un progetto alternativo significherebbe farlo da soli. «Con Macron ho insistito a lungo sul piano B ma la Francia è contraria», sottolinea Conte. Salvini gioisce ma neppure questa volta risparmia una frecciata. «La Tav si fa, come giusto e come chiesto dalla Lega. Peccato per il tempo perso», sottolinea il leader leghista che oggi ignorerà l'informativa del premier sulla Russia, avendo convocato allo stesso orario, le 16, il Comitato per l'ordine e per la sicurezza. Certo, la pressione dei dirigenti leghisti su Salvini per rompere non è mai stata forte come in queste ore: è una pressione che coinvolge governatori, ministri, parlamentari. E si nutre, in questi giorni, dell'ira del Nord leghista sull'impasse sull'Autonomia, dossier che ieri ha visto saltare le due riunioni previste a Palazzo Chigi e che, plausibilmente, non sarà neanche al Cdm. «Il silenzio di Palazzo Chigi preoccupa», tuona Fontana. Intanto, i contatti di Salvini con Di Maio sono flebili ma non del tutto assenti. Il governo, per ora, naviga a vista ma tiene.

Quel tunnel della discordia di 57 chilometri. La tratta principale per la ferrovia Torino-Lione costa 8,6 miliardi di euro, già al lavoro 800 persone

ROMA La nuova ferrovia Torino-Lione, alla quale il presidente del Consiglio Giuseppe Conte sembra ora deciso a dare il via libera è lunga 270 chilometri ed è l'anello centrale del Corridoio Mediterraneo, uno dei 9 assi della rete di trasporto europea TEN-T. E' in costruzione la sezione transfrontaliera, 65 chilometri tra Susa, in Italia, e Saint-Jean-de Maurienne, in Francia, per un costo di 8,6 miliardi di euro, certificato dalla società internazionale Tractebel Engineering-Tuc Rail. Il 40% dell'importo è cofinanziato dall'Unione Europea, la quota restante è a carico di Italia (35%) e Francia (25%). Fino a oggi, in studi e progetti, sono stati investiti circa 1,5 miliardi di euro. Fermare la Tav Torino-Lione potrebbe costare, in penali e risarcimenti, secondo alcune ricostruzioni due miliardi di euro; il movimento No Tav e le associazioni ambientaliste sostengono invece che nessuna penale sarebbe dovuta. Quasi il 90% della tratta in costruzione è in galleria, i 57,5 km del tunnel della discordia, una doppia canna tra le stazioni di Susa e Saint-Jean-de Maurienne (45 in territorio francese), consente di annullare il dislivello della vecchia Torino-Lione facendone una linea in pianura. La realizzazione dell'opera e la successiva gestione sono state affidate alla società Telt. L'iter approvativo si è concluso nel marzo 2018, quando il Cipe ha detto sì alla variante dei cantieri sul versante italiano, che prevede la partenza dei lavori principali dell'opera a partire da Chiomonte anziché da Susa. Attualmente lavorano all'opera quasi 800 persone, di cui 530 impegnate nei cantieri e 250 in società di servizi e ingegneria. Nel picco dell'attività - secondo Telt - saranno quattromila i lavoratori diretti coinvolti, altrettanti quelli generati nell'indotto. Entro quest'anno è previsto l'affidamento di appalti, ora rinviati, per un importo di 5,5 miliardi. I lavori per l'opera sono stati organizzati in 81 bandi di gara distribuiti su 12 cantieri operativi: 9 per i lavori dell'attraversamento alpino, 2 per la valorizzazione dei materiali di scavi, in Italia e in Francia, e uno per gli impianti tecnologici e la sicurezza. Quarantacinque gare riguardano le lavorazioni civili, 36 i servizi di ingegneria. A oggi è stato scavato il 14% delle gallerie previste e a Saint-Martin-La-Porte si è superato il 55% dei nove chilometri della galleria geognostica, ma già in asse e nel diametro del tunnel di base.