

Tav: sì ai bandi per i lavori in Italia, al 55% fondi europei

Telt, la società incaricata di realizzare la ferrovia ad alta velocità Torino-Lione, ha autorizzato la pubblicazione dei bandi - circa 1 miliardo - per i lavori del tunnel in Italia. La coordinatrice europea Radicova: il cofinanziamento Ue sulla tratta internazionale passa dal 40 al 55%, ora Francia e Italia portano a termine il progetto. Si è subito infiammato il dibattito politico. «Ho fiducia che Conte trovi una soluzione - ha detto Di Maio -. Mai pensato a una Tav "leggera"». «Tav leggera? «Mi piacciono i treni che corrono» ha detto Salvini. Fonti del Mit avvertono: bandi revocabili senza oneri.

Greco, Perrone e Palmerini

— a pagina 6

I PUNTI FERMI

1

VALORE 2,3 MILIARDI I cantieri francesi

Sono in fase di valutazione le candidature presentate nella prima procedura di Avis de Marches aperta in primavera per i lavori di scavo del tunnel di base su territorio francese, per un valore complessivo di 2,3 miliardi. Ieri Telt ha avviato la stessa procedura per il tratto di galleria su territorio italiano, per circa un miliardo. In totale 57 chilometri di scavi. La procedura prevista dalla normativa francese prevede sei mesi di tempo prima di passare alla fase due, quella dell'affidamento dei lavori in base a capitolati e offerte. Un passaggio che richiede un ok formale da parte dei Governi

2

COMPARTECIPAZIONE UE AL 55% I finanziamenti

Il progetto della Torino-Lione vale 8,6 miliardi di euro. In una prima fase il contributo europeo era previsto al 40%, ma ora la volontà della Commissione europea è quella di portare la compartecipazione di Bruxelles al 50%, con un 5% aggiuntivo riconosciuto per il fatto che il promotore Telt è binazionale. Questo rinnovato impegno europeo porterebbe i finanziamenti da 3,4 a 4,7 miliardi. Anche i progetti delle tratte nazionali dell'Alta velocità potrebbero contare sul contributo europeo al 50%. Per l'Italia significherebbe risorse aggiuntive pari a 2 miliardi

Tav, dalla Ue altri 1,3 miliardi Via ai bandi per i lavori in Italia

L'OPERA VA AVANTI

Radicova: fondi da 40 a 55% sulla tratta internazionale Altri 2 miliardi sulla nazionale

Ma Toninelli riapre lo scontro: «Avvisi di gara revocabili senza oneri»

Filomena Greco

Via libera alla procedura per la realizzazione per il tratto italiano del tunnel di base della Torino-Lione. La decisione di Telt è arrivata ieri mattina, dopo la riunione del cda del soggetto promotore, partecipato al 50% da Italia e Francia. Si tratta di lavori da 1 miliardo per la realizzazione dello scavo per il tunnel di base, in particolare per il tratto sul territorio italiano.

Con il passaggio approvato ieri di fatto la prima fase di procedura, quella degli affidamenti, è aperta per l'intero tunnel di base della futura Torino-Lione, i 57 chilometri di galleria che attraverseranno il confine Italo-francese,

12,5 dei quali su territorio italiano. Inoltre in apertura della riunione ieri la coordinatrice del corridoio mediterraneo, Iveta Radicova, ha ribadito la volontà dell'Europa di portare al 50% i suoi finanziamenti per i progetti tran-



sfrontalieri TEN-T, per la Torino-Lione in particolare ci sarà la possibilità di usufruire di un 5% in più proprio perché il progetto è gestito da un promotore pubblico binazionale. Il contributo di Bruxelles dunque passerebbe dal 40 al 55%. In valore assoluto, 4,7 miliardi di finanziamento contro i 3,4 finora considerati, 1,3 miliardi in più da qui al 2029, a cavallo dei futuri periodi di programmazione europea. Somma a cui potrebbero aggiungersi due miliardi per realizzare la tratta nazionale della Torino-Lione, con un progetto preliminare che vale circa 4 miliardi.

Telt ha aperto dunque la fase definitiva degli Avis de Marches, una sorta di call di mercato a cui risponderanno le singole imprese o le Ati che vorranno candidarsi per acquisire il lotto di lavori. Si tratta della seconda procedura di questo genere avviata dal promotore pubblico, la prima è stata avviata in primavera ed ha riguardato il tratto francese del tunnel di base, con lavori per un totale di 2,3 miliardi. In entram-

bi i casi, c'è la possibilità di interrompere "senza obblighi e oneri" la procedura di gara in ogni sua fase, come previsto dal Codice degli Appalti Pubblici francese. Una possibilità che ha permesso a Telt di aprire la procedura nonostante i problemi sul fronte politico. Anche se ora torna in primo piano la questione politica e l'urgenza di decidere sul futuro della Torino-Lione. Secondo la legge francese, nei sei mesi che seguono la pubblicazione sulla Gazzetta europea degli Avis de Marches, Telt potrà accogliere ed esaminare le candidature, cosa che sta già facendo per la tratta francese dei lavori. Solo in una seconda fase si passerà alla scelta delle società che, in base a requisiti tecnici e economici, potranno accedere alla gara vera e propria, con i capitolati in chiaro. Quest'ultima è la fase più delicata perché richiede l'ok da parte dei Governi dei due paesi. Da un lato dunque la "macchina" amministrativa per indire le gare della Torino-Lione è in moto, come previsto dal Grant Agreement sottoscritto con l'Europa, dall'altro però la politica è ancora alle prese con una pesante incognita sul futuro dell'opera, vista la contrarietà del M5s.

È di venerdì scorso la lettera inviata dall'Europa ai due Governi per sollecitare una decisione definitiva sulla Torino-Lione. Lo ha ribadito anche la coordinatrice del corridoio Iveta Radicova che ha aperto la seduta con un intervento incentrato proprio sull'impegno europeo per il completamento del tunnel di base della Torino-Lione e delle vie di accesso nazionali. Alla riunione di ieri mattina ha partecipato anche il neo presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio. «Torniamo da

Parigi dopo aver consolidato un risultato importante» ha sottolineato Cirio che ha poi annunciato che scriverà una lettera al premier Conte, «perché l'Ue sollecita una parola chiara dal governo italiano sulla volontà di proseguire con l'opera». Ma il Mit guidato da Danilo Toninelli riapre lo scontro: «Per ciò che concerne gli avvisi di manifestazione di interesse sul lato italiano, questi sono soggetti alle medesime cautele già previste per quelli pubblicati a marzo per il versante francese, ossia la limitazione al solo invito a presentare candidature, il preventivo avallo degli Stati all'avvio della fase successiva dei capitolati e l'inserimento della facoltà di rinuncia senza oneri né per TELT né per gli Stati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alta velocità. Operai a lavoro nel cantiere della Torino-Lione