

Il direttore generale di Telt lancia l'allarme. Il tappo nei ministeri dei Trasporti e dell'Ambiente

# Tav, appalti da un miliardo La burocrazia rallenta i lavori

## RETROSCENA

MAURIZIO TROPEANO  
TORINO

**L**unedì 8 giugno si è conclusa la prima consegna delle offerte per gli appalti da 2,3 miliardi per costruire la parte francese del tunnel di base della Torino-Lione. Poi ci saranno altri due momenti per presentare le offerte: il 18 e il 28 di questo mese. Solo a maggio Telt, la società incaricata di realizzare la tratta internazionale ha assegnato lavori per 250 milioni di euro ed entro l'anno partiranno nuove attività in Italia per 200 milioni. «La pandemia – spiega Mario Virano, direttore generale di Telt – non ha bloccato la nostra attività e così a cavallo tra il 2020 e il 2021 arriveranno le offerte per gli appalti da un miliardo per il lato Italia. Stiamo parlando di opere civili per 4 miliardi che possono essere un volano per la ripresa dei due paesi».

Nel suo ufficio di Torino, però, il dg della società, racconta anche di un «discreto numero di problemi e inquietudini» e di «sensazioni negative» sul futuro dell'opera che ha registrato in questi mesi di lockdown e di contatti a distanza. Inquietudini «che non derivano dalla politica o da atti amministrativi» ma che «nascono dalle condizioni applicative delle norme» e, soprattutto, dalla «burocrazia italiana che rischia di frenare e condizionare la nostra attività».

Che cosa sta succedendo? In queste settimane dai palazzi della politica romana rimbalzano indiscrezioni su quali strumenti scegliere per sbloccare le infrastrutture di questo paese. Dentro la maggioranza giallo-rossa non è stata ancora una

quadra ed è questa incertezza che desta i timori di Virano: «Nonostante la pausa di riflessione politica dell'Italia che per

12 mesi ha sospeso le procedure di realizzazione dell'opera, l'Ue ha confermato nella sua totalità il finanziamento di 814 milioni. Non è stato perso un centesimo ma in cambio Italia e Francia hanno firmato un nuovo accordo con Inea, l'agenzia europea delle infrastrutture, che sposta al 2022 il periodo spendere quei fondi ma impone anche il rispetto stringenti di 258 parametri con controlli regolari e tempi definiti. Se queste scadenze non verranno rispettate non solo c'è il rischio di rimettere in discussione quel finanziamento, ma anche di arrivare indeboliti alle trattative per l'assegnazione del budget 2021-2027, stiamo parlando di 2,5-3 miliardi di contributi europei».

Dunque bene la semplificazione del governo ma è necessario intervenire sui nodi sensibili delle procedure e sulle modalità operative, fissando tempi congrui entro cui la burocrazia ministeriale deve rispondere. «Già oggi – spiega Virano – per le approvazioni delle micro-varianti esecutive le varie strutture ministeriali coinvolte devono dare il loro parere entro 45 giorni, ma nella realtà i tempi si dilatano e per ottenere il via libera serve almeno un anno, un anno e mezzo». In queste settimane gli uffici legislativi di Telt hanno esaminato le migliori pratiche nazionali ed internazionali per accelerare i cantieri e secondo Virano la soluzione migliore potrebbe essere quella di «fissare tempi congrui». Che cosa significa: «Se per i ministeri 45 giorni sono pochi per dare una risposta si possono portare a novanta ma, passato quel periodo, e in assenza di una presa

di posizione delle strutture deve scattare la regola del silenzio assenso o deve essere previsto l'intervento di un commissario». E visto che nella valutazione di un progetto servono i pareri non solo del ministero dei trasporti ma anche di quello dell'ambiente e delle direzioni

che si occupano di tutela dei

paesaggi. Ecco perché secondo Virano la soluzione potrebbe arrivare dalla «creazione di un tavolo che comprenda tutti i dicasteri che devono esprimersi su un progetto». Un modello che potrebbe essere usato, secondo Virano, è quello del Ponte Morandea Genova. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

