

Virano: «Nodo risorse Torino-Lione verso la soluzione con accordo Ue»

INFRASTRUTTURE

Il nuovo Grant Agreement dovrebbe alzare i contributi oltre il 50% dei costi

In Italia al via lavori per 200 milioni. Operai nelle case vicine al cantiere

Carlo Andrea Finotto

A inizio 2021 prenderà il via un negoziato determinante per completare il collegamento ferroviario ad alta velocità tra Torino e Lione. Non sono in dubbio l'ultimazione dei lavori e neppure il finanziamento europeo dell'opera, ma l'entità di quest'ultimo: in pratica quanti soldi metterà Bruxelles nei prossimi anni. Una partita che potrebbe chiudere il discorso delle risorse da reperire da parte dei due Paesi coinvolti: Italia e Francia.

«I due governi, insieme a Telt (Tunnel Euralpin Lyon Turin, società binazionale che si occupa della realizzazione dell'opera), dovranno presentarsi compatti e con il cronoprogramma rispettato per ottenere che la Ue incrementi l'impegno come annunciato nei mesi scorsi».

A parlare è Mario Virano, direttore generale di Telt, affiancato al vertice della società dal presidente, francese, Hubert du Mesnil. Virano si dice «moderatamente ottimista» per il prosieguo senza intoppi di quello che è uno dei progetti strategici in Europa.

I costi della parte internazionale – 8,6 miliardi per coprire il tratto tra Susa (in Italia) e Saint Jean de Maurienne (in Francia), compresi i 57 km di tunnel di base – oggi sono coperti dalla Ue al 40%. Non ci sono finanziamenti, per ora, per i tratti nazionali: circa 70 km in Italia e 200 in Francia.

Con il nuovo Grant Agreement che

scaturirà dal confronto che prenderà il via nel 2021 le cose dovrebbero cambiare. «Sul tavolo – dice Virano – ci sarà la doppia promessa della Ue: portare il finanziamento al 50% sia per la tratta internazionale sia per i due percorsi nazionali. Inoltre – ri-

corda il Dg di Telt – Bruxelles ha già annunciato di voler assegnare un ulteriore 5% di contributo per la gestione realmente binazionale della tratta internazionale, per la quale i finanziamenti saliranno così al 55%».

L'incremento annunciato, se verrà ufficializzato, porterà a oltre 3 miliardi il contributo per il periodo 2021-2027. Alla fine la Ue si sobbarcherà anche la metà degli 1,7 miliardi di costi stimati per il tratto italiano: Roma dovrà stanziare circa 850 milioni, ma di recente il premier Giuseppe Conte ha annunciato l'intenzione di inserire almeno un miliardo per la Tav nel Recovery plan.

«Se tutto andrà come deve e le promesse saranno mantenute, la Torino-Lione ha le risorse necessarie di qui alla fine dei lavori» afferma Virano.

Al tratto transnazionale della Torino-Lione ora lavorano circa 700 persone: saliranno a 8mila tra addetti diretti e indotto nel momento di picco dei cantieri. Dalla fase di progettazione sono state coinvolte 350 Pmi, e oggi «ci sono al lavoro circa 150 realtà: 65 imprese e una novantina di soggetti professionali. Lo stato dell'arte vede 30 km di gallerie realizzate su un totale di 164 km (57 km per ciascuna delle due canne del tunnel, più discenderie e by-pass, ndr), il 21% dei lavori appaltati, 3,2 miliardi di euro spesi o impegnati, sei grandi cantieri in corso (cinque in Francia e uno in Italia)».

Soprattutto, sottolinea Virano, sono in avanzata fase di attuazione «le gare internazionali per il tunnel di base. «Alla consultazione ha partecipato un centinaio di grandi imprese in raggruppamenti plurinazionali. Lo considero un successo anche perché non

era così scontato, viste tutte le grandi opere in corso in Europa e tenendo conto della dialettica che al momento del bando, in Italia, sembrava mettere in discussione il futuro dell'opera».

Per quanto riguarda i 45 km di tunnel in Francia «è già stato completato



MARIO VIRANO
Direttore generale di Telt

l'esame tecnico, siamo ora al negoziato finanziario con le imprese ed entro la prima metà del 2021 firmeremo i contratti di aggiudicazione con l'avvio dei lavori». Si tratta di una partita che vale circa 2,3 miliardi di euro. Il valore delle opere per il tratto di tunnel in Italia è invece di 1,2 miliardi e i tempi sono un po' più lunghi. «In Italia arriveremo all'aggiudicazione dei lavori nell'estate 2021 ed è previsto poi un riallineamento con i francesi nel corso della realizzazione».

In Italia sono invece «già cantierabili lavori per circa 200 milioni di euro» ricorda il manager. Nell'ambito di

questi appalti, 40 milioni di euro sono riferiti alle nicchie di interscambio – necessarie per consentire il passaggio dei macchinari e dei mezzi di trasporto del materiale senza intoppi – «e la cinquantina di operai coinvolti saranno alloggiati per un paio d'anni in una ventina di abitazioni e alloggi del territorio situati a meno di 3 km dal cantiere di Chiomonte» annuncia Virano, che sottolinea come si tratti di una delle prime «importanti ricadute economiche concrete per il territorio sul quale viene realizzata l'opera».

@andreaafin8

© RIPRODUZIONE RISERVATA

