

**ECONOMIA**

SERVIZIO | PARLA MARIO VIRANO



# Alta velocità Torino-Lione, ecco come saranno pagati i lavori grazie all'accordo con la Ue

di Carlo Andrea Finotto

**Bruxelles ha promesso di coprire fino al 50% dei costi, anche per le tratte nazionali. Per la parte internazionale contributi al 55%. Ma dovranno essere rispettati gli step**

Prossima fermata: inizio 2021. Tra circa tre mesi, prenderà il via un negoziato determinante per il completamento del 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 arriveranno da **Bruxelles** nei prossimi anni. E non è una partita da poco perché potrebbe chiudere il discorso circa la necessità di reperire nuove risorse 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 il proprio 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 considerato uno dei progetti strategici a livello europeo.

## L'evoluzione dei finanziamenti Ue

I costi necessari alla realizzazione della parte internazionale – gli 8,6 miliardi che servono necessari a costruire il tratto tra **Susa** (in Italia) e **Saint Jean de Maurienne** (in Francia), compresi i 57 km di tunnel di base – sono attualmente coperti al 40% dalla Ue. Non ci sono, invece per ora, finanziamenti per i due tratti nazionali: circa 70 km in Italia e ben 200 km in Francia.

Con il nuovo **Grant Agreement** che scaturirà dal confronto che prenderà il via all'inizio del 2021 le cose dovrebbero cambiare. In meglio. Il perché lo chiarisce Mario Virano. «Sul tavolo ci sarà la doppia promessa spesa nei mesi scorsi dalla Ue: portare il finanziamento al 50% sia per la tratta internazionale sia

per i due percorsi nazionali che a oggi non beneficiano di contributi comunitari (il provvedimento riguarderà anche altre opere inserite nella rete europea di trasporti Ten-T). Inoltre – ricorda 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%». In pratica, se tutto andrà bene, arriveranno da Bruxelles più di 4,7 degli 8,6 miliardi previsti per la parte fondamentale del tragitto.

L'incremento annunciato, se verrà ufficializzato, porterà a oltre 3 miliardi il contributo per il solo periodo 2021-2027. Inoltre, stando agli annunci, 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](#). «In pratica potremmo dire che se tutto andrà come deve e le promesse verranno mantenute, la Torino-Lione ha le risorse necessarie di qui alla fine dei lavori» dice Mario Virano.

## L'impegno dei due governi

A livello politico nazionale, dopo le turbolenze patite all'epoca del governo giallo-verde M5S-Lega per [l'opposizione grillina all'opera](#), la Tav sembra oggi navigare in acque relativamente tranquille. Nell'ultimo anno il tema alta velocità Torino-Lione ha avuto un andamento carsico: per lunghi periodi è scomparso dai radar della cronaca nazionale e, almeno all'apparenza, dall'ordine del giorno del nuovo governo giallorosso M5S-Pd, per poi riapparire a febbraio 2020 in occasione dell'incontro bilaterale Italia-Francia a Roma e più di recente con l'annuncio del presidente del Consiglio.

---

### Leggi anche

La Tav avanza verso Torino con 35 imprese e 700 operai

Tav, così la Torino-Lione che non piace agli ambientalisti ha salvato la farfalla rara

Tav e fake news: in campo gli imprenditori piemontesi per smascherare le bufale sul web

«Durante il [summit italo-francese](#) – dice Virano – è stato ribadito l'interesse strategico della Torino-Lione che è stata inserita nella dichiarazione finale: un fatto tutt'altro che scontato e usuale. È stato un segnale da parte dei due governi e un chiaro messaggio all'Unione europea».

## 21% dei lavori appaltati

Senza la luce dei riflettori politico-mediatici «l'attività sui due lati del confine e i rispettivi iter burocratici sono proseguiti – spiega il direttore generale di Telt – senza subire particolari rallentamenti a causa dell'emergenza **coronavirus** e del relativo **lockdown**». Lo stato dell'arte, come ricorda Mario Virano, comprende «30 km gallerie realizzate su un totale di 164km (57 km per ciascuna delle due canne del tunnel di base, più le discenderie, e i by-pass, ndr), il 21% dei lavori appaltati, 3,2 miliardi di euro spesi o impegnati, sei grandi cantieri in corso (5 sul lato francese e 1 su quello italiano)».

Attualmente alla realizzazione del tratto transnazionale della Torino-Lione lavorano circa 700 persone, ma l'occupazione salirà a 4mila addetti diretti e 4mila nell'indotto nel momento di picco dei cantieri (per i 2/3 in Francia e per 1/3 in Italia). Dalla fase di progettazione sono state coinvolte 350 Pmi. Oggi, «al lavoro – puntualizza il direttore generale di Telt – ci sono circa 150 soggetti: 65 imprese e una novantina di soggetti professionali coinvolti nei vari ambiti».

## Le gare internazionali per il tunnel di base

Soprattutto, sottolinea Virano, sono in avanzata fase di attuazione «le gare internazionali per la costruzione dell'intero tunnel di base. «Alla consultazione – afferma Mario Virano – 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 anche conto della dialettica che al momento del bando sul versante italiano sembrava mettere in discussione il futuro del collegamento».

Per quanto riguarda le gare relative ai 45 km di tunnel in Francia – che seguono le procedure del diritto francese – è già stato completato 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 sul lato italiano è invece di 1,2 miliardi di euro e i tempi sono leggermente più lunghi. «Siamo sfasati di circa sei mesi rispetto al versante francese: in Italia arriveremo all'aggiudicazione dei lavori nell'estate 2021 ed è previsto poi un riallineamento con i francesi nel corso della realizzazione».

## Operai alloggiati nelle case del territorio

Anche in Italia, in ogni caso, l'attività procede. «Sono già cantierabili lavori per un valore di 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 «un'importante prima ricaduta economica concreta per il territorio sul quale viene realizzata l'opera». Va detto che già gli alberghi della zona ospitano i rappresentanti delle forze dell'ordine destinati a garantire la sicurezza dei cantieri.

## Gli step da rispettare

Anche questi lavori fanno parte degli step inseriti nel nuovo cronoprogramma siglato l'aprile scorso – l'emendamento al Grant Agreement tra Italia, Francia e Ue – ritardato a fine 2022 e il cui rispetto sarà fondamentale, come detto, per ottenere l'aumento delle risorse Ue. «Siamo monitorati sulla base di 258 milestones (tappe) che al momento come Telt stiamo rispettando – dice Virano –. Poi ci sono anche passaggi chiave che riguardano Francia e Italia: nel nostro caso occorre la firma del contratto di programma tra ministero delle **Infrastrutture**, Fs e Telt: per quanto ci riguarda siamo pronti».

«Questa è una partita che noi (Telt), Italia e Francia dobbiamo giocarci molto bene tutti insieme. Sarà fondamentale il raccordo tra i due governi e il messaggio che arriverà a Bruxelles. L'istruttoria sarà complessa e potrebbe servire anche più di un anno, ma l'accordo, una volta raggiunto, avrà comunque valore retroattivo» ricorda Virano.

---

### Per approfondire

Tav Torino-Lione: assegnati lavori per 200 milioni sul lato francese della linea

---



Riproduzione riservata ©

---

P.I. 00777910159 | © Copyright Il Sole 24 Ore Tutti i diritti riservati

Il Sole **24 ORE**