

Telt fa un altro passo verso il Tav

La società italo-francese fa partire le "manifestazioni di interesse" anche per la parte italiana dei lavori.

L'ad Virano: "Resta inteso che prima di far partire le gare serve l'ok dei governi"

di **Gianni Barbacetto** da *Il Fatto Quotidiano* del 26-06-2019

<https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2019/06/26/telt-fa-un-altro-passo-verso-il-tav/5282067/>

Parte la gara anche per il versante italiano del Tav. Lo ha deciso ieri il consiglio d'amministrazione di Telt, la società dei governi italiano e francese che ha il compito di realizzare la linea ferroviaria Torino-Lione. La gara riguarda l'intero tratto in Italia del tunnel, vale 1 miliardo di euro ed è suddivisa in due lotti, uno per i lavori di costruzione e uno per la valorizzazione dei materiali di scavo.

"Ora partirà il bando", spiega al Fatto Quotidiano il direttore generale di Telt Mario Virano, "poi ci saranno tre mesi in cui le aziende interessate potranno presentare le loro manifestazioni d'interesse, infine – se i due governi confermeranno la loro intenzione di procedere – Telt lancerà i capitolati d'appalto per la gara vera e propria".

È quanto sta già avvenendo per la parte francese del tunnel, in cui la procedura è in una fase più avanzata: le manifestazioni d'interesse (avis de marchés) sono partite nel marzo 2019, dal 28 maggio 2019 Telt è impegnata a verificarle e a settembre potranno essere avviate le gare d'appalto, per un valore di 2,3 miliardi di euro.

"Ora partiamo anche per il versante italiano, ma con tutte le cautele del caso", ci tiene a sottolineare Virano, "perché Telt s'impegna, al termine della selezione delle candidature e prima d'inviare alle imprese i capitolati di gara, a verificare le volontà dei due governi". È quanto aveva chiesto il presidente del Consiglio Giuseppe Conte nelle sua lettera inviata a marzo al presidente di Telt, Hubert du Mesnil, e al direttore generale Virano.

L'avis de marchés sarà pubblicato nei prossimi giorni sulla Gazzetta europea con l'esplicitazione della facoltà di interrompere senza obblighi e oneri la procedura di gara in ogni sua fase, come previsto dal codice degli appalti pubblici francese.

L'avvio della procedura per la parte italiana della galleria segna il completamento del percorso degli affidamenti dei lavori per la realizzazione dei 57,5 chilometri del tunnel di base, costo totale 9,63 miliardi, di cui 3,3 miliardi per gli scavi. E capita in un momento in cui in Italia si è aperta la discussione su una proposta alternativa di Tav, avanzata dal nuovo sindaco di Venaus, Avernino Di Croce, che rilancia il progetto del suo predecessore, Nilo Durbiano. Un tunnel più corto, di soli 14 chilometri, scavato più in alto, tra Oulx e Modane, a una sola canna, per far transitare i treni in una sola direzione, dall'Italia alla Francia. Per il percorso inverso, dalla Francia all'Italia, si dovrebbe usare l'attuale galleria del Fréjus, rimodernata e ridotta a un solo binario. "È l'uovo di Colombo che ci permette di salvare la faccia", dice Di Croce al Fatto, "perché abbiamo capito che la ricreazione è finita e a settembre partiranno i bandi Tav".

La proposta era piaciuta alla viceministra dell'Economia Laura Castelli, Cinquestelle. Ma non al movimento No-Tav. "È un'ipotesi bizzarra, priva di fondamenti tecnici e senza alcun consenso da parte dei Comuni della Valsusa", aveva dichiarato l'ingegner Alberto Poggio della Commissione tecnica delle amministrazioni pubbliche contrarie alla Torino-Lione. Ed è stata bocciata seccamente anche dal vicepresidente del Consiglio Matteo Salvini: "Macché Tav leggero, a me piacciono i treni che corrono". Ieri è arrivato, via Facebook, il no definitivo pure dell'altro vicepremier, Luigi Di Maio: "Non abbiamo mai pensato a un progetto di Tav leggero. Parliamo piuttosto di cose serie. Ho fiducia nel fatto che il presidente Conte trovi una soluzione". Post subito approvato da Alessandro Di Battista, riunendo così le due anime dei Cinquestelle.

Ora il progetto è respinto anche da Virano: "È una proposta tecnicamente non praticabile", dice al Fatto. "Non rispetta gli standard tecnici obbligatori, non è finanziabile dall'Europa, avrebbe bisogno di un accordo binazionale tra Italia e Francia che non c'è, mentre ce n'è già uno, quello che stiamo realizzando, che dovrebbe essere prima rigettato dai due Paesi".

Quanto ai finanziamenti europei, crescono le pressioni Ue affinché Italia e Francia confermino entro luglio il loro proposito di realizzare il Tav, pena la perdita dei (promessi) finanziamenti europei.