

IL CASO Ratificata l'intesa sui costi, spazio alle imprese più piccole sugli appalti

Tav, Italia e Francia si accordano

«A Torino la sede della società»

→ Ci saranno le regioni interessate all'opera, il Piemonte e il Rhone-Alpes, e anche un osservatore dell'Unione europea all'interno della nuova società che Italia e Francia si apprestano a costituire per portare a termine la Torino-Lione. Ltf, che finora si è occupata della progettazione, lascerà spazio ad un organismo analogo con il compito di costruire materialmente l'opera. I due governi intendono dare un'accelerata all'operazione, così da chiudere entro il 2011 tutto l'iter burocratico e organizzativo e permettere al massimo nel giro di un anno l'insediamento del consiglio d'amministrazione.

Ieri a Parigi la conferenza intergovernativa ha ratificato l'intesa raggiunta lo scorso 28 settembre fra il ministro dei Trasporti Altero Matteoli e il suo collega transalpino Thierry Mariani sulla ripartizione dei costi della tratta internazionale. Alla firma, oltre ai funzionari ministeriali, erano presenti il governatore Roberto Cota



Entro un anno si insedierà il cda della nuova società per la Tav

e il commissario governativo Mario Virano. Lì è arrivata la richiesta della Regione: la sede della nuova società sia fissata in Piemonte. «Ho proposto la candidatura di Torino quale sede del nuovo soggetto promotore - spiega Cota - e su questo punto la discussione è aperta, ma sono fiducioso».

L'attuale sede di Ltf è a Chambéry, mentre sotto la Mole c'è solo un distaccamento secondario. «Oggi abbiamo messo un altro tassello e possiamo dire ai contestatori che si mettano l'animo in pace, perché non si torna più indietro: la Tav si farà nei tempi stabiliti - continua il presi-

dente - Si tratta adesso di trovare per il territorio le giuste compensazioni. Ho un'idea che svilupperò nei prossimi giorni».

Negli accordi internazionali è stata recepita la legge regionale (Cantieri sviluppo territorio) che norma le ricadute economiche dell'opera sul territorio, e lo stesso è stato fatto per la Demarche grand chantier, la legge francese che è servita da modello a quella piemontese. Un'altro elemento positivo è la decisione di non affidare un unico grande appalto per la tratta comune, ma di spezzettare l'assegnazione in più lotti, permettendo così anche a imprese di dimensioni più contenute (e a quelle del territorio) di partecipare ai lavori. Lo scavo del tunnel di 57 chilometri fra Italia e Francia partirà entro il 2013, l'accordo prevede che l'Italia si accoli il 57,9% dei costi non coperti dall'Unione europea - circa 3,3 miliardi di euro - e la Francia il 42,1%, poco più di 2,4 miliardi.

Andrea Gatta