

**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**