



I lavori della Tav. Il cantiere della Torino-Lione

200 mln

Cantieri in Italia

Il valore dei lavori per i cantieri al via entro il primo trimestre del 2021

2,3 mld

Scavi in Francia

L'8 giugno le prime offerte per uno dei tre lotti dei lavori oltre confine

2,5 mld

Contratto di programma

Manca la firma al Contratto di programma per l'assegnazione dei fondi

Tav: cinque cantieri in Francia, Italia a zero

GRANDI OPERE

Virano, direttore di Telt: contratto di programma per sbloccare 2,5 miliardi

Filomena Greco

TORINO

torate dall'Ue. Entro la fine dell'anno deve arrivare l'approvazione del progetto esecutivo, abbiamo ancora sette mesi davanti, per poi avviare il cantiere vero e proprio all'inizio dell'anno prossimo». Si tratta di lavori per un valore complessivo di 150 milioni, compresi gli interventi che dovrà effettuare Sitaf e che richiedono anch'essi l'approvazione defi-

2,5 miliardi, già stanziati dal Governo negli anni scorsi per finanziare i lavori. L'approvazione risale al 2018, la firma non è ancora stata formalizzata. «I funzionari del Mit - chiarisce Virano - nelle more dell'approvazione hanno sempre svolto un lavoro encomiabile per rispettare le scadenze dei finanziamenti, però l'Europa ci chiede entro settembre

Cinque cantieri aperti in Francia, ancora nessuno in Italia. «È ora che ripartano anche i cantieri italiani» dice il direttore di Telt Mario Virano. Il dibattito politico riporta in primo piano il tema delle infrastrutture ferroviarie e delle grandi opere, ma la Torino-Lione vedrà la ripresa dei lavori al di qua della frontiera non prima dell'anno prossimo.

I cantieri in Italia

Il progetto esecutivo per realizzare le nicchie nel tunnel della Maddalena, a Chiomonte, è stato consegnato nei giorni scorsi ed è uno dei prossimi lavori da effettuare nell'area del cantiere, accanto allo svincolo autostradale dell'A32 e al nuovo autoporto a San Didero, in capo a Sitaf. Ora serve l'approvazione da parte del ministero. «Si tratta di passaggi nelle procedure che richiedono dai 45 ai 60 giorni, ma l'esperienza ci dice che possono essere necessari fino a sedici mesi, tempi che rappresentano un problema alla luce degli impegni presi con Bruxelles». Risale ad aprile la nuova versione del Grant Agreement che garantisce risorse europee per l'opera, pari a 814 milioni, a fronte di un allungamento della scadenza al 2022 per il finanziamento dei lavori in corso. «Il documento – sottolinea Mario Virano – fissa scadenze molto rigide, moni-

nitiva del Mit entro l'anno. «Si tratta di opere cantierabili a breve, che potrebbero partire tra la fine dell'anno e i primi mesi del 2021, il cui valore sale a 200 milioni se si considerano direzione lavori e servizi collegati» specifica Virano.

I maxi appalti per il tunnel

Restano in primo piano i due maxi appalti da 2,3 e un miliardo per realizzare i lavori di scavo per il tunnel di base tra Italia e Francia. Sono state consegnate a Telt l'8 giugno scorso le offerte per il primo lotto sul lato francese. Ed entro fine mese arriveranno le proposte economiche anche per gli altri due lotti. La stessa procedura per assegnare i lavori che saranno realizzati lato Italia è sin dall'origine traslata di circa sei mesi. In questo caso le offerte economiche sono attese tra gennaio e febbraio del 2021. «Prevediamo – anticipa Virano – di aggiudicare i lavori per la fine dell'anno mentre per i lavori in Italia l'assegnazione è prevista per la primavera del 2021, con l'inizio dei lavori nella seconda metà dell'anno prossimo».

Il contratto di programma

Uno dei passaggi governativi più importanti è la firma del Contratto di programma tra ministero delle Infrastrutture, Telt e Ferrovie dello Stato per l'utilizzo delle risorse, per

di sottoscrivere il testo».

Tav come il Ponte di Genova

Per garantire tempi certi ai cantieri della Tav servirebbe adottare il modello «Ponte di Genova». «L'opera è stata realizzata senza deroghe alle norme da parte del commissario – sottolinea Mario Virano – grazie alla capacità di tenere alta l'attenzione sulla infrastruttura e organizzare le normali procedure “in parallelo” anziché “in serie”, portando avanti i dossier contemporaneamente presso i diversi ministeri». Dunque il tema secondo Virano non è quello, generico, della burocrazia quanto piuttosto la necessità di organizzare le procedure in maniera più efficiente. «Sarebbe utile – suggerisce ancora – un tavolo interministeriale per la regia periodica sullo stato di avanzamento degli adempimenti per l'Alta Velocità». Organizzazione e tempi di approvazione dei progetti sono i due aspetti centrali. Le microvarianti di cantiere, ad esempio, spesso portano via mesi prima di ottenere un ok, previsto per legge in 45 giorni. «Non serve allora impegnarsi a cambiare la norma e portare il termine a 30 giorni, serve piuttosto adeguare i tempi anche allungandoli ma garantendo il silenzio assenso nel caso non si esprima una formale approvazione nei termini garantiti».