

Lunedì 22 maggio, a Torino, va in scena il "roadshow" sulla Torino-Lione

# Tav, Virano: "26 anni a decidere, e altri 13 per costruire la linea"

TORINO-Telt, la società italo francese incaricata di realizzare la tratta transfrontaliera della Torino-Lione, lo ha chiamato "roadshow" ma a dare spettacolo, lunedì 22 maggio, davanti all'Unione Industriale, ci hanno provato loro, i No Tav che hanno tentato di "irrompere" e di disturbare il primo incontro con le realtà economiche e produttive interessate a partecipare ai lavori di costruzione della nuova linea ad alta velocità tra Italia e Francia. Pochi i valsusini tra i manifestanti, di più gli autonomi e gli antagonisti dell'area torinese tra i quali si sono mescolati alcuni leader della protesta di valle. In tutto un centinaio, numero non certo superiore ai poliziotti e ai partecipanti al convegno. Alla fine il bilancio degli "scontri" è qualche spintone e un paio di uova tirate addosso ai poliziotti. Non di più né di meno. Per il resto si è parlato dei ritorni per l'economia derivanti dalla realizzazione dell'opera. Ed è stato Mario Virano, direttore generale di Telt, a parlare di un totale di 81 bandi di gara articolati su 12 cantieri tra Italia e Francia che potranno interessare oltre 20 mila imprese e 8 mila lavoratori. Tutto questo mentre l'entrata in servizio della nuova linea è prevista nel 2029. "Ci sono voluti 26 anni per il processo decisionale e le autorizzazioni - ha aggiunto il direttore generale - e ne occorreranno 13 per realizzare l'infrastruttura". Ma come sarà realizzata l'opera? "L'idea di Telt - informa Virano - è quella di avere un numero significativo di gare rivolte al sistema delle piccole e medie imprese dei territori interessati dall'opera. Abbiamo quindi deciso di attivare una tornata di bandi di "pezzatura"



I partecipanti all'incontro organizzato da Telt all'Unione Industriale

medio piccola, che normalmente sono molto interessanti per le piccole e medie imprese". Tradotto in cifre: Telt sta per lanciare numerosi contratti fino a 50 milioni di euro, oltre a quelli molto grandi fino a 1,3 miliardi". Nel dettaglio gli 81 bandi sono distribuiti su 9 cantieri operativi, 43 in Italia e 38 in Francia. 63 bandi sono programmati entro il 2019, 4 nel 2020, 3 nel 2021 e 5 nel 2022. I restanti negli anni successivi. Nel dettaglio 45 gare riguardano le lavorazioni civili articolate su quattro fasce (fino a 5 milioni di euro, tra i 5 e 50 milioni di euro, tra i 50 e 500 milioni e tra i 500 milioni e 1 miliardo e 300 milioni) e 36 servizi di ingegneria. Il costo certificato dell'opera, in tutto 65 chilometri tra Susa-Bussoleno (Torino) e Saint Jean de Maurienne (Francia), è di 8,6 miliardi di euro. In tutto saranno 12 i cantieri operativi, ha spiegato ancora Virano, "e saranno cantieri parlanti e



Virano e gli altri relatori al roadshow di lunedì 22 a Torino

visitabili per consentire a molte migliaia di visitatori di poter vedere concretamente nel corso dei prossimi anni la realizzazione di quest'opera". Virano ha anche spiegato che "si sta valutando di fare un par-

tenariato pubblico e privato per la realizzazione dell'impianto tecnologico". Capito importante, quello delle compensazioni su cui nelle settimane scorse si è registrata l'ennesima polemica, con il

taglio di 80 milioni di euro annunciato in Gazzetta Ufficiale e poi "rimangiato" dagli uffici ministeriali. Fondi che, ha detto Paolo Foietta commissario di Governo "dovranno essere utilizzati per lo sviluppo della Valsusa". "Basta con rotonde e arredo urbano", ha precisato Foietta che ha ricordato come le compensazioni valgono tra i 102 e i 112 milioni di euro, e che manca soltanto un ultimo atto per la loro formalizzazione. "I fondi andranno per progetti di sviluppo, anche immateriale che sostengano il tessuto delle piccole imprese, delle start up, dell'artigianato e abbiano quindi un impatto duraturo sul tessuto economico della valle".

E il lavoro? Spesso l'accusa rivolta alle grandi opere è quella di interessare grandi gruppi che non assumono sul territorio. Che fare? La parola chiave, per Virano, si chiama formazione "così che le imprese impegnate nella costruzione dell'opera possano trovare sul territorio i profili professionali che servono. Profili che abbiamo bene in mente. Abbiamo di fronte a noi un anno e mezzo di tempo per costruire con Regione corsi di formazione professionale per le varie tipologie di lavoratori richieste dall'opera. Alla fine stileremo albi ufficializzati in ambito istituzionale in modo che le imprese possano scegliere liberamente sul territorio le persone formate ad hoc con formazione certificata". Un passaggio che sarà oggetto di un accordo tra Telt, Regione Piemonte e Commissario di Governo e che rientra a pieno titolo nel Patto per il Territorio, un protocollo d'intesa su modello della Démarche Grand Chantier francese che ha già portato 40,7 milioni di inve-

*All'Unione Industriale l'incontro con le realtà economiche e produttive interessate. A contestare, fuori, un centinaio di No Tav*

stimenti pubblici in Maurienne fino al 2020. Il protocollo, i cui contenuti saranno condivisi in sede di Osservatorio sulla Torino-Lione, individuerà le azioni in capo a ciascun partner, come l'inserimento di clausole sociali nei bandi, il sostegno alle iniziative del territorio per la ricettività delle maestranze, la sinergia tra istituzioni per favorire l'impiego di lavoratori locali. L'intesa è il primo passo di una serie di accordi che specificheranno di volta in volta gli impegni e le politiche da attuare, negli ambiti previsti dalla legge regionale, durante la realizzazione della Torino-Lione. Telt fa sperare che, in qualità di committente dei lavori, ha già sottoscritto accordi con le istituzioni francesi nell'ambito della Démarche Grand Chantier per l'accompagnamento dei cantieri al di là delle Alpi.

In Italia il Patto per il Territorio impegnerà la Regione Piemonte ad assumere il coordinamento dei soggetti coinvolti, allocando le risorse necessarie ad attuare la legge 4/2011 e cercando sinergie con la Regione Auvergne-Rhône-Alpes per assumere una lettura globale dei cantieri della Torino-Lione.

Il Commissario di Governo, in qualità di Presidente dell'Osservatorio, individuerà i progetti strutturali prioritari da proporre al partenariato e si farà garante delle istanze del territorio. Telt si impegnerà a favorire l'inserimento di imprese e personale locali, come avvenuto per oltre il 40% dei lavoratori nei cantieri preliminari, e a promuovere soluzioni che valorizzino il potenziale di ospitalità dei comuni interessati dall'opera, con ricadute economiche significative.

BRUNO ANDOLFATTO