

Alta velocità. Sono le risorse che Italia e Francia chiederanno alla Ue per sostenere la prima fase dei cantieri della Torino-Lione

Tav: 1,2 miliardi per avviare i lavori

Il dossier sarà al centro del vertice Renzi-Hollande in programma martedì a Parigi



Filomena Greco
Maria Chiara Voci

TORINO

■ In 4-5 mila in piazza per dire no alla Torino-Lione il giorno dopo l'approvazione, da parte del Cipe, del progetto definitivo della tratta italiana. I sindaci e gli amministratori della Valsusa, accanto ai Comitati No Tav, sono tornati a manifestare contro l'Alta velocità. Un corteo pacifico nel centro di Torino, sotto la pioggia. Con loro anche il Movimento 5 Stelle, Sel, Rifondazione comunista, gli ambientalisti, la Fiom di Torino, per chiedere di fermare i lavori e utilizzare le risorse per welfare, scuole, trasporti.

La manifestazione era programmata a ridosso di una serie di passaggi chiave per la Torino-Lione. Venerdì l'ok del Cipe, domani la prima assemblea del nuovo soggetto promotore dei lavori, martedì 24 febbraio il vertice tra Hollande e Renzi e

TEMPI STRETTI

Giovedì 26 febbraio la presentazione ufficiale della domanda alla Ue - Ieri a Torino la manifestazione (senza incidenti) dei No Tav

giovedì 26 la presentazione del dossier all'Ue per la richiesta di fondi.

Circa un miliardo e 200 mila euro, sarà questa la cifra che verrà richiesta all'Europa per sostenere la prima fase dei cantieri della Torino-Lione e che sarà scritta in calce alla documentazione che Italia e Francia consegneranno alla commissione. Entro il 2020, periodo di riferimento per la programmazione della nuova tornata di fondi da Bruxelles, i due Paesi contano di realizzare, nello scavo del tunnel di base al confine fra Piemonte e Maurienne, opere per un valore complessivo di poco superiore ai tre miliardi (su un totale stimato, per la realizzazione della galleria di 57 km e delle stazioni internazionali di Susa e di St-Jean-de-Maurienne, di circa 8,6 miliardi). Il 40% della somma (pari a 1,2 miliardi) è ciò che sarà chiesto come contributo comunitario. Dall'impegno che arri-

verà da Bruxelles si capirà davvero se la Torino-Lione è in questo momento l'opera prioritaria del corridoio Mediterraneo, come ribadito da ultimo dalla Commissaria europea ai Trasporti Violeta Bulc.

Francia e Italia, ha ribadito il ministero dei Trasporti nella nota relativa all'approvazione al Cipe del progetto della tratta italiana della Torino-Lione, «hanno le carte in regola» per candidarsi a ottenere la quota più alta di sostegno da Bruxelles: il progetto definitivo approvato dal Cipe, venerdì, il nuovo Accordo sottoscritto dai due Paesi - quello che il presidente del Consiglio, Matteo Renzi, e il presidente francese, Francois Hollande, sigleranno martedì prossimo nel consueto vertice italo-francese a Parigi - e il nuovo Promotore pubblico costituito. Domani a Parigi la prima assemblea della società che sostituirà l'atf nella gestione dei lavori per la Torino-Lione. A capo di Telt - Tunnel europeo Lione Torino il probabile nome - dovrebbe esserci Mario Virano, responsabile dell'Osservatorio sull'Alta velocità e commissario di governo per la Torino-Lione. Un ruolo operativo sarà assegnato a Maurizio Bufalini, attuale direttore generale della Lyon Turin Ferroviaire. Non si tratterà di un passaggio del testimone, in realtà, ma di un cambio di pelle visto che la società rimarrà la stessa ma cambierà nome, assetto societario, cda e statuto. «Una soluzione - spiega Bufalini - in continuità per tutelare i contratti attualmente in essere e garantire sia i futuri lavori che quelli ancora in corso, il tunnel della Maddalena e di Saint Martin la Porte». La struttura societaria è già definita: 50% alle Ferrovie dello Stato (Fs holding), l'altro 50% al governo francese. Nel cda ci saranno 10 membri, cinque per ogni Paese, all'Italia il direttore generale, alla Francia il presidente. Saranno indicati come auditori Laurens Jan Brinkhorst, già coordina-

tore europeo per la Torino-Lione, e due membri in rappresentanza di Piemonte e Rhone Alpes.

L'impegno sul progetto sarà ribadito martedì a Parigi dal presidente del consiglio, Matteo Renzi e dal capo di stato francese. «In quell'occasione - sottolinea Mario Virano - i governi sottoscriveranno un'applicativo dell'Accordo bilaterale del 2012, un testo la cui importanza sta anche nel fatto che per la prima volta un accordo internazionale definisce regole antimafia a valere sul processo di realizzazione di un'opera, indipendentemente dall'appartenenza territoriale». Una risposta alle tante polemiche di questi anni sul fatto che i bandi e i lavori per la Torino-Lione saranno gestiti secondo le procedure della legge francese, che non ha una specifica normativa antimafia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Grandi navi. Fincantieri (che oggi a Monfalcone consegna la Britannia a P&O) ha in portafoglio 16 unità



IL NUMERO

35

LE NAVI

Totalizza 35 navi da crociera l'orderbook mondiale dei cantieri che realizzano grandi unità per il settore cruise. Ad avere la leadership mondiale nella costruzione di questo tipo di unità sono i cantieri europei. E il gruppo italiano Fincantieri è quello che ha in ordine il maggior numero di navi, anche se tallonato dai tedeschi di Meyer Werft che, pur avendo un'inferiore quantità di unità in ordine, totalizzano complessivamente un numero più alto di tonnellate di stazza in costruzione.

Navalmeccanica. Alcune navi da crociera in costruzione presso uno stabilimento di Fincantieri