

Il nodo dei trasporti

Dall'Alta velocità al trasporto urbano i temi legati ad una mobilità più sostenibile sono ai primi posti nell'agenda del primo cittadino che, su entrambi i fronti, ha idee molto chiare

Governo e Regione difendono il progetto

Appendino bocchia la Tav low cost

«Non è una novità, il problema è il tunnel di base cuore di un'opera inutile e costosissima»

MAURIZIO TROPEANO

L'annuncio del governo di una rivisitazione del tracciato italiano della Torino-Lione con una riduzione dei costi di 2,6 miliardi e il rinvio a dopo il 2030 dello scavo di una galleria di 20 chilometri che avrebbe dovuto nascere lungo corso Marche a Torino e poi proseguire sotto le strade di Collegno e Venaria non fanno cambiare opinione a Chiara Appendino che ribadisce il suo no alla Tav. Per la sindaca di Torino, infatti, «il problema non è la riduzione del percorso, ma il tunnel di base, il cuore di un'opera inutile e costosissima». E la conseguenza di questa posizione è che alla prossima riunione dell'Osservatorio Appendino porterà in discussione le ragioni della contrarietà dell'opera e poi dopo aver ascoltato le reazioni, deciderà se Torino continuerà o meno a partecipare alle riunioni del tavolo tecnico.

Ma che cosa si intende per

progetto low cost? Il **progetto** preliminare approvato nel 2011 prevedeva 82 km di binari in nuova sede. Adesso oltre ai 18,1 km della sezione transfrontaliera del lato italiano è prevista solo la realizzazione di una galleria di 14 chilometri tra Buttigliera e Orbassano. Il resto della tratta, cioè 41 km, sarà fatta riutilizzando la ferrovia esistente. I treni merci - ad eccezione di quelli che trasportano materiali pericolosi - e passeggeri transiteranno dal passante ferroviario di Torino. Per il Governo si tratta di una «novità sostanziale». Per Appendino no: «Prendiamo atto delle dichiarazioni del Ministro ma il cosiddetto **progetto** della Tav low cost non è una novità, perché è stato già presentato all'interno dell'Osservatorio alcuni anni fa, dove il M5S aveva sottolineato la necessità di utilizzare la linea storica che lo stesso Delrio ha ammesso non essere saturata». E il deputato pentastellato Ivan Della Valle aggiun-

ge: «Non ci interessa aver ragione servono risposte politiche, attendiamo l'analisi dei costi/benefici del governo Renzi. Siamo pronti a sederci, a discutere con chiunque se viene messa in discussione la parte italo-francese e il tunnel di base».

Insomma, Appendino e il M5S rilanciano l'opzione zero con buona pace del mondo industriale di Torino e del Piemonte che ha provato ad esercitare un pressing corale dalla presidente dell'Unione Industriale, Licia Mattioli, a quello di Confindustria Piemonte, Gianfranco Carbonato, da Vincenzo Ilotte della Camera di Commercio fino a Corrado Alberto dell'Api. Osvaldo Napoli, capogruppo di Forza Italia in Consiglio comunale, coglie subito la palla al balzo per attaccare: «La sindaca Appendino inizia a pagare i debiti con chi l'ha sostenuta e appoggiata durante la campagna elettorale cioè il movimento No Tav e centri sociali e così

non fa il bene di Torino e del Piemonte».

Quel che è certo è che il Governo e la regione Piemonte non hanno alcuna intenzione di partecipare al gioco dell'oca e rimettere in discussione la realizzazione del tunnel di base che per altro ha già ottenuto un significativo contributo economico da parte dell'Unione Europea. Il ministro Delrio e il presidente del Piemonte, Sergio Chiamparino, hanno pubblicamente elogiato il risultato otte-

nuto dall'Osservatorio che però non mette in discussione i lavori per lo scavo della galleria di base di 57 chilometri. Per il primo «è stata fatta un'intelligente rivisitazione dei progetti per fare le opere nei tempi giusti, con i costi minori e che siano davvero utili». Per il secondo si «accelera e semplifica la realizzazione della linea ad Alta Velocità, permettendo un notevole risparmio, senza alterare in alcun modo la funzionalità dell'opera».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Entro luglio

In Francia e Italia due talpe al lavoro

In questi giorni a Saint Martin La Porte, in Francia si sta ultimando il montaggio della fresa Federica che continuerà nello scavo, finora realizzato con il metodo tradizionale, di un cunicolo esplorativo di nove chilometri che diventeranno successivamente parte integrante del tunnel di base di 57,5 chilometri. Telt, il promotore pubblico incaricato della realizzazione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione, in una nota sottolinea come «per la prima volta nella lunga storia della Torino-Lione, due "talpe" cominceranno a scavare contempora-

neamente una verso l'altra, nei due Paesi». In Valsusa, infatti la fresa Gea ha già superato i 5300 metri del cunicolo esplorativo della Madalena lungo 7,5 chilometri.

Dal loro punto di vista «la Torino-Lione non è quindi più un **progetto** ma un'opera in corso». I due governi stanno organizzando una cerimonia per l'avvio dello scavo meccanico a saint Martin La Porte a cui dovrebbero partecipare il premier italiano Matteo Renzi e il primo ministro francese Manuel Valls.

Telt, intanto, ha lanciato le gare di ingegneria e conferma che i cantieri del tunnel di base

del Moncenisio di 57,5 km prenderanno il via nel 2017 e nel 2018, per essere completati entro il 2029. Il costo complessivo dell'opera, certificato da un ente terzo, è di 8,6 miliardi di euro, finanziato al 40% dall'Europa. La Commissione intergovernativa ha approvato il regolamento contratti, che contiene anche le norme antimafia da applicare in Francia, che diventerà parte integrante del nuovo accordo che i due Parlamenti dovranno approvare entro la fine dell'anno. Solo la ratifica dell'intesa permetterà di avviare lo scavo della mega-galleria. (M.T.R.)

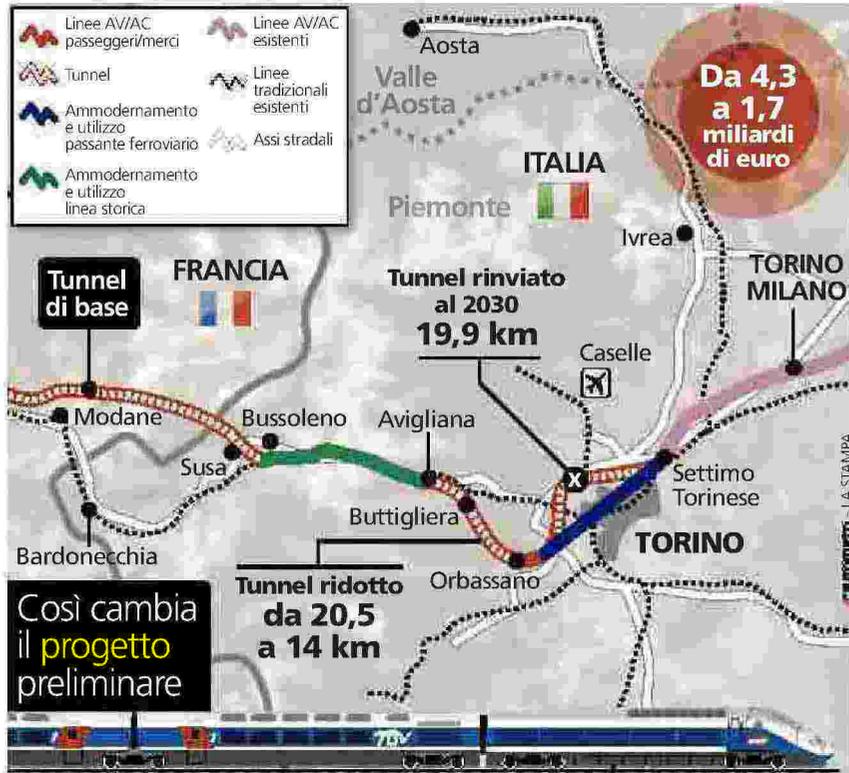
© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Le tappe



Progetto preliminare

Approvato nel 2011 prevedeva la costruzione ex novo di 82 chilometri di nuova linea ferroviaria per un costo di 4,3 miliardi con lo scavo di due gallerie lunghe in tutto 40,5 chilometri



Il nuovo progetto

L'Osservatorio della Tav ha approvato un tracciato che utilizza, adeguandola, 41 chilometri della linea storica. Resta una galleria ma di soli 14 chilometri mentre viene rinvia la gronda merci



I risparmi

Secondo il ministro Graziano Delrio la rivisitazione del progetto permetterà di «fare le opere nei tempi giusti, con i costi minori e che siano davvero utili». Realizzare la Tav low cost costerà 1,7 miliardi con un risparmio di 2,6 miliardi

Il montaggio della talpa Federica

A Saint Martin La Porte, in Francia, si sta ultimando il montaggio della fresa che scaverà in asse con il tunnel di base

