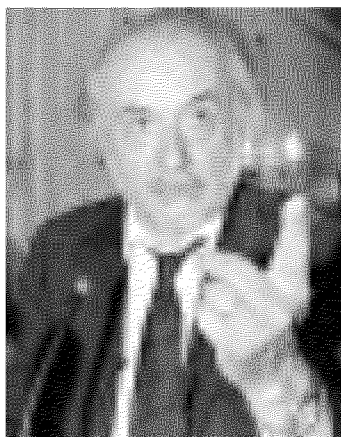


Il documento presentato dal governo a Bruxelles

**Costerà meno del previsto la nuova Tav
Quindici anni per realizzarla**



PAOLO GRISERI
A PAGINA VII E IN NAZIONALE Mario Virano

Ecco tutti numeri della nuova Tav restano i dubbi sul nodo di Torino

I tempi di realizzazione: dieci anni dall'avvio dello scavo di base, nel novembre 2013

PAOLO GRISERI

QUINDICI anni per fare la Torino-Lione. Quindici anni e 15 miliardi di euro per una linea che, nella sua tratta internazionale, sembra ormai definita. Nel documento che il governo italiano e quello francese hanno presentato il mese scorso a Bruxelles è indicata con precisione la tempistica degli interventi e delle spese fino al 2013. Naturalmente il documento non si preoccupa di quanto accadrà dopo il 2013 (che sarà oggetto di una diversa documentazione da presentare tra cinque anni) né di quel che accadrà nel frattempo sulla tratta nazionale, tra Sant'Antonino di Susa e il nodo ferroviario di Torino. Questo spiega perché, dopo aver preso visione del documento, il presidente della Comunità montana, Antonio Ferrentino, ha preteso «dal governo italiano precise garanzie sul fatto che, come stabilito, la progettazione sia unica e parta dal nodo ferroviario di Torino». I sindacati chiedono inoltre «un incontro urgente al ministro Matteoli perché il governo, come si era impegnato, prenda in considerazione la proposta F.A.R.E.». Probabilmente la

riunione con il ministro si terrà a Torino tra Natale e Capodanno.

Il dossier illustrato ieri da Mario Virano ai tecnici dell'Osservatorio e ai sindaci è la traduzione in conseguenze concrete di quanto previsto dall'accordo di

Pra Catinat del luglio scorso. Il percorso della tratta internazionale è quello già noto: imbocco del tunnel di base non più a Venaus o a Chiomonte ma a Mompantero, di fianco alla galleria autostradale che supera l'abitato di Susa. Interessa l'area dell'attuale autoporto dove verrà realizzata la stazione internazionale sopraelevata della valle. Dopo meno di tre chilometri la linea entrerà nuovamente in galleria, con imbocco a fianco della galleria autostradale di Prapontin. Sarà il nuovo tunnel dell'Orsiera lungo poco più di 11 chilometri e non 22 come era previsto dal progetto presentato lo scorso anno dall'allora ministro Di Pietro. Più a valle la linea di alta velocità incontrerà quella storica nella nuova sta-

zione di scambio di Sant'Antonino, ultima tappa della tratta internazionale. Ancora da definire il tracciato verso Torino. In particolare è necessario decidere se la linea passerà sotto la col-

lina morenica di Avigliana per raggiungere il dentro logistico di Orbassano o se invece giungerà all'attuale bivio Pronda. In

ogni caso il tracciato passerà da corso Marche per raggiungere poi Savonera e Settimo con un tratto che affiancherà l'attuale tangenziale.

I tempi di realizzazione sono indicati in «dieci anni dall'avvio dello scavo del tunnel di base». Ma per arrivare a quel momento sarà necessario attendere il novembre del 2013. Solo a quella data infatti saranno terminati gli studi teorici e i sondaggi geo-

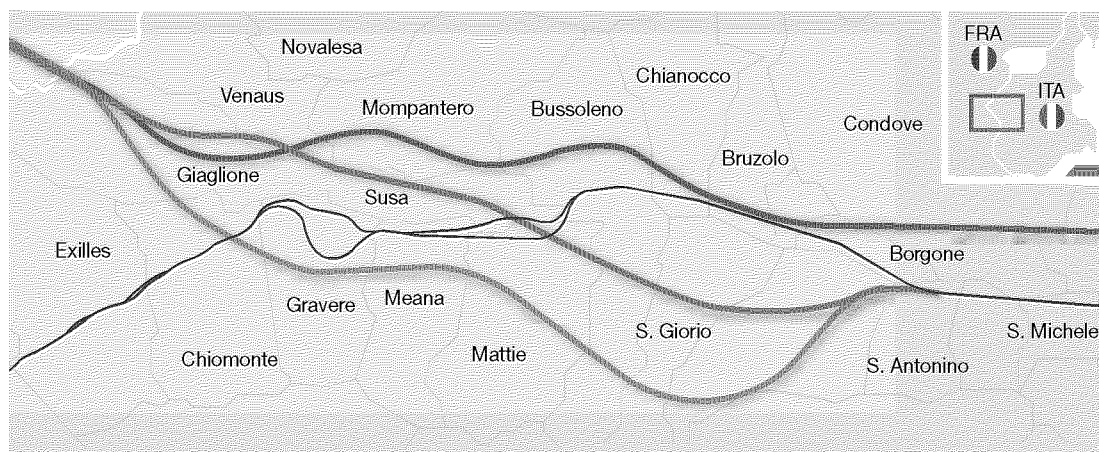
gnostici necessari a capire che cosa si trova esattamente lungo i 57 chilometri delle due gallerie parallele. La principale opera preparatoria sarà la galleria di



sondaggio di 8,8 chilometri che verrà realizzata scavando in località Maddalena a Chiomonte. I primi sondaggi sono previsti nel settembre 2009 e lo scavo vero e proprio dovrebbe iniziare nel gennaio 2010. Sarà una galleria a gomito con i primi due chilometri perpendicolari al percorso del futuro tunnel di base e i rimanenti 6 chilometri paralleli. I cantieri per i due tunnel affiancati inizieranno a partire nell'aprile 2012 per giungere con lo scavo a settembre 2013. La tratta più compressa sarà quella di 28 chilometri prevista tra l'imbocco di Susa e Modane: saranno necessari sette anni per scavare le due gallerie parallele. Contemporaneamente partiranno gli scavi sulle altre parti del tunnel. Dei 2,091 miliardi di euro che si spenderanno entro il 2013 più della metà (1,297) verrà impegnata negli ultimi 12 mesi del periodo quando si aprirà il cantiere vero e proprio.

I tracciati a confronto

▨ Soluzione sinistra Dora ▨ Variante mista dossier UE 2007 ▨ Ipotesi corridoio Susa-Chiuse 2008 ▨ Linea storica



I TEMPI
PROPOSTA DEL 2008

COMPLEMENTI E REVISIONI
 PROGETTI PRELIMINARI E DEFINITIVI
 Gennaio 2007* - Agosto 2012

 INDAGINI AMBIENTALI
 Ottobre 2008 - Dicembre 2011

 SONDAGGI
 Settembre 2009 - Novembre 2010

 GALLERIA DELLA MADDALENA
 Gennaio 2010 - Dicembre 2013

 LAVORI DI 1° FASE
 Aprile 2012 - Dicembre 2013

 LAVORI PRINCIPALI
 Da settembre 2013

*Studi per la CIG.

I COSTI
 Le spese del periodo
 2007-2013 in milioni di euro

2007	25
2008	39,2
2009	78,7
2010	161,2
2011	124,3
2012	366,1
2013	1.296,7

COSTO FINALE DELL'OPERA NEL 2023

15 miliardi di euro

CENITMERSI.it