

# Primo gennaio 2010 via al cantiere Tav

## Dieci anni di lavori, s'inizia dal traforo di Chiomonte

**IL PROGRAMMA**  
Ad agosto 2009  
avviati i sondaggi  
a La Maddalena

**DIMENTICATI**  
Sparite dal documento  
tutte le riserve  
dei sindaci valsusini

**IL SUPER-TUNNEL**  
Lungo 8,8 chilometri  
ma sarà più corto  
di quello di Venaus

### Retrosцена

MAURIZIO TROPEANO  
TORINO

Il dossier  
presentato  
all'Europa

**V**entuno pagine contengono le «precisazioni sulla decisione di finanziamento». Altre 18 cartelle descrivono le azioni che saranno poste in essere dai vari soggetti della Torino-Lione. Ecco il contenuto del dossier che ha permesso a Italia e Francia di ottenere il contributo dell'Unione Europea e che questa mattina sarà illustrato nel corso di una riunione dell'Osservatorio allargata alla partecipazione dei sindaci dei territori interessati dal passaggio del collegamento ferroviario. Nel dossier c'è la conferma che la stazione internazionale sarà realizzata a Susa ma, soprattutto, c'è la previsione dell'inizio dei lavori della galleria geognostica di Chiomonte, località La Maddalena: 1 gennaio 2010. Quattro mesi prima, nel settembre del

2009, è previsto l'avvio dei sondaggi. Secondo i due governi l'opera potrà essere realizzata in dieci anni. Sette anni sono previsti per scavare i 28 chilometri tra Modane e Susa, definiti critici.

#### L'intesa di Pra Catinat

Il dossier presentato dal governo italiano parte dalla conclusione della prima fase dei lavori dell'Osservatorio e dunque dall'accordo di Pra Catinat, che viene allegato al documento con una copia dell'intesa di Palazzo Chigi. Nel testo inviato all'Ue non c'è traccia delle riserve espresse dai sindaci valsusini che in più occasioni hanno ribadito che non è mai stato dato il via libera a un progetto. Nel dossier inviato all'Ue, comunque, si legge che l'intesa di Pra Catinat «definisce i principi cui ci si dovrà riferire in sede di sviluppo del tracciato in territorio italiano».

#### Ltf: costi invariati

Su quei principi Ltf, la Lyon Turin Ferroviaire, realizza quella che viene definita l'«ottimizzazione» della Variante mista presentata dall'allora ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro. E si aggiunge: «Il tracciato ottimizzato è stato oggetto da parte di Ltf

di uno studio di fattibilità durante i lavori dell'Osservatorio». Secondo i due governi «l'impatto sui tempi è slittato di circa cinque mesi» e non ci sarebbero «impatti significativi sui costi di realizzazione che restano sostanzialmente invariati».

#### Il cunicolo esplorativo

La località scelta è Chiomonte ma la galleria geognostica sarà realizzata non più alla Colombera ma in località la Maddalena. Uno spostamento verso est che si porta dietro anche una riduzione della lunghezza di circa 1,2 chilometri rispetto al progetto di Venaus con «un incremento delle difficoltà di realizzazione della tratta iniziale della galleria». Il cunicolo sarà lungo 8,8 chilometri e sarà scavato tra il 2010 e il 2013. Il nuovo tracciato comporta l'accorciamento del tunnel dell'Orsiera (da 23 a 11,4 chilometri) e l'eliminazione della galleria di Mattie. Secondo il dossier «il costo totale della fase di studi e indagini è leggermente diminuito».

#### Il nuovo metodo

Nel dossier si dà atto del cambiamento di metodo impresso dall'Osservatorio guidato da Mario Virano. E così si spiega che «a seguito della richiesta dei sindaci della Bassa Valle, il presidente dell'Osservatorio ha chiesto a Ltf di raccogliere i suggerimenti e le indicazioni emerse nell'ambito dei lavori del tavolo congiunto, quelle evocate dai sindaci e dal commissario straordinario e, su queste basi, di fare delle considerazioni in merito ad un possibile corridoio». La Lyon Turin Ferroviaire, poi, ha sviluppato «gli approfondimenti per la definizione di un possibile corridoio di progetto».

#### Susa, stazione a ponte

Il dossier individua Susa come sede della stazione internazionale. La soluzione individuata è ubicata ad Est della città con un tracciato della linea nuova in affiancamento a sud dell'A32 tra le gallerie di Mompantero e Prapontin. La stazione sarà costruita a Susa in località San Giuliano, fra la linea ferroviaria Susa-Bussoleno e la SS25, a ponte sopra la nuova li-



nea. L'area dell'ex autoporto sarà utilizzata come zona tecnica per le esigenze ferroviarie. Le proposte di valorizzazione del territorio (dal parco fluviale al recupero dell'ex polveriera e dell'ex caserma Cascino) sono state inserite nel documento inviato all'Ue.

#### **Le Chiuse**

Nell'ambito territoriale compreso tra Villarfocchiardo, Sant'Antonino di Susa e Vaie, la linea storica e quella nuova saranno interrate su una tratta di circa 5 chilometri. L'interconnessione con la linea storica avverrà all'interno di una galleria sotterranea su due livelli che al primo livello ospiterà la stazione di Sant'Antonino-Vaie per il servizio ferroviario regionale.

#### **Parte italiana**

Nel dossier si specifica la scelta di instradare la generalità dei treni merci sulla linea Av/Ac tra Chivasso e Bivio Stura riservando la linea storica al servizio locale. La Gronda viene considerata parte integrante del corridoio 5. Le opzioni di tracciato comprendono l'asse di corso Marche e la verifica di un corridoio integrato con la tangenziale. Orbassano è la piattaforma logistica intermodale dell'area torinese. Per la Valsusa c'è una doppia opzione: connessione da Nord attraverso bivio Pronda (anche con interramenti) o connessione da sud con attraversamento della collina morenica.