

Torino-Lione verso il ritorno nella legge Obiettivo

In Valle di Susa pronti a ripartire i carotaggi Tav

Virano: «Tutto avverrà in trasparenza»
Ma nei comuni scatta la mobilitazione

■ Saranno quaranta i carotaggi che serviranno a definire il nuovo tracciato della Tav. Partiranno a ottobre e saranno accompagnati (e preceduti) da una campagna di informazione rivolta a cittadini e amministratori della Valle di Susa per spiegare con precisione i dettagli di dove e quando saranno effettuati i sondaggi geognostici, che caratteristiche avranno, a che cosa serviranno e quali sono i risultati attesi.

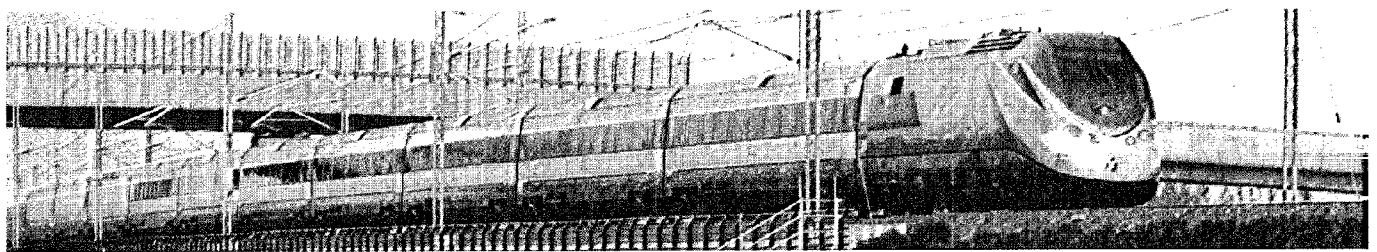
«A differenza di quanto è accaduto nel passato - spiega Mario Virano, presidente dell'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione - oggi i presupposti sono del tutto diversi. Non

ci sarà alcun sotterfugio, ma tutto avverrà nella massima trasparenza». Ma gli amministratori locali sono sul piede di guerra: lamentano il mancato rispetto da parte del Governo di una serie di impegni finanziari, tra cui lo stanziamento di 80 milioni per l'acquisto di treni da destinare alla Torino-Bardonecchia e 200 milioni da aggiungere ai 100 messi a disposizione dalla Regione per il potenziamento del nodo di Torino.

Ad agitare le acque c'è l'ipotesi avanzata dal Governo di reincardinare la Torino-Lione nella legge Obiettivo.

Voci ► pagina 7

L'impatto



GLI INTERVENTI

40
Sondaggi. Sei sui dieci riguarderanno il terreno del fondovalle, 4 le rocce

I FINANZIAMENTI

671,8 milioni
Fondi Ue. Il costo della linea, secondo il vecchio progetto, superava i 14 miliardi

LE DIMENSIONI

80 chilometri
Lunghezza. La tratta internazionale è una parte dei 300 km tra Torino e Lione

IL TRAFFICO

2,9 milioni
Tir. Sono i veicoli che attraversano i valichi tradati italo-francesi ogni anno

A ottobre via ai carotaggi Tav

Il Governo vuole riportare l'opera all'interno della legge Obiettivo

ALTA VELOCITÀ

I LAVORI PER IL NUOVO TRACCIATO TORINO-LIONE

Le proteste. Cantieri a rischio blocco: secondo i comitati non sono state stanziare le risorse promesse in passato

I fondi. Per il presidente Virano l'iter semplificato i finanziamenti e no

■ Una quarantina di sondaggi che partiranno a ottobre e che serviranno a racco-

gliere informazioni dettagliate sulla situazione idrogeologica della Val di Susa e sulla

composizione del terreno e delle rocce su cui sarà costruita la Tav. Sarà questo, nel prossimo autunno, l'impegno prio-



ritario sul cammino della Torino-Lione. Un passaggio delicato, necessario alla redazione del nuovo progetto preliminare della linea e che è già stato anticipato ad agosto da una prima campagna di rilevazioni, condotta in collaborazione con l'Arpa Piemonte e con gli amministratori locali.

L'avvio dei sondaggi geognostici sarà preceduto, a cavallo fra settembre e ottobre, da una fase di pubblicità e di informazione verso gli amministratori e gli abitanti dei territori interessati dal passaggio della linea per spiegare con precisione di dettaglio dove e quando saranno effettuate le rilevazioni, che caratteristiche avranno, a che cosa ser-

viranno e quali sono i risultati attesi. Una volta terminati i prelievi, saranno inoltre resi noti anche i risultati raggiunti. «A differenza di quanto è accaduto nel passato - spiega Mario Virano, presidente dell'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione - oggi i presupposti sono del tutto diversi. Non ci sarà alcun sotterfugio, ma tutto avverrà nella massima trasparenza».

Proprio in questi primi giorni di settembre Ltf e Rfi stanno approntando il piano dei carotaggi che sarà presentato e discusso in Osservatorio prima della fase operativa. Gli scavi saranno rivolti innanzitutto alla costruzione di un modello idrogeologico e di comportamento delle falde sul territorio. Quindi, circa il 60% delle rilevazioni sarà effettuata per approfondire la conoscenza del "terreno sciolto" che si trova a fondovalle, mentre il restante 40% servirà a raccogliere materiale sulla

natura, la qualità e la composizione delle rocce. Sarà inoltre discusso in Osservatorio e sottoposto a valutazione di impatto ambientale, nonostante non sia previsto dalla procedura standard, anche il progetto definitivo per la galleria esplorativa della Maddalena necessario per procedere con la progettazione e testare le lavorazioni del futuro tunnel di base.

«Il territorio oggetto dei sondaggi - prosegue Virano - è uno dei più studiati a livello europeo. Tuttavia la campagna di scavi sarà necessaria per dar vita a un progetto che dovrà avere caratteristiche di altissima qualità. È questa la sfida che abbiamo proposto agli stessi progettisti nel corso di un seminario tecnico che si è svolto a luglio dopo la



Mario Virano
 PRESIDENTE
 OSSERVATORIO

Cura nella comunicazione.

«A differenza di quanto è accaduto nel passato, non ci sarà alcun sotterfugio, ma tutto avverrà nella massima trasparenza»

visita a Torino del ministro Altero Matteoli. Se riusciremo a centrare l'obiettivo, allora i due anni e mezzo di procedura straordinaria che abbiamo messo in campo avranno un senso del tutto particolare e saranno davvero letti come un valore aggiunto, un percorso necessario per arrivare a un risultato migliore di quello ottenibile seguendo i canali tradizionali».

L'ottimismo di Mario Virano è tuttavia stemperato dalle

dichiarazioni degli amministratori della Valle che lamentano il mancato impegno rispetto da parte del Governo di una serie di impegni finanziari, fra cui lo stanziamento di 80 milioni per l'acquisto di treni da destinare alla Torino-Bardonecchia e 200 milioni da aggiungere ai 100 messi a disposizione dalla Regione, per il potenziamento del nodo di Torino. «Fino ad oggi il Governo non ha mantenuto i patti - spiega Antonio Ferrentino, presidente della Comunità montana della Bassa Val di Susa - Senza uno sforzo da parte dello Stato, non siamo disponibili a collaborare. E i carotaggi li dovranno fare con la forza».

Ad agitare le acque sul cammino della Torino-Lione c'è, inoltre, l'ipotesi avanzata a luglio dal Governo di reincardinare la Torino-Lione nella legge Obiettivo pur mantenendo in vita organismi straordinari come l'Osservatorio e il Tavolo politico e con l'integrazione nel normale iter di una serie di passaggi del tutto innovativi che garantiranno la massima partecipazione degli enti locali alle fasi di sviluppo dell'infrastruttura. «L'idea - conclude Virano - dovrà essere approfondita e vagliata. Questa strada permetterebbe di sfruttare le potenzialità della legge Obiettivo in termini di semplificazioni e garanzie di finanziamento, integrando però il percorso di approvazione con tutte le misure di dialogo messe in campo negli ultimi due anni e mezzo». In realtà dal punto di vista strettamente finanziario l'opera non è mai stata effettivamente stralciata dalla legge Obiettivo, anche se ha seguito un iter straordinario.