

Torino-Lione, ultima chiamata

Enti locali e imprese chiedono al Governo di sbloccare i lavori superando le proteste

Augusto Grandi
TORINO

Confindustria e Confapi, Associazione Comercianti e Collegio Costruttori. Ma anche l'ex sindaco di Torino, Sergio Chiamparino, ed il nuovo, Piero Fassino; l'assessore regionale ai Trasporti, Barbara Bonino, ed il sottosegretario Mino Giachino. All'invito dell'Unione industriale di Torino, per un fronte compatto a favore della Torino-Lione ferroviaria, hanno risposto tutti, al di là delle appartenenze politiche e associative.

«D'altronde - sottolinea il presidente degli industriali subalpini, Gianfranco Carbonato - mancano pochi giorni al 31 maggio, data ultima per far iniziare i lavori al tunnel geognostico della Maddalena ed ottenere i finanziamenti europei». Dunque occorre agire. Perché il tempo per le parole è scaduto. Tutti, al tavolo dell'Unione industriale, sono consapevoli che si rischia di arrivare ad uno scontro, dopo che i sedicenti insurrezionalisti hanno offerto un primo assaggio della protesta con una sassaiola contro forze dell'ordine, lavoratori delle ditte impegnate nei cantieri, automobilisti. Per questo Carbonato

invierà una lettera al ministro dell'Interno, Roberto Maroni, affinché sia garantita la sicurezza dei cantieri. In altri termini si chiede che le forze dell'ordine possano intervenire contro chi tenterà di impedire l'avvio dei lavori.

«Voglio assicurare - prosegue Carbonato - il più totale appoggio alle forze dell'ordine. Quanto alla magistratura, ci auguriamo che faccia la sua parte». Nessuno, tra i partecipanti all'incontro, fomenta polemiche, ma le perplessità sull'operato dei magistrati torinesi sono notevoli in merito alla tolleranza nei confronti dei soliti violenti. Un aiuto è però venuto ieri da Cuneo, con un'operazione di arresti e perquisizioni in relazione ad incidenti provocati dagli insurrezionalisti piemontesi in febbraio.

Così da un lato si procede sul fronte dell'ordine pubblico, dall'altro si cerca di evidenziare i vantaggi garantiti dalla Tav. Carbonato sottolinea come l'investimento della Fiat in Bertone, che coinvolge 1.100 lavoratori, determinerà un incremento di mezzo punto del Pil provinciale di Torino. Mentre i lavori per la Tav creeranno 5-6 mila unità di lavoro equivalente, oltre

agli effetti positivi quando l'opera sarà completata.

«È però arrivato anche il momento - aggiunge Maria Luisa Coppa, presidente dell'Ascom - che il territorio coinvolto nei lavori percepisca concretamente i primi vantaggi. Perché i cantieri provocano indubbiamente dei disagi, ma garantiscono anche lavoro e ricadute economiche importanti». Coppa insiste molto sulla percezione del territorio, anche perché sino ad ora non si sono viste neppure le briciole dei 300 milioni promessi alla Val Susa come compensazioni. Trecento milioni che, in una prima fase, dovrebbero ridursi a 30, ma neppure questi sono arrivati. E anche Fassino ha invitato ad accelerare i tempi per l'utilizzo di questi fondi. Il nuovo sindaco ha inoltre ribadito che non realizza la Torino-Lione «taglierebbe fuori il Piemonte».

In compenso il progetto - come ha ricordato nei giorni scorsi Mario Virano, presidente dell'Osservatorio per la Torino-Lione - è stato modificato per andare incontro alle richieste dei sindaci. L'obiettivo è di arrivare, nel 2023, ad una Torino-Lione che utilizzi il tunnel di base sotto le Alpi, percorra

l'attuale linea "storica" sino a Buttigliera, attraversi la collina morenica per raggiungere la piattaforma logistica di Orbassano, colleghi Torino e si innesti a Settimo sulla già esistente linea ad alta velocità per Milano.

In pratica, in attesa di trovare le risorse per i lavori previsti in Val Susa, si lavorerà solo sul nodo di Torino e sul tunnel di base, lungo oltre 50 km, che collegherà Piemonte e Francia. Secondo Virano serviranno 8 miliardi di euro per la galleria, ma anche per realizzare la stazione internazionale di Susa. Quanto al nodo di Torino, da Buttigliera a Settimo Torinese, dovrebbe avere un costo di 2 miliardi ed essere ultimato sempre per il 2023. Ma si è creato il problema di Settimo perché il sindaco Aldo Corgiat, pur favorevole all'opera, ha chiesto che si intervenga per evitare che la città sia attraversata e divisa da 3 linee tutte in superficie: la linea storica, l'alta velocità Torino-Milano e la gronda merci in arrivo da Orbassano con la nuova linea per Lione. Una richiesta su cui ha concordato anche il ministero delle Infrastrutture, dando il via libera ad uno studio di fattibilità per interrare almeno una linea.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Galleria geognostica

● La galleria geognostica che deve essere realizzata alla Maddalena di Chiomonte, in Val Susa, servirà per studiare le caratteristiche della montagna sotto cui verrà successivamente scavato il tunnel di base tra Italia e Francia. Ma, come per le discenderie già realizzate in Francia, la galleria servirà anche nella fase successiva, quando la linea sarà operativa. Una sorta di tunnel di sicurezza e di soccorso, oltre che di areazione. Per l'Ue l'avvio di questi lavori entro il 31 maggio è fondamentale.

La partita dell'Alta velocità

L'IMPASSE DELLA TAV

La scadenza. Fondi europei a rischio
se i cantieri non partono entro il 31 maggio

La richiesta. Lettera al ministro Maroni
affinché garantisca la sicurezza dei siti

L'Alta velocità Torino-Lione

Carta della nuova linea Torino Lione (secondo il progetto preliminare 2010 in Italia e l'inchiesta pubblica 2011 per la tratta francese)

FRANCIA



2001

Il primo rapporto

A dicembre viene consegnato da Alpetunnel il rapporto finale degli studi preliminari per la Francia

2002

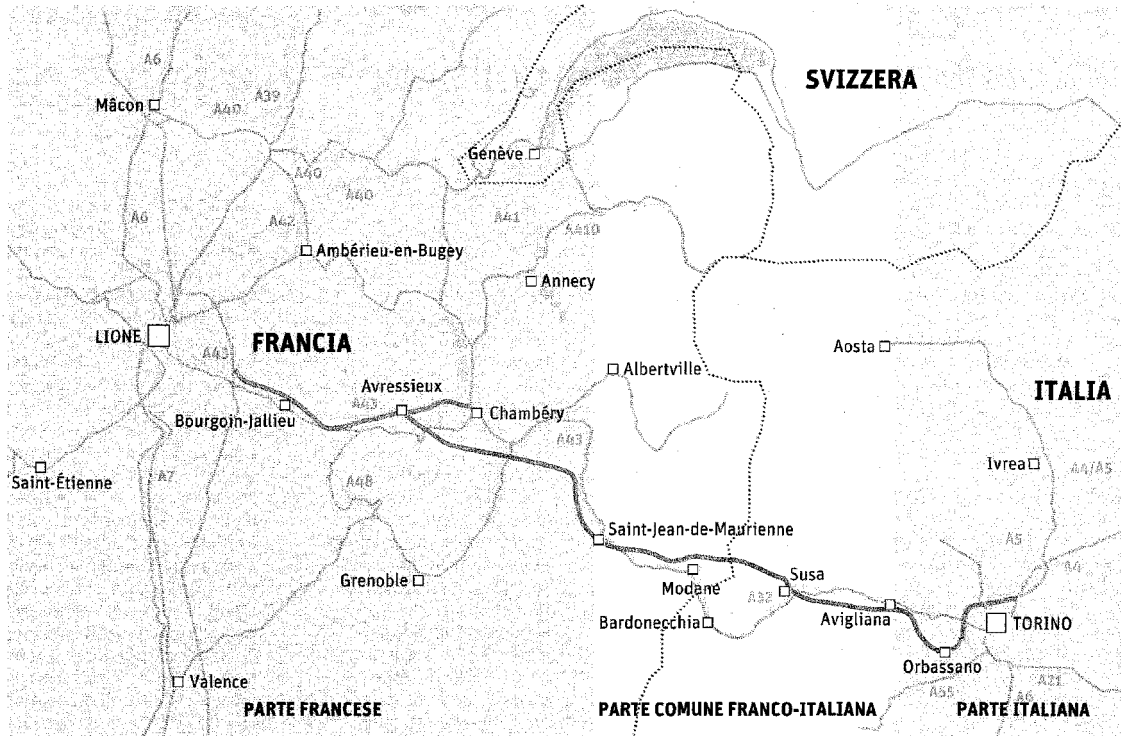
Partono i lavori

Avvio dei lavori per la costruzione della prima discenderia Villarodin-Bourget. Terminerà nel 2007. Sarà seguita nel 2003 dalla seconda (terminata nel 2010) e nel 2005 dalla terza (finita nel 2009)

2003

La legge

Legge Dgc per le imprese locali: 48% dei subappalti e delle forniture per le discenderie ad aziende della Maurienne. Ricadute fiscali per i Comuni pari all'1% del costo dei lavori



ITALIA

TUNNELI NEL '800

COM'ERA

1857-1871

Il traforo ferroviario del Frejus fu il primo a passare sotto le Alpi

Il traforo

Il 31 agosto 1857, il re Vittorio Emanuele II ordinò l'inizio dei lavori di scavo del tunnel ferroviario del Frejus (nella foto: veduta dei cantieri per la costruzione del tunnel sul versante italiano, intorno al 1867) con un finanziamento di 42 milioni di lire. Nel 1871, anno della sua inaugurazione (decennale dell'Unità d'Italia), il traforo del Frejus fu il primo tunnel ferroviario a passare sotto le Alpi: nello scavo, per la prima volta al mondo, vennero utilizzati in modo significativo strumenti meccanici. Il costo totale fu di circa 70 milioni di lire. L'opera era tecnicamente molto complessa, ed il lavoro nel cantiere rischioso tanto che alla fine dei lavori si contarono 48 morti fra i circa 4mila operai che prestarono il loro servizio

COM'È

1991-2023

Per la linea moderna ad Alta velocità i tempi superano i tre decenni

In grave ritardo

Il collegamento ad alta velocità tra Torino e Lione è stato concepito nel 1991, con la firma della Convenzione alpina. L'opera ha fatto la sua comparsa ufficiale con l'accordo tra i governi italiano e francese del 2001. L'entrata in esercizio della linea è prevista per il 2023, a 32 anni di distanza. Il monitoraggio dell'opera in tempo reale da parte dell'Osservatorio infrastrutture NordOvest giudica l'intervento in «grave ritardo». È prevista una linea di oltre 250 km di cui circa 52 di tunnel tra la Bassa Val Susa (Italia) e Saint Jean Maurienne (Francia). La sola tratta comune doveva costare 6,7 miliardi e nel 2004 l'allora governo Berlusconi concordò con la Francia che l'Italia si sarebbe accollata il 67% dell'onere. Ora la cifra è lievitata oltre i 9 miliardi e l'Italia vorrebbe dividere i costi al 50%



2001

Il rapporto finale

Rapporto finale degli studi di fattibilità consegnato da Alpetunnel all'Italia

2006

Nasce l'Osservatorio

Costituzione dell'Osservatorio, presieduto da Mario Virano, dopo gli scontri della fine del 2005

2008

Orientamenti

Consegnati gli studi sul futuro tracciato, seguiti nel giugno 2010 dal progetto preliminare.

2011

Il termine ultimo

Entro il 31 maggio devono iniziare i lavori per la discenderia italiana della Maddalena

