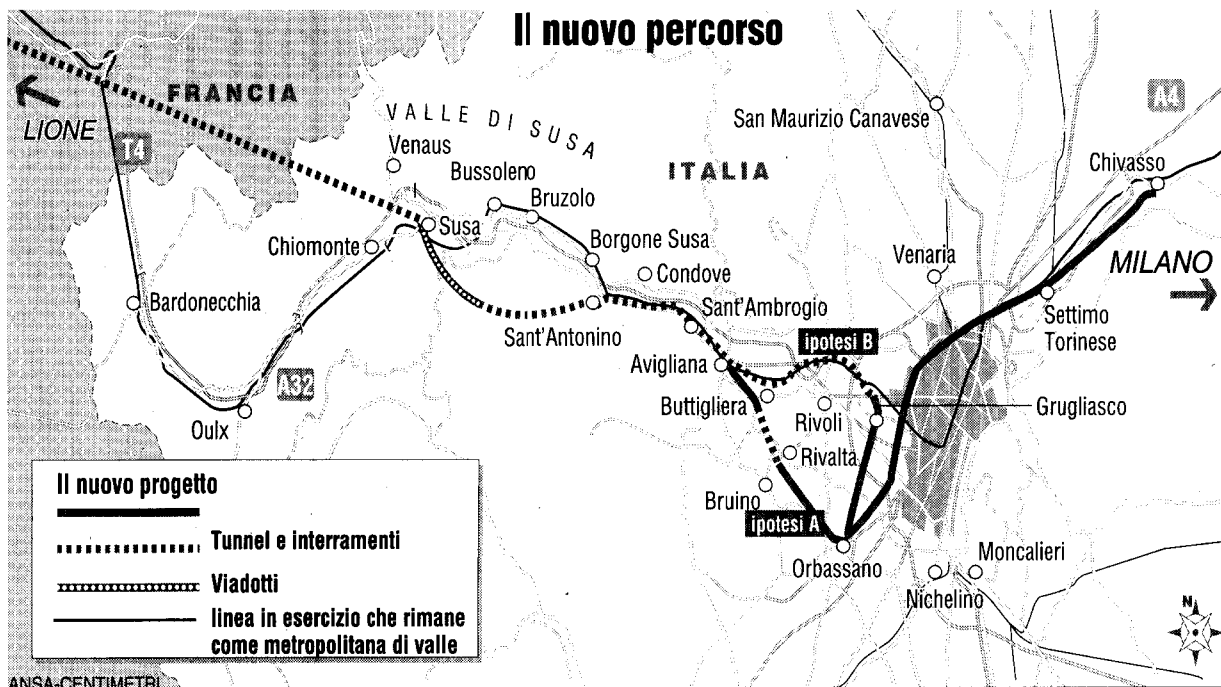


■ **Alta velocità**

Ecco il nuovo percorso della Tav

PAGINA **9**



ANSA-CENTIMETRI

infrastrutture

**Il presidente dell'Osservatorio svela le modifiche al percorso del Corridoio V, che domani sarà sotto i riflettori Ue: in gioco i finanziamenti comunitari
Ma Palazzo Chigi**

pensa a nuove risorse e a nuovi poteri per sbloccare i cantieri in tutta Italia

DI PAOLO VIANA

Il commissario Ue ai trasporti annuncia a *Panorama Economy* che tutto è pronto per finanziare la Tav, che i comuni hanno raggiunto un accordo, che nel dossier governativo, che la Commissione che utilizzerà per finanziare l'opera, c'è persino una valutazione d'impatto ambientale. È come gettare un cerino nel pagliaio della Val Susa. Il presidente della Comunità montana

Bassa Valle Antonio Ferrentino ribatte che l'eurocommissario «non conosce l'argomento» e precisa che «noi sindaci non ci siamo dichiarati favorevoli a un tracciato». Sarà, ma



nel dossier consegnato dal governo all'Unione europea, un tracciato c'è e riflette l'accordo raggiunto a Pra Catinat nell'estate scorsa: prevede che la linea internazionale sbuchi a Susa - dove sorgerà anche la stazione internazionale, per calamitare in valle il turismo europeo -, che si rituffi nella montagna per uscire a S. Antonino, dove verrebbe "incastrata" per correre sotto la linea storica e dirigersi verso Torino, ma soprattutto verso Orbassano, destinato a diventare l'interporto dell'alta velocità europea. Mario Virano, presidente dell'Osservatorio, conferma che Bruxelles domani dovrebbe autorizzare proprio su queste basi l'erogazione di 671,8 milioni di euro, il tanto atteso finanziamento europeo. Non sarà il solo: governo e Regione Piemonte si preparano a finanziare un piano di interventi sul sistema ferroviario di Torino e Valle Susa: trecento milioni investiti nell'area per «far fare amare di più la ferrovia in Valle», come ci dice Virano in quest'intervista.

Allora architetto, questo tracciato c'è o non c'è?

Ho letto quel che dice Tajani: il commissario ha registrato il fatto che, a differenza del passato, esiste un documento in cui si parla di riferimenti territoriali sufficientemente precisi e condivisi, quelli dell'accordo di Pracatinat. I sindaci hanno ragione a dire che quello non è per nulla un progetto e non contiene ancora un tracciato ma indica dove dovrebbe uscire il tunnel, come s'inesterà sul nodo di Torino, ecc.

Esattamente, cosa c'è nel dossier consegnato dal governo a Bruxelles?

Il dossier sarà noto il 5 dicembre, quando la Commissione Ue deciderà se finanziare o meno l'opera italo-francese. Sappiamo dal Ministro Matteoli che è lo stesso documento che fu presentato da Di Pietro nel 2007, ma che recepisce l'accordo di Pra Catinat. Quindi prevede che la progettazione dell'opera sia unitaria dal confine francese fino a Settimo Torinese, che il tunnel di base esca nell'area dell'autoporto di Susa, utilizzando tutta l'area dell'autoporto più la pista guida sicura per la sistemazione degli impianti, che ci sia una stazione internazio-

nale che consenta alla valle di essere inserita nella rete Ten dell'alta capacità europea, che poi rientri in galleria fino a S. Antonino, ma che esca sempre sottoterra, con il contestuale interrimento della linea storica in modo da avere la "ricucitura" di quel territorio, dopo cent'anni.

Cosa avverrà da quel punto in avanti?

Li finisce la tratta europea. L'Europa sa che l'Italia ha intenzione, altro punto condiviso da tutti, di continuare a usare il sedime ferroviario già esistente, ossia la linea storica, però passandoci sotto con la nuova linea, che dunque correrebbe in galleria. In questo modo si userebbe due volte il sedime, perché la linea storica continuerebbe a esserci e diverrebbe la "metropolitana di valle", mentre la linea merci correrebbe sotto, in galleria. Da Buttigliera Alta, si avrebbero poi due opzioni: la prima è che proseguire sotto la linea storica fino al bivio Pronda, per girare a destra verso Orbassano e a sinistra dentro Torino, cioè verso corso Marche, la Gronda Nord, Settimo Torinese e la connessione con la Torino-Milano. Seconda opzione: da Buttigliera si gira a destra, si sottopassa la collina morenica, si esce da sud nello scalo di Orbassano - e quindi lo si serve direttamente - per proseguire poi verso corso Marche e poi via, secondo il percorso che abbiamo già detto.

Berlusconi vuole accelerare. Qual è, oggi, l'agenda?

È uscito sulla gazzetta ufficiale europea il bando di prequalifica per selezionare le società che parteciperanno alla gara per redigere il progetto, che inizierà in primavera, su un capitolato sottoposto all'Osservatorio. Chi vincerà avrà undici mesi per redigere il progetto preliminare, che dovrà essere approvato e sottoposto alla valutazione d'impatto ambientale. Qui finisce la parte per ora concordata del programma di attività. Poi si dovrà fare il progetto definitivo da approvare nel 2012. Il programma europeo ipotizza l'avvio dei lavori nella seconda metà del 2013. **Dicono che manchino i soldi per arrivare in fondo all'opera. Cosa ne pensa?**

Il finanziamento europeo per ora coprirà la progettazione. Le altre atti-

vità richiederanno di essere finanziate solo nei prossimi anni. Francamente, credo che si troverà il modo di finanziare un'opera ritenuta strategica che costa all'Italia in 15 anni complessivamente circa 500 milioni all'anno.

Quanto costeranno le opere di miglioramento della rete ferroviaria attuale, promesse da Matteoli ai valigiani?

Sono investimenti relativamente modesti che servono a garantire le condizioni del consenso, misure per il trasferimento modale, per migliorare il traffico merci e il trasporto pubblico locale per far fare amare di più la ferrovia in Valle. All'incirca duecento milioni, che la Regione ha chiesto al Ministro Matteoli dicendosi disposta, per parte sua, ad aggiungere altri 100 in un triennio.

Virano: il tunnel di base sbucherà nell'autoporto all'inizio della valle, mentre la linea storica diverrebbe una sorta di metropolitana
L'avvio dei lavori per l'Ue è previsto non prima del 2013



Mario Virano

IL CASO**Per il Piemonte
si apre la sfida delle
compensazioni**

Si schiarisce l'orizzonte della Tav e arrivano le prime compensazioni.

L'Osservatorio ha chiesto martedì di stanziare - nell'ambito dell'intesa generale quadro «Reti e Infrastrutture» - 300 milioni di euro per avviare una prima fase di interventi per il trasferimento modale (dal tir al treno) del traffico merci e per il potenziamento del sistema ferroviario metropolitano. È stato stilato un elenco dettagliato delle opere che gravitano sul nodo di Torino. Al Governo è stato chiesto un impegno di 200 milioni in tre anni. La Regione si è detta disponibile a fornire gli altri 300. Gli interventi serviranno ad accelerare il trasferimento modale e a potenziare il trasporto locale. Si tratta di "compensazioni" che permetteranno di armonizzare l'inserimento della nuova linea ad alta velocità nel sistema delle comunicazioni torinese. L'Osservatorio chiede di intervenire sull'interconnessione ferrovia Torino-Ceres con passante ferroviario a Rebaudengo (162 milioni), attivare la fermata Zappata e Dora sul passante (15 e 23 milioni), collegare le stazioni Dora-Gtt e Dora-Fs (1), realizzare la nuova fermata Orbassano e rifunzionalizzare lo scalo (10), attrezzare i terminali del centro intermodale di Orbassano (10) e acquistare nuovo materiale rotabile (80).

L'INIZIATIVA**E sabato in Val di Susa
corteo dei No Tav**

Torna in campo il movimento No Tav. A tre anni di distanza dai fatti di Venaus, in cui si verificarono gli scontri tra la polizia e i manifestanti della Val di Susa, è stato organizzato un corteo per la giornata di sabato, che partirà alle 14.30 dalla stazione di Susa. «Di nuovo in strada per non fare il Tav, né ora né mai. Né qui né altrove» recita il testo del volantino che informa la popolazione sull'iniziativa. In questi anni, in realtà, il movimento No Tav ha continuato a promuovere attività sul territorio, attraverso incontri con i sindaci della valle. (D.M.)