



La cartina del progetto Italferr da S. Ambrogio a Orbassano e poi sotto Torino fino a Settimo; previsto anche un cantiere a Rivoli, nei pressi dell'ospedale

# Tav, progetto Rfi sul tavolo dei sindaci

## Un maxi cantiere a S. Ambrogio, pochi chilometri dopo quello di Ltf

di MASSIMILIANO BORGIA

IL PROGETTO preliminare della tratta nazionale della Torino-Lione è finalmente arrivato ai comuni ma, come prescrive la legge, solo ai comuni "interferiti dall'opera", dunque: Sant'Ambrogio, Avigliana, Buttigliera, Rosta, Rivoli, Rivalta, Orbassano, Grugliasco, Torino, Venaria, Borgaro, Settimo. Ma ieri, nella riunione dell'Osservatorio è stato deciso di renderlo pubblico sul sito della Regione, a partire probabilmente da lunedì.

Con la pubblicazione ufficiale di lunedì 28 marzo iniziano i 60 giorni formali per le osservazioni. Ma già si sa che questo iter subirà una sospensione come era accaduto per il progetto di Ltf reso pubblico ad agosto. Sarà comunque convocata la Conferenza di servizi in Regione e al ministero dell'ambiente sarà avviata la Valutazione di impatto ambientale sulla base dello Studio di impatto ambientale già realizzato insieme alla progettazione preliminare.

Ma rispetto al progetto preliminare di Ltf (tratta internazionale) inizia il suo iter di legge mentre il primo conclude la Conferenza di servizi (l'ultima si è svolta il 24



La ferrovia To-Modane attraverso Avigliana e Ferriera

marzo) e mentre la Via è approvata al ministero dell'ambiente. I due progetti rischiano quindi seriamente di avere due iter del tutto separati, mandando di fatto a monte quel lavoro di governance unitaria

dei due progetti che era una delle mission dell'Osservatorio.

Comunque, dopo i continui tira e molla, Italferr fa conoscere il "suo" tracciato, che era già stato ampiamente discusso con i sindaci e che quindi da mesi non era più un segreto. Il tracciato, però, non coincide in tutto con la linea storica: corre sotto la vecchia Torino-Modane solo nell'abitato di Avigliana e nell'abitato di Rosta, per il resto le due linee divergono.

Il fatto inaspettato è che si vede subito la mancanza di una "regia" unitaria. In particolare, dopo che questo problema era stato sollevato più volte anche dallo stesso Virano, rimane l'area di cantiere di Riva pochi passi da quella di Ltf, quando si era detto che i due cantieri sarebbero stati uniti in uno solo. Questo perché Rfi ha semplicemente presentato il progetto che Italferr ha redatto per conto suo. E ora l'unificazione dei

due cantieri vicini dovrà diventare una prescrizione (è già una raccomandazione nuovamente espressa nell'Osservatorio di ieri).

La grande spianata di cantiere da 110mila 490 metri quadrati è per ora prevista proprio sotto la Sacra, nei prati vicino alla curva del "giro dell'ora", a 5 km dall'ingresso dell'autostrada. Da questo cantiere partiranno 140 camion al giorno pieni di smarino che effettueranno un percorso all'esterno dell'abitato di Sant'Ambrogio (tra il paese e la Dora) fino al vecchio ponte di Torre del Colle e da qui entreranno in autostrada dallo svincolo di Almese.

Le due frise (il tracciato è tutto scavato sottoterra con due gallerie) bucheranno a partire da Rivoli. Tra Ferriera e Avigliana, all'altezza della rotonda all'angolo con la Tekfor, è prevista un'altra area "tecnica" da 16mila 900 metri quadrati. Qui, i mezzi di cantiere arriveranno dallo svincolo di Avigliana alla bretella di corso Torino.

Più in là, già nella collina morenica, tra Buttigliera e Ferriera, è previsto il cantiere da 17mila 250 metri quadrati per l'uscita di sicurezza del lungo tunnel. Per arrivare qui, i mezzi arriveranno

sempre dallo svincolo di Avigliana ma poi dovranno passare dentro l'abitato di Ferriera.

Poco più in giù, il tracciato interseca quello della linea storica a pochi passi dall'ex passaggio a livello di Rosta a est di Sant'Antonio di Ranverso. Qui è prevista un'altra area tecnica per il pozzo di ventilazione: un'area di 20mila 800 metri quadrati. Poche centinaia di metri più in giù è previsto il cantiere per il pozzo di prosciugamento dello scavo del tunnel (aggottamento), altra area da 7mila 400 metri quadrati.

Ma l'area di cantiere più grande sarà a Rivoli, anzi, tra Rivoli e Rivalta, non molto lontano dall'ospedale. Qui, iniziano i 15 km di scavo "in naturale", con le due talpe. L'area di 146mila 130 metri quadrati sarà accanto alla provinciale per Rivalta e sarà raggiunta dai mezzi a partire dallo svincolo della tangenziale di corso Allamano e la circonvallazione (corso Primo Levi). Ma da qui lo smarino non dovrebbe essere trasportato su strada. Dovrebbe essere realizzata una lunga pista di cantiere sopra la galleria di 5 km che porterà fino all'imbocco dell'area dell'interporto di Orbassano.

Dentro lo scalo ferroviario ci

arriverà lo smarino attraverso una tortuosa pista di cantiere che passa dentro l'area dell'interporto anche dal tunnel sotto corso Marche, per un'area da 88mila 750 metri quadrati.

Dall'interporto di Orbassano lo smarino sarà caricato su vagoni ferroviari e spedito a Montanaro in una ex cava, con due o tre convogli ferroviari al giorno. Ma se lo smarino potrebbe finire anche in alcuni siti della nostra zona. A partire dal cimitero di Grugliasco dove è prevista una discarica. Altre tre sono indicate: accanto al sovrappasso della tangenziale (c'è già una vecchia cava) e in zona Cassagna (tra Pianezza e Druento) dove ci sarebbe anche un impianto di betonaggio. Un'altra è prevista dietro la discarica di Barricella. Anche al Campo volo di Collegno è previsto un impianto di betonaggio.

La linea corre in superficie accanto agli attuali binari per lo scalo. Nel triangolo del "Bivio Pronda" è prevista un'altra area di cantiere per l'attacco dello scavo delle talpe del tunnel sotto corso Marche e la tangenziale.

I costi previsti sono di 4,4 miliardi di euro per 45,7 km di tracciato di cui 38,7 in galleria.