

TORINO-LIONE, TECNICI BLOCCATI A SUSA OPERATIVI IN ALTRI SITI.

NO-TAV IN ZONA SONO INCARICATI DEI SONDAGGI PER LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA AD ALTA VELOCITÀ

SUSA - Bloccati a Susa ma operativi in altri siti i tecnici incaricati dei sondaggi per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione: secondo quanto si apprende, nel momento in cui il presidio No tav di Susa impediva l'accesso alla zona dell'autoporto, a Collegno (Torino), allo scalo merci Orbassano ed in un altro terreno di Torino si sono presentati altri tecnici che hanno iniziato a fare i sondaggi. I lavori sono iniziati sotto la sorveglianza delle forze dell'ordine che presidiano i vari siti.

TORINO-LIONE: LINEA ALTA CAPACITA' MERCI-PASSEGGERI - La futura linea ferroviaria Torino-Lione, lunga circa 70 chilometri, sarà ad alta capacità e 'mista': lungo la tratta - parte integrante del Corridoio 5 europeo, viaggeranno infatti sia treni merci che treni passeggeri. Si tratterà di una linea ad alta capacità, non ad alta velocità: i convogli viaggeranno a una velocità media maggiore rispetto alla linea storica ma non a 300 chilometri l'ora, anche se la velocizzazione sulla tratta favorirà anche i passeggeri, accorciando a 3 ore e 20 minuti la distanza Torino-Parigi. Soprattutto, la capacità della nuova linea sarà più elevata con l'obiettivo di realizzare una 'autostrada ferroviaria', trasferendo almeno 600 mila tir dalla strada alla ferrovia anche in vista del forte incremento del traffico merci nei prossimi anni sul confine italo-francese. Il corridoio internazionale sarà lungo circa 70 chilometri (da Saint Jean de Maurienne a Sant'Antonino di Susa).

Il costo finale dell'opera dovrebbe attestarsi tra 15-20 miliardi, di cui 8-9 miliardi per la tratta internazionale, ma si tratta di stime, non essendoci ancora il progetto preliminare. In Italia, l'Osservatorio - che svolge la 'governance' della progettazione preliminare della Nuova Linea Torino Lione (NLTL) - ha dato il via a un piano di sondaggi geognostici che dovrebbero partire nei prossimi giorni. L'obiettivo è arrivare in primavera a un progetto preliminare complessivo, dalla Torino-Milano al confine di Stato, da sottoporre alla Valutazione di impatto ambientale (Via). Secondo calendario, entro il 2012 dovrebbe essere conclusa la progettazione definitiva per giungere all'apertura dei cantieri nel 2013: la realizzazione dell'opera dovrebbe essere dieci anni dopo, nel 2022-2023. Nella parte francese (46 chilometri di tunnel), sono terminati gli scavi di due dei tre cunicoli esplorativi. Il terzo è in fase di completamento. Della Torino-Lione si cominciò a parlare 20 anni fa: nel vertice italo-francese di Nizza nel giugno 1990 i governi affermarono l'interesse per un nuovo collegamento tra i due paesi. L'anno successivo, Roma e Parigi incaricarono le rispettive società ferroviarie di avviare uno studio di fattibilità. Nel 2004 scoppia la protesta anti-Tav, con blocchi e proteste delle popolazioni locali: i Comuni coinvolti nel progetto, soprattutto le municipalità della Bassa Val di Susa, ritennero l'opera inutile, dispendiosa e dannosa per l'ambiente. Di qui la decisione dell'allora governo

Berlusconi di avviare un tavolo con esperti ad enti territoriali per la condivisione del progetto.