

## Nessun carotaggio fino al 2011

### La partita decisiva si giocherà sul tunnel di Chiomonte

PER ora di sondaggi non se ne fanno più. La decisione di Virano, di Ltf, Rfi e del governo è rimandare la nuova programmazione di carotaggi, come indicato nel progetto preliminare, all'interno di un piano sondaggi collegato alla redazione del progetto definitivo. Non se ne parla prima del prossimo anno, quindi. Per ora, governo e Ltf vogliono concentrarsi sulla partita decisiva del tunnel geognostico di Chiomonte.



E proprio sul tunnel di Chiomonte la Regione ha mandato a Roma le risultanze della Conferenza di servizi aggiungendo la richiesta che già con questa opera venga stanziato il 5 per cento del costo, così come previsto dalla legge obiettivo, per pagare

le compensazioni. Un cifra che si aggira sui 6 milioni di euro, soldi che non possono essere presi dal contributo europeo. Sembra che Letta e Matteoli siano d'accordo. «Vogliamo che anche sulla partita delle compensazioni si dia un segnale ai territori - precisa l'assessore regionale Barbara Bonino - Dobbiamo fare vedere che l'opera si farà, che si va avanti, ma anche che vengono attivate le risorse per le ricadute sulla valle di Susa. Un passo fondamentale per rassicurare chi non ha mai espresso preconcetti e si è sempre seduto ai tavoli per contribuire a risolvere i problemi».

E per le compensazioni, compreso il pacchetto da ben oltre un miliardo del Piano strategico, viene fuori che non c'è bisogno di stanziare soldi in più: i soldi sarebbero già dentro il costo dell'opera, cioè dentro il costo del progetto che sarà portato all'approvazione del Cipe. Ma che i costi ricalcolati con l'Osservatorio e presentati giovedì scorso comprendano anche le compensazioni complesse del Piano strategico (che Ltf e Rfi non hanno mai fatto proprio) ci sono forti dubbi.

Intanto dal ricalcolo dei costi dovrebbe venire fuori una definizione di "lotti funzionali", cioè delle tratte da finanziare sulla base del calcolo del costo di circa un centinaio di milioni di euro al km per la sola competenza italiana. Sarà il negoziato con la Francia e il nuovo accordo internazionale a definire

l'impegno dei due stati, e se la Francia pretenderà di vedere avviati i cantieri sulla tratta internazionale, ma intanto il governo dovrebbe esaminare una proposta dell'Osservatorio per una modulazione dei finanziamenti in 30-40 anni sulla base del prestito della Bei, procedendo per lotti funzionali. In questo caso, la tratta più urgente sarebbe la Avigliana-Torino e non la Gronda merci.

Ma da quei conti viene fuori una possibilità di risparmio. Dopo la ridefinizione dei costi da parte di Ltf, validati dall'Osservatorio, e quindi con il costo delle due tratte, nazionale e internazionale portato a 14,9 miliardi di euro, si spera in un intervento dei privati soprattutto per la parte delle infrastrutture funzionali all'esercizio. Si tratta di 2,8 miliardi che potrebbero essere risparmiati affidando la manutenzione alle imprese che realizzeranno gli impianti (armamento, trazione elettrica, segnalamento e comunicazioni, impianti di ventilazione e di sicurezza). Questo sarebbe l'orientamento del governo, mentre all'esecutivo Regione ed enti locali chiedono l'impegno sulle ricadute locali per l'avvio dei cantieri.

Mercoledì l'assessore ai trasporti Barbara Bonino depositerà in consiglio regionale il disegno di legge sulla Demarche grand chantier che verrà subito preso in carico dalla Commissione trasporti, presieduta dal leghista Antonello Angelieri, al quale la Bonino chiede un iter veloce. «Sarà una legge che ci permetterà di gestire il sistema delle ricadute sul territorio generate dagli appalti. Una legge per dettare le regole. Le risorse finanziarie le stabilirà il governo». Il disegno di legge dovrebbe essere inviato ai comuni e con questi il consiglio regionale dovrebbe aprire una consultazione. Ma, visto che c'è un accordo bipartisan tra Regione e Provincia, tra centrodestra e centrosinistra, l'approvazione della legge dovrebbe avvenire entro la fine dell'anno.

Ma come è noto, mancano ancora i soldi promessi due anni fa nero su bianco dallo stesso Berlusconi, almeno per iniziare a mettere a posto il nodo di Torino. Questa volta viene chiesto di utilizzare 300 milioni di fondi Fas nell'allegato all'accordo sulle infrastrutture strategiche per il Piemonte (già sottoscritto tante volte in questi anni) da presentare al Cipe. In questo elenco ci sono, per l'ennesima volta, le opere per il Nodo di Torino (passante ferroviario, interconnessione della Torino-Ceres con il nodo, una parte delle stazioni Dora e Zapata), l'attrezzaggio dello scalo di Orbassano, la bretella di corso Marche che è parte della Gronda merci della Torino-Lione, e anche il prolungamento del metrò fino a Cascine Vica.