



IL VIA LIBERA Gli indirizzi forniti dall'Osservatorio. Minacce all'imprenditore valsusino della Geomont

Tav, lunedì si parte con il progetto Matteoli: «Rispetteremo i tempi»

Claudio Neve

→ Parte lunedì la progettazione preliminare della Torino-Lione, con un tracciato in larga parte già definito e alcuni punti ancora da chiarire. Gli indirizzi cui i progettisti dovranno attenersi li ha forniti ieri l'Osservatorio. Numerosi i punti dichiarati "invariabili": dallo sbocco del tunnel e conseguente stazione a Susa al passaggio in corso Marche, dall'interporto di Orbassano a Porta Susa arrivando fino alla connessione con la Torino-Milano a Settimo. Restano invece tre grandi varianti da approfondire: la connessione tra Tav e linea storica, entrata e uscita da Orbassano e il passaggio nella zona nord della città. Quindi i treni, provenienti dalla Francia attraverso il maxi tunnel e quindi in galleria, torneranno sottoterra in una seconda galleria, detta dell'Orsiera, che li porterà all'interconnessione con la linea storica e la cui lunghezza è ancora da definire: 11 o 19,5 chilometri, con una netta preferenza per questa seconda opzione, meno impattante per il territorio sia a livello di cantiere sia a opera terminata. «Guardando la Valle dall'alto alla fine dei lavori - spiega il presidente dell'Osservatorio, Mario Virano - ci si renderà conto che rispetto ad oggi non cambierà praticamente nulla: il tracciato sarà quasi interamente in galleria». La seconda grande variante è l'arrivo ad Orbassano. Eliminata del tutto la Val Sangone dalle ipotesi in esame, i treni dovranno raggiungere l'interporto passando sotto la col-

libna morenica. In questo caso le opzioni sono tre, di cui due interessano da vicino Rivalta e Rivoli, in quanto prevedono la possibilità di realizzare due gallerie: una per i treni e una per l'agognata tangenziale delle due città. Infine, la gronda nord, cioè il percorso tra la fine di corso Marche e l'arrivo a Settimo. Anche in questo caso le opzioni sono tre: la prima prevede il passaggio dei treni a Venaria e nei pressi della tangenziale (e per l'occasione sarebbe realizzata anche la quarta corsia). La seconda, invece, è costituita da una curva più stretta che porterebbe i binari sotto via Druento (nei pressi dell'ex Delle Alpi), piazza Stampalia e poi attraverso la zona della discarica di Basse di Stura. La terza è un mix di queste due: un tratto in affiancamento alla tangenziale e poi la deviazione verso sud, sempre attraverso la discarica. Ora, come detto, si passa al progetto preliminare, che richiederà almeno cinque mesi di lavoro. In contemporanea partiranno anche lo studio di impatto ambientale e

l'analisi costi-benefici, mentre proseguiranno i carotaggi iniziati due settimane fa. «Questo - spiega Mario Virano - è il documento più importante mai presentato dall'Osservatorio». Una soddisfazione che accomuna anche il presidente della Provincia, Antonio Saitta, e l'assessore regionale Daniele Borioli che auspicano anche il prossimo rientro nel processo decisionale di buona parte dei Comuni che attualmente, per ragioni di politica locale, si sono tirati fuori dai lavori. Soddisfatto anche il ministro Altero Matteoli: «Il via libera alla progettazione preliminare dell'opera, deciso all'unanimità dall'Osservatorio, è un'ulteriore conferma che si va avanti nella realizzazione della Torino-Lione nel rispetto dei tempi previsti dal calendario europeo». «E' importante il rispetto dei tempi - sottolinea il prefetto Paolo Padoin - anche nel piano dei sondaggi, per i quali dobbiamo ringraziare e complimentarci con le nostre forze dell'ordine». La tensione in Valle, però, non accenna a diminuire. Ieri a Bussoleno è comparsa una enorme scritta contro la Geomont, una delle ditte incaricate di eseguire le trivellazioni. Contemporaneamente su alcuni siti anarchici sono state pubblicate accuse all'imprenditore valsusino proprietario della Geomont, accusato di essere «un traditore mercenario» che «si vende e ci vende tradendo la Valle» e che «merita di essere isolato da Bussoleno e dalla Valle intera». Abbastanza per convincere i carabinieri a cercare di individuare gli autori delle scritte e delle minacce.



Restano tre grandi varianti da approfondire: la connessione tra Tav e linea storica, entrata e uscita da Orbassano e il passaggio nella zona nord della città