

TORINO-LIONE

Mario Virano, presidente Osservatorio

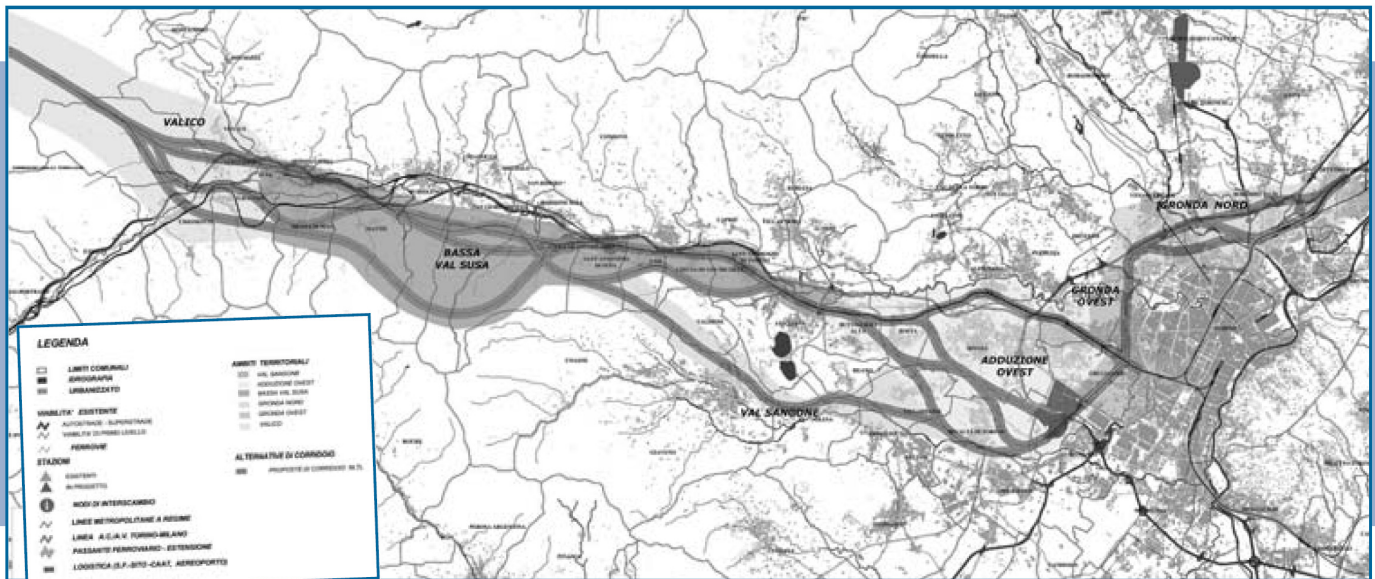


È il principio più garantista mai messo in campo in Italia. Rispetto al 2005 siamo su un altro pianeta, allora c'era un progetto definitivo fatto e finito, oggi invece siamo alla raccolta di ulteriori elementi conoscitivi

Nicola Pollari, sindaco di Venaria



Adesso è il momento di discutere prima che sia troppo tardi. La nostra proposta di evitare di transitare sotto le case di Venaria Reale è logica e ci attendiamo delle risposte altrettanto logiche



→ Sponda destra o sponda sinistra? Venaria o Torino? Val Sangone o Val di Susa?

Sono queste le ipotesi di percorso principali di cui si è discusso, e in alcuni casi ancora si discute, per la Torino-Lione. La variante principale, in realtà, è già stata ampiamente dibattuta e superata, anche se sulla carta resta ancora viva. Si tratta della scelta tra sponda sinistra e sponda destra della Dora. La prima era quella del percorso originario, quello che prevedeva lo sbocco del tunnel a Venaus e il passaggio dei binari sotto il monte Musinë. Un percorso che ormai è stato superato, cancellato dalle manifestazioni che nel 2005 sfociarono in scontri di piazza proprio a Venaus. Tolta la Torino-Lione dalla legge obiettivo, quel tracciato (l'unico di cui in realtà esisteva un progetto vero e proprio) è stato ormai eliminato, in

IL PERCORSO I dubbi riguardano l'arrivo ad Orbassano e la periferia nord

Ecco dove passerà il treno Due i nodi da sciogliere

favore del passaggio sulla sponda destra. Una scelta arrivata proprio attraverso il lavoro dell'Osservatorio.

Ovviamente, anche lo sbocco del tunnel nel frattempo è cambiato. La galleria in pratica terminerà a Susa, dove si trova un altro punto fisso della nuova Torino-Lione: la stazione internazionale. Nelle speranze degli amministratori, questa diventerà un elemento fondamentale nella capacità di attrarre turisti in Valle di Susa, specialmente sciatori provenienti dall'estero o da altre regio-

ni italiane (attraverso la rete Tav già esistente, arrivare da Roma a Susa potrebbe richiedere poco più di quattro ore).

Poi, scendendo verso Torino, arrivano le ipotesi sulle quali ancora si lavora. In particolare, i nodi da sciogliere restano due: come

collegare la bassa Valle all'interporto di Orbassano e come attraversare la periferia nord fino a Settimo. Nel primo caso le opzioni prevedono il passaggio sotto la Val Sangone o attraverso la collina morenica. Nel secondo, bisogna decidere se passare sotto

Venaria o nell'estrema periferia di Torino, nei pressi dell'ex stadio Delle Alpi e di piazza Stampalia. Inutile dire che nella Reale si sostiene con forza l'ipotesi di transitare a Torino: «Non posso dire di essere contrario all'aumento delle ferrovie nel nostro paese - ha detto il sindaco di Venaria, Nicola Pollari - ma ci vuole l'onestà intellettuale di decidere come fare queste opere nel miglior modo possibile, senza devastare il territorio. Adesso è il momento di discutere prima che sia troppo tardi. La nostra è

una proposta logica e ci attendiamo delle risposte altrettanto logiche».

E poi come superare la discarica di Basse di Stura, a nord o a sud. Dubbi che proprio alcuni dei sondaggi che dovrebbero iniziare oggi, potrebbero contribuire a sciogliere.

«È il principio più garantista mai messo in campo in Italia - così il presidente dell'Osservatorio tecnico della Torino-Lione, Mario Virano, definisce l'iter di lavoro seguito dall'organismo - Rispetto al 2005 siamo su un altro pianeta, allora c'era un progetto definitivo fatto e finito, oggi invece, dopo il lungo lavoro dell'Osservatorio siamo alla raccolta di ulteriori elementi conoscitivi del territorio che servono per il progetto preliminare e per le fasi successive, la valutazione di impatto ambientale e poi il progetto definitivo, fino all'avvio dei lavori, alla fine del 2012».

→ Ormai il vecchio percorso, sulla sponda sinistra della Dora, è stato definitivamente messo da parte in favore di quello sulla sponda destra