

la Torino-Lione è più vicina, oggi iniziano i sondaggi

di MASSIMILIANO BORGIA

HA IL sapore della battaglia finale, anche se non è così. Sono solo carotaggi. Non è nemmeno il tunnel geognostico di Chiomonte e soprattutto non sono i cantieri, quelli veri. E' chiaro però che se, per ipotesi, il movimento riuscisse a bloccare i sondaggi, almeno quelli più importanti dal punto di vista simbolico, l'Unione europea avrebbe forti difficoltà a continuare a mantenere congelati i 671 milioni più 52 stanziati per la Torino-Lione fino al 2013. E questo fatto, sommato alle difficoltà economiche dei governi francese e italiano, potrebbe rigettare nel caos le certezze sulle scadenze della tratta italo-francese del Corridoio 5.

La data è comunque quella di oggi. Gli alberghi da Orbassano e Rivoli in su si sono già riempiti di reparti di polizia e battaglioni dei carabinieri pronti a presidiare i punti di cantiere, ma non c'è certezza sull'avvio dei lavori. Il prefetto non ha fornito indicazioni in merito. «Inizieremo quando e dove lo riterremo più opportuno», ha dichiarato ieri. Ma se ci saranno molti dei 91 sondaggi ad iniziare contemporaneamente oppure se ci sarà una prova di forza simbolica e "politica" solo nel cuore della valle

di Susa, ieri non era ancora chiaro. Quel che è certo è che di rinvii non si parla più.

I sondaggi sarebbero dovuti iniziare il 25 novembre. Poi la Cig, ascoltate le richieste di Virano, ha ottenuto dall'Unione europea una dilazione della scadenza fino al 31 gennaio a patto che rimangano invariate le scadenze concordate: la consegna del progetto preliminare il primo giugno e consegna del progetto definitivo a fine 2012.

Ecco perché il primo di febbraio dovrà iniziare l'attività di progettazione preliminare vera e propria, con in mano già qualche risultanza di sondaggio. Soprattutto servono le "carote" delle zone meno conosciute e più a rischio presenza falde acquifere. E' per questo che per la progettazione preliminare sono necessarie 13 trivellazioni tra Susa e Venaus e una decina tra Villarfocchiaro e Sant'Antonino. Lì gli accordi di Pra Catinat hanno deciso le invarianze con interconnessione con la linea storica e stazione internazionale. E lì sono terreni di pianura dove ci sono piedi di frana e dove il reticolo del subalveo della Dora è quasi affiorante. Poi c'è la fascia di corso Marche e quella dell'ingresso della Gronda merci in area urbana nord. E poi ci sono le aree che da Orbassano arrivano alla

Collina morenica dove il rischio di intercettare falde acquifere è molto alto ed è già stato ampiamente segnalato dai Comuni.

Costi e criteri di affidamento degli incarichi dei sondaggi alle ditte (tra cui, una, valsusina) non sono stati illustrati. Ma circolano già le suggestioni sulle "ricadute" per la valle di Susa date dai cantieri del 2013. «Oramai sono tutti d'accordo - spiega Virano, riprendendo le idee di uno studio della Camera di commercio e di Confindustria - sul fatto che non verranno installati villaggi degli operai. Si farà una ricognizione delle strutture pubbliche inutilizzate, come caserme e vecchie scuole (fabbricati del genere sono presenti tra gli altri a Trana, Susa e Coldimosso, ndr), in grado di essere completamente ristrutturati. Dopo la fine dei lavori per la Torino-Lione potranno essere consegnate ai Comuni». E poi, i pasti, «saranno serviti dalla ristorazione locale». E le ditte per i subappalti «saranno selezionate anche tra quelle locali».

«In Maurienne - ricorda Virano - dove sono stati effettuati già 169 sondaggi, solo per le discenderie sono arrivati in quattro piccoli comuni oltre un milione e 600 mila euro di benefici fiscali e forti benefici occupazionali». E tra i be-

nefici l'assessore regionale Daniele Borioli cita l'orario cadenzato per la linea Torino-Bussoleno, «un progetto dove sono investite risorse importanti che in altre tratte del Piemonte non è stato nemmeno immaginato».

Peccato che l'orario cadenzato non sia affatto partito dal 2010 come promesso e che i soldi necessari per il contratto di esercizio non ci siano. Così come non si sono mai viste le misure per incrementare il traffico merci su ferrovia, promesse tre anni fa. Così come non si sono viste ancora, in cassa, le risorse per il Nodo di Torino, anche quelle roba di tre anni fa. Così come non sta andando avanti il progetto di "zona franca" e così come non ci sono più state risposte concrete sulle risorse per il piano strategico.



Uno dei cartelli che verranno affissi davanti ai cantieri dei sondaggi