

TORINO-LIONE

L'Osservatorio consegna il tracciato

Con due giorni di anticipo rispetto al calendario della Ue

dalla prima pagina

(...) in loro potere per boicottare il lavoro dell'Osservatorio, a cominciare dai rifiuti di voler nominare i tecnici in rappresentanza della Bassa Valle di Susa. Superati senza troppe difficoltà queste intoppi Virano ha ripreso a lavorare e alla fine l'Osservatorio ha raggiunto il traguardo. Il primo per la precisione, che arriva persino con due giorni di anticipo nel pieno rispetto del calendario delineato dalla Unione Europea, che aveva chiesto che le specifiche progettuali dettate dal territorio venissero conse-

COMMENTI Virano: «Abbiamo messo in campo il percorso più garantista mai realizzato per una infrastruttura in Italia»

gnate entro il primo febbraio. «Con oggi - ha sottolineato il presidente dell'Osservatorio - si è fatto un passo cruciale sulla strada della Torino-Lione. Nel documento approvato viene data un'indicazione pressoché univoca per la parte internazionale ed è stato drasticamente ridotto il ventaglio delle opzioni per quella nazionale. Abbiamo messo in campo - ha ribadito Virano - il percorso più garantista mai messo in atto per una infrastruttura in Italia».

Il documento dell'Osservatorio contiene alcuni elementi invariabili: la connessione con la parte francese del tunnel di base (46 chilometri in Francia, 12 in Italia), la stazione internazionale di Susa, la piattaforma logistica di Orbassano e l'asse ferroviario plurimodale in

corso Marche, a Torino, la connessione con la Torino-Milano a Settimo Torinese. «Per altri punti sono previste alcune opzioni poiché - ha spiegato Virano - necessitano di ulteriori approfondimenti: tra questi l'entrata e l'uscita dallo scalo di Orbassano e l'attraversamento della collina morenica di Rivoli».

Il tracciato così come elaborato all'interno dell'Osservatorio prevede il tunnel di base, che collega la Francia e l'Italia, uscirà a Susa, dove ci sarà la stazione internazionale. A quel punto si aprono due ipotesi, in entrambi i casi è previsto la costruzione di un tunnel che potrebbe essere di 11 o 19 chilometri che sfocia nella piana della Val Susa. Il preferito è quello di 19 che arriva direttamente a Chiusa San Michele. Da lì si proseguirà verso la collina Morenica, tagliando fuori la Val Sangone. Si procede ancora verso Orbassano, dove ci sarà il collegamento logistico tra i treni merci e passeggeri. Al vaglio ci sono tre diverse ipotesi d'ingresso ad Orbassano, una passa da Villarbasce e Rivalta, la seconda da Rosta e da Rivoli, la terza taglia a metà passando sempre da Rivoli. Il tracciato resta poi invariato fino a corso Marche. Nuove opzioni invece si ritrovano nel collegamento tra corso Marche e Settimo Torinese dove è prevista la connessione con l'alta velocità. Tre ipotesi di tracciato, una delle quali costeggia interamente la tangenziale. Soddisfatto anche il prefetto di Torino Paolo Padoin: «Un importante passo avanti realizzato con il contributo di grande professionalità e buon senso dato dal questore Faraoni, dai dirigenti e funzionari di polizia, dagli ufficiali dei carabinieri e della Guardia di finanza,

da tutte le forze dell'ordine impiegate». Padoin è entrato nel merito anche dei sondaggi. «La realizzazione del programma dei sondaggi - sottolinea Padoin - è stato un segnale importante non soltanto nei confronti dell'opinione pubblica italiana, ma ancora di più della Francia e dell'Unione Europea, un segnale che ha convalidato la serietà dell'azione fatta». Il prefetto di Torino ha ricordato di avere costantemente informato i «prefetti francesi interessati alla Torino-Lione», sottolineando l'azione dei ministri Matteoli che si è esposto personalmente, incontrando i

IL FUTURO A luglio si aprirà la fase valutativa e approvativa, nel 2011 avrà inizio la stesura del progetto definitivo

sindaci e confrontandosi con loro e Maroni, che ha capito l'importanza di assistere con forze adeguate le operazioni dei sondaggi.

«Nei sondaggi continueremo sulla strada finora percorsa - ha aggiunto Padoin - esempio virtuoso di collaborazione tra le istituzioni e tra le strutture pubbliche e private».

Da luglio si aprirà la fase valutativa e approvativa, nel 2011 avrà inizio la redazione del progetto definitivo per il quale saranno necessari 12 mesi di lavoro cui seguirà un'ulteriore valutazione di impatto ambientale quindi all'inizio del 2013 potrà essere bandita la gara per l'opera e a novembre dello stesso anno appaltati i cantieri.

[SLor]