



● Gallerie e trinceroni: il progetto della Torino-Lione sta prendendo forma

IL TRACCIATO del Tav in valle di Susa passerà praticamente tutto in galleria, come è già stato deciso per la Gronda di Torino. In pratica, le uniche tratte all'aperto riguardano l'area della stazione internazionale di Susa, la zona dell'interconnessione di Chiusa S. Michele in direzione Francia-Italia, la zona dell'interconnessione di Avigliana-Buttigliera in direzione Italia-Francia e il tratto di connessione con lo scalo di Orbassano.

Il percorso, dopo l'uscita a Susa del tunnel di base, si sviluppa in galleria profonda a meno 30 metri nei punti pianeggianti, mentre aumenta considerevolmente la copertura nei tratti montuosi (galleria Orsiera) e collinari (collina morenica). Nei tratti della "piana delle Chiuse" e di Avigliana, la galleria sarà a cielo aperto, coperta da griglie, a soli 6-7 metri sottoterra nel lato in corrispondenza con la linea storica e la breve bretella per l'interconnessione che deve ospitare solo un binario di servizio per un treno da 750 metri. In questo modo, lo scavo potrebbe avvenire tutto con un'unica "talpa" da Rivalta a Coldimosso.

«Stiamo lavorando a una soluzione in galleria unica - conferma Virano - Alla fine si vedrà che la valle di Susa sarà uguale a prima, praticamente senza impatti. Certo, rimane sempre da organizzare con molta attenzione la fase di cantiere, ma quando i lavori saranno finiti la nuova Torino-Lione non avrà aumentato il carico ambientale sulla valle di Susa e nemmeno avrà interferito sul paesaggio».

Il primo punto da approfondire nella tratta della valle di Susa è quello della stazione internazionale di Susa. C'è un sottogruppo di lavoro specifico dell'Osservatorio che ci sta lavorando. Il gruppo si riunisce una volta a Torino e una volta a Susa dove c'è già stato un incontro con amministratori e operatori di infrastrutture della valle, in primo luogo la Sitaf. Qui, si tratta di progettare un punto di sosta dei treni che possa servire al tronco

di valli che ha la linea storica: da Susa a Saint Jean de Maurienne dove ci sarà l'altra stazione internazionale della tratta alpina. Le due stazioni, tra l'altro, saranno "gemelle", nel senso che avranno funzioni e servizi analoghi e soprattutto la stessa architettura. Quella di Susa comprende anche l'area con le dotazioni impiantistiche e di sicurezza per due km e 700 metri di tratta. Qui si sta già definendo un complesso di attività connesse alla gestione della sicurezza e alla manutenzione del tunnel di base in grado di «generare 200 o forse 300 posti di lavoro» tra 14 anni.

L'ingresso nello scalo di Orbassano, invece, avrà 3-4 km di tratta in trincea o forse in superficie prima di ritrovare una galleria: quella di 19 km che dal Bivio Pronda porterà fino a Settimo.

Mentre nell'Osservatorio iniziano a circolare queste ipotesi, va avanti anche lo Studio di impatto ambientale a corredo della Via sul progetto preliminare. La Via dovrà ovviamente analizzare anche il rapporto tra l'opera e la cosiddetta "opzione zero" cioè se l'opera non venisse realizzata. Ma si capisce ormai che questo passaggio è solo più una semplice formalità.

In parallelo lavora il gruppo sui "costi e benefici" mentre più avanti inizierà l'analisi della "demarche grand chantier" francese per potere applicare anche al lato italiano le procedure che garantirebbero lavoro alle ditte locali per tutte le attività connesse ai cantieri.

Rallentano invece i sondaggi. Ne sono stati eseguiti 23 su 91 ma già si parla di una revisione del Piano per analizzare la fascia di passaggio che si sta definendo. Prefettura e Questura fanno comunque sapere che nel periodo elettorale e poi dopo, a partire dall'inizio dell'ostensione della Sindone, sarà difficile avere a disposizione i soliti 200-300 poliziotti per garantire i sondaggi. Per l'appuntamento decisivo con il primo sondaggio nella zona tra Chiusa e Susa potrebbe esserci ancora molto tempo. M.B.