

Tav, il tunnel cresce: da Susa a Chiusa S.Michele

di MASSIMILIANO BORGIA

IN BASSA valle di Susa spunta una galleria più lunga. Il "tunnel Orsiera", indicato da Lf quando nel 2007 Di Pietro consegnò il dossier per i fondi europei e confermato nel "tracciato Lf" che ha raccolto le "invarianti" di Pra Catinat, potrebbe essere di 19 km. Nell'ipotesi precedente si parlava di 11,4 km tra Coldimosso e Villarfochiardo. Oggi, quella ipotesi si aggiunge una galleria tra Coldimosso e Chiusa S.Michele.

Per l'adduzione alla valle, restano le tre ipotesi venute fuori dagli incontri con i comuni della zona sud e ovest, mentre sparisce del tutto l'opzione val Sangone, cioè il tracciato proposto prima dalla Provincia e poi agguistato con il collegamento col tunnel di base quando questa divenne una "invariante", tracciato che prevedeva il passaggio sotto Trana e Giaveno. Con queste novità dell'ultima ora, oggi l'Osservatorio licenzia le ipotesi di tracciato della Torino-Lione. Virano intende infatti consegnare ai progettisti le specifiche progettuali entro domenica 31 gennaio, rispettando così la scadenza della proroga concessa dall'Ue al governo italiano. Per questo, il giorno stesso della firma del decreto con le nuove rappresentanze, l'Osservatorio ha ricominciato un lavoro serrato per bruciare le tappe in un paio di settimane. Paolo Foietta, per la Provincia, ha svolto un complesso lavoro di cucitura delle proposte che arrivavano dai territori rappresentati in Osservatorio. E ha consegnato, martedì scorso, il risultato di questo lavoro.

Nelle prossime sedute l'Osservatorio inizierà la trattazione del progetto definitivo del "cunicolo esplorativo" di Colombera, quella che, tra le vigne di Chiononte, sarà anche la discendenza di servizio nel versante italiano.

La novità in bassa valle di Susa non è di poco conto. Anche perché in Osservatorio è data come quella più accreditata, anche se bisognerà attendere la redazione del progetto preliminare. Con questa nuova opzione di tracciato rischia di andare in soffitta, senza nemmeno essere mai stata nemmeno approfondita, quella che fino a ieri era accreditata come la grande occasione della bassa valle di Susa: l'interamento della Torino-Lione sotto l'attuale linea storica anch'essa interrata. Era questa l'idea che piaceva anche agli urbanisti e ai costruttori, che vedevano la possibilità di "riqualificare" le aree dei centri abitati lasciate libere dal vecchio spazio ferroviario. Questa ipotesi resta in piedi, ma, come detto, prende sempre più corpo l'alternativa di evitare Sant'Antonino, Villarfochiardo e Vaie. In questo modo salterebbe la stazione di interscambio di Sant'Antonino. L'interscambio, cioè la stazione di passaggio tra le due linee nella prima fase di realizzazione, sarebbe a Chiusa S.Michele. Qui ci

A lato e sotto: le indicazioni dei vari corridoi da Avigliana a Orbassano su cui lavoreranno i progettisti

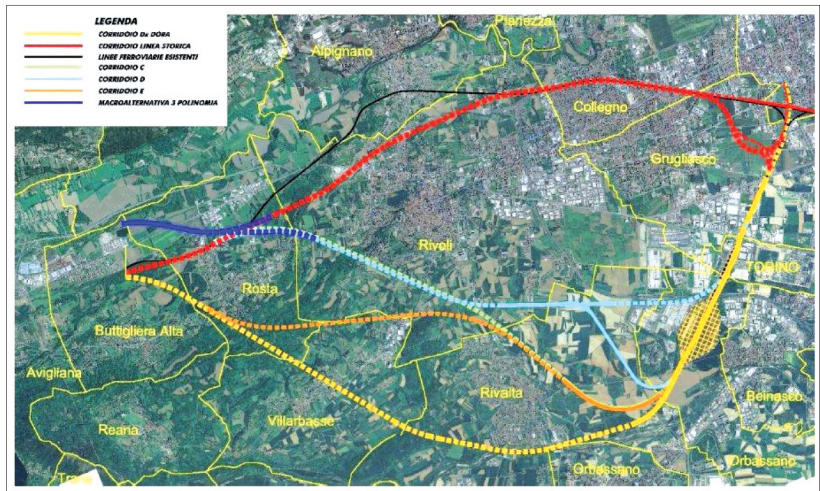
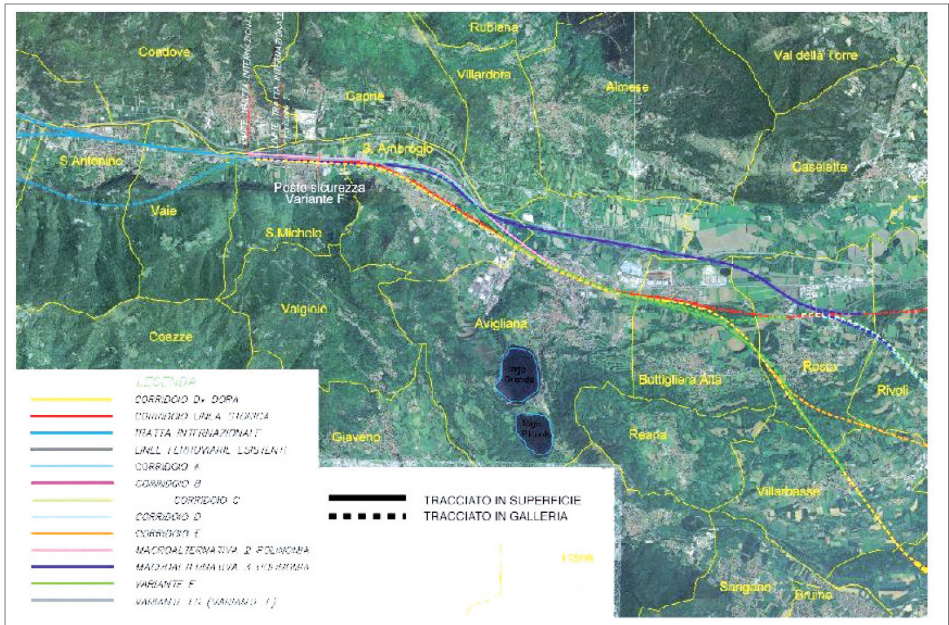
Restano tre le ipotesi per collegarsi alla valle e sparisce il tracciato della val Sangone

sarebbe anche il posto di sicurezza con i binari di servizio.

Lo spostamento verso Torino dell'interconnessione (che fino all'entrata in esercizio del tunnel di base potrebbe funzionare anche come punto di interscambio) chiude definitivamente lo spazio a ipotesi alternative a Susa per la stazione internazionale della valle. Del resto il rappresentante tecnico di Susa, Pier Carlo Sibille, ha chiarito subito che per Susa la stazione internazionale è assolutamente un'invariante, cioè non si mette in discussione. Tra l'altro anche sulla piana di Susa le ipotesi di tracciato sono un paio, poco distanti una dall'altra, compreso l'ingresso del tunnel di base. Nello stesso tempo, la conferma della stazione internazionale a Susa, richiede che si inizi seriamente a discutere su come una stazione posta fuori dal collegamento con la linea storica potrà favorire i collegamenti turistici verso l'alta valle.

Con questa ipotesi, l'interamento della linea storica riguarderebbe forse solo più la breve tratta tra Sant'Ambragio e Chiusa, ben poco per poter dire che la valle di Susa vedrà sparire per sempre quella ferrovia che ha diviso i centri abitati e che questi potranno tornare così a nuova vita.

La "variante" sembra sia venuta fuori dopo che il Comune di Sant'Antonino, per primo, si era espresso contro l'ipotesi di ospitare la stazione di interscambio. Lo stesso comune, con il sindaco Ferrentino, che non ha mai osteggiato l'idea dell'interamento (anzi per un po' l'ha accolta integrata alle "fasi" del Fare), aveva anche il timore che l'interamento potesse poi non realizzarsi per motivi economici e tecnici, paventando il rischio che, alla fine, si potesse ritrovare con due ferrovie in superficie invece di una. L'allungamento della galleria Orsiera, a



segue a pagina 3

segue da pagina 2

questo punto, sarebbe la soluzione con meno problemi.

Ma in realtà di problemi ne ha, e parecchi. Qualunque sia in futuro la soluzione progettuale (scatolato interrato? trincerone? galleria tradizionale?) nella zona pianeggiante tra Chiusa e Vaie esistono falde appena sotto il piano campagna, che scorrono anche verso valle, c'è la vicinanza di un sito archeologico su cui il Comune ha costruito un intero progetto culturale e turistico e c'è il cimitero di Vaie. Passare in zona Pradera avrebbe anche inevitabili implicazioni di impatto sulla rinomata acqua di Vaie e potrebbe riservare una sorpresa dovuta alla presenza di radon nelle rocce profonde. Problemi analoghi li presenta a Sant'Antonino e Villarfochiardo.

Ma questa resta comunque un'ipotesi, anche se più accreditata delle altre. Negli altri comuni della bassa valle, da Bussoleno a Sant'Ambrogio, non ci sono altre soluzioni nuove sul tavolo. Anche perché né i Comuni né la Comunità montana hanno mai accettato di partecipare in Osservatorio alle

riunioni di approfondimento di questa "area problema". Da Sant'Antonino resta comunque anche l'ipotesi di mettere tutto sotto la linea storica, fino a Torino.

Per la zona della Collina morenica sono in campo tre ipotesi. Una prevede l'incrocio con la linea storica a Rosta e una galleria tra Rosta e Rivoli con un tratto in superficie poco più a sud di Tetti Neirotti. Da qui c'è un'opzione che intercetta lo scalo di Orbassano a sud e un'altra a nord.

Le altre due ipotesi prevedono l'incrocio con la linea storica a Ferriera di Buttigliera Alta. Da qui la galleria sotto la Collina che poi si biforca in due tracciati: uno a nord-est di Villarbasse e a est di Rivalta; un altro sotto Villarbasse e a sud di Rivalta lambendo il Sangone. Entrambi prevedono l'entrata nello scalo merci da sud.

Per il passaggio della Gronda merci sotto corso Marche non c'è nulla di cambiato mentre per la zona di Venaria restano in piedi le ipotesi di passaggio in galleria sotto la tangenziale (Ativa ne approfitterebbe per realizzare la quarta corsia), poco a nord dello Stadio delle Alpi e lungo la Stura.



La piana tra Chiusa S.Michele, in primo piano, Condove, sulla destra, e Vaie, in fondo a sinistra, potrebbe diventare lo snodo cruciale del nuovo tracciato