

Venerdì in Prefettura, riunione (l'ultima?) dell'organismo tecnico presieduto da Mario Virano

Torino-Lione, varato il progetto Cosa ci sarà dopo l'Osservatorio

Cinquantaquattresima (e probabilmente ultima) riunione della Fase 3 dell'Osservatorio sulla Torino-Lione, alle 11 di venerdì 2 luglio in Prefettura a Torino

L'ordine del giorno, ufficialmente, recita "prosecuzione delle discussioni avviate, aggiornamenti sulle attività progettuali e sulla situazione dei vari Gruppi di Lavoro, con particolare riferimento alla tratta nazionale di competenza Rfi". In realtà, da quanto si apprende, la riunione dovrebbe essere l'ultima dell'Osservatorio, chiamato a dire la sua sul Progetto Preliminare della Torino-Lione. Progetto che mercoledì 9 luglio sarà portato di fronte alla commissione intergovernativa sulla nuova linea ad alta velocità-capacità.

E dell'Osservatorio che ne sarà? Molto probabilmente se ne parlerà a metà luglio quando i bene informati dicono che sarà riunito, a Palazzo Chigi, il tavolo politico sulla Torino-Lione. In quella sede si discuterà se proseguire o no con l'Osservatorio. L'alternativa potrebbe essere la costituzione di un'Agenzia (sul modello delle Olimpiadi di Torino 2006) da far funziona-



I lavori nelle discenderie francesi della Torino-Lione

re come centro di confronto ma anche come stazione appaltante. Chi sarà il presidente? Sarà riconfermato Mario Virano o il pallino passerà nelle mani del Presidente della Regione Roberto Cota e dell'assessore regionale ai trasporti Barbara Bonino? Una discussione che, necessariamente, fa i conti con il pronunciamento del Tar sulla

regolarità delle elezioni regionali, atteso per oggi salvo rinvii.

Proprio Mario Virano, che certo non disdegnerebbe una riconferma a capo dell'Osservatorio e dell'eventuale Agenzia (continuando di fatto a svolgere il ruolo di Commissario Straordinario per la Torino-Lione), lunedì 28 agli industriali torinesi ha annun-

ciato i costi della nuova linea: in tutto 20 miliardi di euro. Così suddivisi: 9,6 per il megatunnel e la tratta internazionale (2 più del vecchio progetto), di cui il 63 per cento (pari a 4,7 milioni) a carico dell'Italia anche se, da quanto si apprende, il Governo italiano punterebbe a rinegoziare l'intesa con la Francia; poi c'è la tratta nazionale da

I costi della nuova linea (da Lione a Settimo) si aggirano attorno ai 20 miliardi di euro. L'Italia dovrà investire ogni anno tra i 700 e 800 milioni per 13-15 anni

disposizione 20 miliardi di euro ma è necessario che i governi assicurino per 13-15 anni un flusso costante di finanziamento che, per l'Italia, vorrebbe dire 700-800 milioni l'anno".

E da dove si comincia? Dalla stazione internazionale di Susa e dalla sistemazione della piana di Chiusa San Michele mentre, per quanto riguarda la tratta nazionale, si comincerebbe dalla tratta che collega Avigliana ad Orbassano. Resta da vedere come la prenderanno i sindaci della valle di Susa, almeno quelli che stanno dentro l'Osservatorio. Critiche arrivano da Ferrentino, sindaco di

Chiusa San Michele a Settimo, il cui costo è stimato in 4,4 miliardi di euro; infine la tratta francese fino a Lione, con un costo pari a 6 miliardi di euro. In tutto 20 miliardi di euro che, secondo la calcolatrice, vanno a fare qualcosa come 120 milioni di euro a km.

Sulla tratta internazionale, l'Unione Europea ci metterà il 30% (circa 2,9 miliardi), il resto sarà diviso tra Italia e Francia. Come trovare tutti questi soldi? Secondo Virano "non occorre mettere subito a

S. Antonino: "Il gioco è guidato ormai da Ltf. E nessuno dei problemi sollevati dai tecnici dei comuni che hanno scelto di rimanere nell'organismo è stato affrontato". Tutto questo mentre, dal fronte dei Comitati No Tav si annuncia l'intenzione di non mollare: "Continueremo ad opporci", è la parola d'ordine. E il primo banco di prova sarà l'apertura dei cantieri per il tunnel geognostico di Chiomonte, tra la fine del 2010 e l'inizio del 2011.

BRUNO ANDOLFATTO