

FERROVIE. Alla scadenza del mandato, l'Osservatorio sulla grande opera trova l'accordo per «la progettazione della nuova linea»

Alta velocità, la Torino-Lione ora è più vicina

Il documento d'intesa piace ai sindaci. Prossima tappa il Tavolo politico a Palazzo Chigi

Il presidente Virano: «Comincia la fase due, cioè la progettazione della progettazione. La regia dovrà essere unica»

RENATO BOTTO

TORINO. Missione compiuta per l'Osservatorio sulla Torino-Lione ferroviaria. Alla vigilia della scadenza del mandato, c'è l'accordo per la «progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio». Non, quindi, una semplice ipotesi di traccia, ma «un complesso di interventi dentro i quali sta la nuova linea», così come precisa Franco Campia, assessore ai Trasporti della Provincia di Torino.

L'acronimo Tav non compare nel testo, sei pagine (e molti corpi allegati) firmate dopo una riunione di 50 ore: «È un documento davvero complesso - dice Mario Virano, presidente dell'Osservatorio -, frutto del lavoro svolto in 70 riunioni, con 298 audizioni, dopo avere sentito 60 esperti internazionali. Abbiamo messo il decisore politico nella condizione di rispettare il calendario europeo per la progettazione dell'opera».

Il documento, applaudito dai sindaci convocati ieri alla Prefettura di Torino, passa ora al Tavolo politico, che verrà convocato a Palazzo Chigi, a metà luglio, ma sarà anche discusso dai Consigli comunali e nelle assemblee pubbliche della valle di Susa.

«Comincia la fase 2, cioè la progettazione della progettazione - puntualizza ancora Virano -, per la quale è indispensabile che ci sia una regia unica». I punti del testo licenziato ieri dall'Osservatorio sono quattro. Nel primo, «Nuove politiche dei trasporti del territorio», viene enunciato il principio che «la politica delle infrastrutture non è scindibile dalla politica dei trasporti e del territorio», un assioma «particolarmente vero nel caso della Torino-Lione dove esiste già un collegamento "storico" di cui occorre prevedere il miglior utilizzo per i passeggeri e per le merci».

Vengono quindi elencati gli interventi di una politica integrata del traffico transalpino, dalla ratifica del protocollo della Convenzione alpina alle «Eurovignette» per il transito dei Tir, dal sistema metropolitano torinese per i passeggeri all'aumento della qualità del servizio sulla Torino-Lione storica.

E al punto quattro viene rimarcata l'importanza degli interventi per la «piena funzionalità» delle cinque linee del sistema ferroviario metropolitano

le cifre

72 KM TOTALI è lunga la nuova Torino-Lione ferroviaria prevede tre tratte: una francese, dall'agglomerato urbano di Lione a Saint Jean de Maurienne, una parte comune, da Saint Jean de Maurienne alla Bassa di Valle di Susa, quella italiana, dalla Bassa Valle di Susa a Settimo

671,8 MILIONI lo stanziamento dell'Unione Europea, ripartiti tra Italia e Francia.

7 MILIARDI il costo della tratta italo-francese

57,1 KM la lunghezza del tunnel di base (di cui 12,1 in Italia)

300 MILIONI DI EURO necessari per il piano di sviluppo della Valle di Susa.

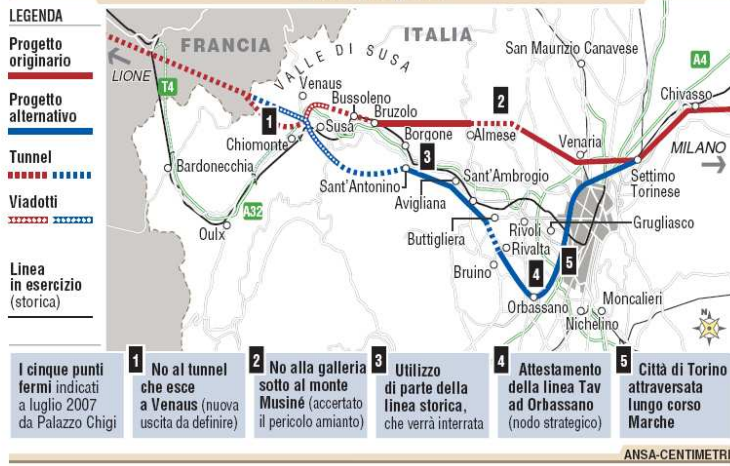
28,5 TONNELLATE di merci all'anno (22 su strada, 6,5 su rotaia) transitano nel corridoio della Torino-Lione: potrebbero diventare 66,2 milioni nel 2030

2010 LA FINE DEI LAVORI Il progetto della Torino-Lione dovrebbe essere ultimato nel 2010, l'entrata in esercizio non avverrà prima del 2018-2020.

2002 PRIMO CANTIERE aperto in Francia, a Modane



I due progetti



di Torino, conferma la piattaforma logistica di Orbassano e propone «il potenziamento della linea di Bassa Valle e lo sviluppo di interconnessioni con la linea storica di Alta Valle».

Il documento conserva anche differenze di vedute, quella per esempio (al punto 3) tra chi propende per una Torino-Lione realizzata per lotti funzionali e chi si batte per un'opera in fasi successive, come suggerisce il documento Fare (Ferrovie alpine ragionevoli ed efficienti) elaborato dalla Comunità Montana Bassa Valle di Susa.

«Ma tutti sono d'accordo - puntualizza ancora Virano - sulla progettazione. La fase preliminare deve essere realizzata contestualmente per tutta la tratta, dal confine francese alla connessione con l'alta velocità Torino-Milano».

Esulta la Lega: «Anche sulla questione Tav il governo riesce a ottenere un successo laddove la parentesi di due anni del governo Prodi non aveva saputo dare risposte», afferma il capogruppo alla Camera del Carroccio, il piemontese Roberto Cota.

LA PROTESTA

I movimenti contrari «No Tav per sempre»

TORINO. Sempre «No Tav». I movimenti contrari alla Torino-Lione ribadiscono il loro no all'opera e guardano con sospetto al documento firmato ieri



dall'Osservatorio. Sul principale sito dei movimenti che si oppongono al progetto, le dichiarazioni sono univoche nel commentare le notizie che riferiscono dell'accordo. «Mai e poi mai», è scritto nel forum. «Sarà dura» (grido di battaglia dei No Tav)