

Nel dossier il tracciato preliminare sfiorerà soltanto la Val Sangone. Tra i comuni più penalizzati dai cantieri c'è Mattie

Tav, il doppio bluff del governo Prodi

Di Pietro ha promesso a Bruxelles l'inizio lavori in estate ma si è scordato di dirlo alla Valsusa

Nel primo trimestre del 2008 verranno fatte le gare d'appalto e tra aprile e maggio inizieranno in Val di Susa i sondaggi per la realizzazione della Torino-Lione, in modo tale da avere le prime risultanze tra luglio e novembre. Insomma, le trivelle sono già in movimento. Non solo, i lavori per la realizzazione della prima discenderia, quella della Colombera, inizieranno a luglio. È quan-

to è stato promesso a Bruxelles, almeno stando a quanto il governo Prodi ha scritto, nero su bianco, in francese e in italiano, nel dossier che nel luglio del 2007 il governo ha inviato a Bruxelles per ottenere i finanziamenti per la realizzazione della Tav. Ma forse ha dimenticato di fare i conti con la Val Susa.

SIMONA LORENZETTI A PAGINA 2

LA RIVELAZIONE IN UN DOSSIER INVIATO A BRUXELLES

«In primavera trivelle in Val di Susa»

Sull'alta velocità ferroviaria il governo si sbilancia con l'Ue: cantieri aperti ad aprile

SIMONA LORENZETTI

Nel primo trimestre del 2008 verranno fatte le gare d'appalto e tra aprile e maggio inizieranno in Val di Susa i sondaggi per la realizzazione della Torino-Lione, in modo tale da avere le prime risultanze tra luglio e novembre. Insomma le trivelle sono già in movimento. Non solo, i lavori per la realizzazione della prima discenderia, quella della Colombera, inizieranno a luglio. Date a cui è difficile credere, ma che a quanto pare rispecchiano la volontà del governo Prodi, visto e considerato che queste date sono scritte, nero su bianco, in francese e in italiano, nel dossier che nel luglio del 2007 il governo ha inviato a Bruxelles per ottenere i finanziamenti per la realizzazione della Tav. Si legge nel documento che il progetto definitivo dovrà essere integrato da una campagna di indagini topografiche, geologiche (sondaggi ed indagini geofisiche) ed ambientali che coprano il nuovo tracciato, «in vista di risultati tra agosto (topografia) e novembre (geologia ed idrogeologia)». Scendendo nel dettaglio è prevista la necessità di circa 10-15 sondaggi corti (per un totale di 700-1000 metri) per le zone a cielo aperto o in galleria artificiale; 20-25 sulle tratte in sotterraneo, per un totale da 7mila a 9mila metri, per un totale complessivo di circa 30-40 sondaggi (8mila - 10mila metri). Ma quando verranno fatti? Stando al cronoprogramma inviato a Bruxelles dal ministro delle Infrastrutture Di Pietro: «Le gare d'appalto, di durata ridotta al minimo indispensabile, saranno indette nel corso del 1° trimestre

2008 e le ricognizioni saranno avviate ad aprile-maggio 2008, per ottenere i risultati attesi tra il mese di agosto (topografia) e novembre 2008 (geologia ed idrogeologia). A causa delle difficoltà d'accesso ad alcuni siti (in alta quota), una parte dei sondaggi dovranno proseguire od essere realizzati nel 2009 al fine di completare il quadro delle conoscenze per il progetto definitivo».

Il documento dimostra come a luglio a Roma fossero ottimisti per quanto riguarda la Tav, convinti forse di riuscire a trovare un accordo con i sindaci della Val di Susa in tempi brevi. Da allora sono passati sei mesi e forse se Di Pietro dovesse scrivere ora il dossier ci andrebbe più cauto. Resta il fatto che è anche sulla fiducia che i tempi indicati vengano rispettati che l'Unione Europea ha concesso all'Italia i finanziamenti e adesso più che mai è evidente che i tempi non sono stretti ma praticamente già disattesi. Il tavolo politico si riunirà il 30 gennaio. Ufficialmente si parlerà di tracciato, ma a questo punto il governo dovrà affrontare anche la questione sondaggi, indispensabili per realizzare un progetto definitivo. A meno che Prodi e il suo team non abbiano intenzione di passare sulla testa di tutti e indire gare d'appalto e inviare in primavera le trivelle a scavare nei terreni valsesini. L'altra possibilità è che quanto è scritto sul dossier venga disatteso e quindi a questo punto l'Italia si deve preparare a una nuova figuraccia planetaria, dopo quella dell'immondizia di Napoli e il Papa censurato alla

Sapienza di Roma.

Nel dossier si parla anche dei cunicoli esplorativi e anche lì vengono fornite date ben precise. Il cunicolo esplorativo di Colombera sostituisce quello originariamente previsto a Venaus e avrà una lunghezza di circa 8mila e 800 metri e una sezione scavata di 6 metri di diametro con un tracciato che segue l'asse del Tunnel di Base. Attraverserà inizialmente gli scisti, e in seguito, per gran parte della sua lunghezza, le formazioni della zona di

Briançon e in particolare i micascisti del massiccio di Ambin. La prima parte sarà realizzata con metodi tradizionali, la seconda con una resa. E poi: «La gara di appalto sarà indetta all'inizio del 2008 e la realizzazione avrà luogo da metà del 2008 all'autunno 2012», è scritto. C'è poi la discenderia di Mattie, che avrà una lunghezza di 3mila metri circa ed una sezione scavata simile a quella di Modane: indagherà i terreni relativi al nuovo Tunnel dell'Orsiera, a partire dal versante destro della Valle di Susa in comune di Mattie. La discenderia permetterà, in abbinamento con le indagini dalla superficie, di indagare la zona Piemontese e del Massiccio del Dora Maira, ed in particolare i calcescisti con pietre verdi, i calcemicascisti e gli gneiss. «La discenderia sarà scavata con metodo tradizionale all'esplosivo come le discenderie in territorio francese. Si prevede che i lavori saranno eseguiti tra l'inizio del 2009 e la fine del 2011», è stato garantito a Bruxelles. Insomma stando al dossier in Val di Susa l'inizio dei lavori è questione di setti-

mane. Il progetto preliminare è praticamente definito e tra l'altro prevede la messa all'angolo della Val Sangone. La parte comune italo-francese da Saint-Jean-de-Maurienne, incluso, a Condove, si sviluppa in galleria su oltre il 90 per cento della sua lunghezza: tunnel di base (di circa 51,5 km) e tunnel di Mattie (di circa 22,5 km).

Il tracciato è all'aperto soltanto in 3 zone: Saint-Jean-de-Maurienne in Francia, Chiomonte e in prossimità del portale Est del tunnel dell'Orsiera, in Italia. Sono previste delle interconnessioni con la linea storica a Saint-Jean-de-Maurienne e in prossimità di Condove. L'imbocco del tunnel di base è situato ad est di Saint-Jean-de-Maurienne. Dopo circa 51,5 km, il tunnel sbocca all'aperto in territorio italiano, all'estremità ovest delle gola della Dora, nel comune di Chiomonte. La linea attraversa con un breve viadotto (250 m) le gole della Dora e prosegue con il tunnel dell'Orsiera. L'opera ferroviaria comprende due canne a binario unico, di un diametro interno di 8,40 metri minimo (il che permette la circolazione dell'Autostrada ferroviaria), posizionate con un interasse che varia tra 30 e 80 metri. La parte italiana, il cui Committente è il gestore della Rete Ferroviaria Italiana (RFI), si estende da Condove a

Settimo Torinese. Il tracciato sviluppato da RFI secondo gli orientamenti del Governo in occasione del Tavolo di Palazzo Chigi comprende: un nuovo itinerario misto (viaggiatori e merci) tra Condove e Bivio Pronda: una prima parte del tracciato è realizzata in sotterraneo, a fianco alla linea storica esistente; nella seconda parte, la linea attraversa in galleria i colli tra la Val di Susa e la Val Sangone per raggiungere la piattaforma intermodale di Orbassano; infine, la linea mista è realizzata all'aria aperta ad Ovest di Torino, fino a Bivio Pronda; un nuovo itinerario, principalmente per il trasporto merci, fra Bivio Pronda e l'inizio della linea ad alta velocità ed alta capacità Torino-Milano: questa nuova linea è realizzata in galleria sotto corso Marche, a partire da Bivio Pronda, quindi in parte in sotterraneo e in parte all'aperto nella circoscrizione Nord di Torino detta «Gronda nord». L'itinerario viaggiatori, a partire da Bivio Pronda, utilizza le linee esistenti, quindi il Passante di Torino fino alla stazione di Torino-Porta Susa, e prosegue poi fino a Torino Stura dove i treni viaggiatori raggiungono la linea «ad alta velocità e grande capacità» Torino-Milano. Il terminale di Autostrada Ferroviaria di Orbassano sarà rinforzato.