

Intesa Francia-Italia

Progetto lowcost taglia 3,4 miliardi

Il progetto preliminare della Torino-Lione non cambia, ma i governi italiano e francese stanno lavorando all'ipotesi di fissare l'apertura dei cantieri in Bassa Val Susa, da Bussoleno ad Avigliana, in un orizzonte temporale indefinito, comunque di lungo periodo e solo dopo una verifica dell'opportunità economica e commerciale dell'investimento. Questa ipotesi di intesa definisce «i lavori che si devono fare subito». Sono due: il tunnel di base, ma senza la galleria dell'Orsiera, e il nodo di Torino, compreso lo scalo di Orbassano. Questa soluzione permetterebbe di risparmiare circa 3,5 miliardi per la felicità del ministro dell'Economia, Giulio Tremonti.

Nel corso della riunione della commissione intergovernativa che si è svolta martedì a Roma si è preso atto che le distanze tra i due governi sul nuovo trattato internazionale si sono sensibilmente ridotte, tanto da ipotizzare la diffusione di una nota comune del presidente del consiglio Silvio Berlusconi e del presidente della Repubblica francese, Nicholas Sarkozy, al termine del vertice bilaterale previsto per il 26 aprile.

Da tempo il ministro Tremonti chiede di contenere i costi dell'opera, previsti in 100 milioni a chilometro. Una richiesta assecondata anche da Parigi che non vuole accollarsi i costi aggiuntivi del nuovo progetto. E così in queste settimane gli sherpa dei due governi hanno studiato il modo di salvare l'opera e contenere i costi. Alla fine si è arrivati ad un'ipotesi di intesa che è la sintesi delle tesi del presidente dell'Osservatorio, Mario Virano, e del metodo indicato nel progetto alternativo presentato negli anni scorsi dai sindacati valsusini, allora sotto la guida del presidente della Comunità Montana, Antonio Ferrentino.

Il metodo contenuto nel progetto «Fare» indica come prioritaria la soluzione del nodo di Torino rinviando nel tempo, e dopo la verifica delle condizioni eco-

nomiche e commerciali, la costruzione del tunnel di base. Una verifica che i sindacati prevedevano di realizzare non prima del 2030 con l'obiettivo di rinviare a data da destinarsi la costruzione del tunnel.

Nell'ipotesi di lavoro elaborata dagli sherpa dei due governi accanto al nodo di Torino viene indicata come priorità anche la costruzione del tunnel di base. Il metodo dello «stop and go» indicato dai sindacati viene invece adattato per i cantieri della Bassa Valle, quelli di Sant'Ambrogio e Chiusa San Michele. Due territori che in base ai progetti preliminari presentati da Ltf e Rfi subirebbero i disagi maggiori. Territori dove si concentra anche l'opposizione dei No Tav.

In questa ipotesi si scaverebbe solo fino a Susa dove verrebbe confermata la realizzazione della stazione internazionale e anche dei sistemi di dotazione tecnica che dovrebbero garantire circa 150-200 posti di lavoro. A Susa terminerebbe la tratta comune italo-francese che inizia in Francia a Saint Jean de Maurienne. Il tunnel dell'Orsiera resterebbe solo sulla carta così co-

Accontentato Tremonti Restano prioritari il tunnel di base e il nodo di Torino

me i lavori nella piana delle Chiusse. In questo modo i costi si riducono di quasi due miliardi. Dei 6,6 miliardi restanti, il 27% è coperto dall'Unione Europea. Francia e Italia devono ancora stabilire se resta una ripartizione delle spese con la copertura del 63% da parte di Roma.

I treni merci e passeggeri verranno instradati sulla linea storica della Bassa Valle, da Bussoleno ad Avigliana, dove non ci sono pendenze e/o gallerie con sagome particolari e dove secondo i quaderni dell'Osservatorio la saturazione della rete ferroviaria è prevista solo fra una decina di anni.

Niente lavori, dunque, e possibilità di risparmiare altri 1,5 miliardi.

Partiranno invece in contemporanea con quelli del tunnel di base i lavori sul nodo di Torino, quello che secondo i quaderni dell'Osservatorio guidato da Mario Virano, è a rischio di saturazione a breve periodo. I cantieri interesserebbero Avigliana, la collina morenica e la piana di Rivalta per arrivare nello scalo di Orbassano e da qui attraverso corso Marche raggiungere Torino e poi la linea ad alta velocità per Milano all'altezza di Settimo. [M. TR.]

