



DOSSIER

PIEMONTE

INFRASTRUTTURE TRA CONTESTAZIONI E RITARDI I CANTIERI NON DECOLLANO. FERMO ANCHE IL TERZO VALICO

Alta velocità a rilento

Tra i progetti infrastrutturali di Torino e Piemonte (metropolitana, tangenziale Est, Terzo valico) pochi sono più lenti dell'Alta velocità. Il cantiere valsusino Torino-Lione fatica a decollare e, mentre salgono dal 27% al 40% i contributi europei per la tratta internazionale (da 2 a 3,2 miliardi di euro), scende il trasporto delle merci su ferro tra Italia e Francia, che negli ultimi 10 anni ha segnato un -72% (dagli 8,6 milioni di tonnellate del 2000 ai 2,4 del 2009). L'Onlit (Osservatorio nazionale delle liberalizzazioni nelle infrastrutture e trasporti) osserva che la Torino-Lione è inutile senza politiche di incentivo al trasporto ferroviario. E il presidente Dario Balotta arriva a dire che «traforo Val Susa e Terzo valico Milano-Genova vanno fermati poiché non giustificati dalla domanda». «La Torino-Lione», replica a distanza Barbara Bonino (Pdl), assessore regionale ai Trasporti del Piemonte, «si farà, lo vuole l'Europa». In questi giorni la Geomont sta completando il secondo dei tre carotaggi, che precede lo scavo vero e proprio, e l'Ue conferma i finanziamenti, dopo l'approvazione del Cipe (Comitato interministeriale per la Programmazione economica) del progetto preliminare, l'apertura del contestato cantiere di Chiomonte (Torino) e il nuovo accordo bilaterale Italia-Francia. Ancora in attesa, invece, il Terzo valico, in particolare i lavori del primo lotto (54 km di cui 39 in galleria) per le tratte Novi Ligure-Tortona (Alessandria) e Borzoli-Fegino (Genova), autorizzati un anno fa dal Cipe, che ha aggiornato il costo complessivo a 6,2 miliardi di euro (4,9 miliardi nel 2006). Stessa attesa per la tangenziale Est intorno a Torino, inserita nell'ultimo allegato infrastrutture del governo tra le opere da avviare nei prossimi tre anni (la stima

La Geomont sta svolgendo in Val Susa i carotaggi esplorativi preliminari allo scavo della galleria



L'area del cantiere di Chiomonte

dei costi è di 740 milioni, per il 50% con project financing). Tornando al ferro, dopo il fallimento di Arenaways (primo competitore privato su alcune tratte regionali) sono arrivati i tagli di Trenitalia: via i servizi cuccette e vagoni-letto e quasi certamente via i collegamenti notturni Torino-Roma e Torino-Napoli. Per l'ad Mauro Moretti «il successo dei Frecciarossa e dei voli low-cost ha provocato una forte contrazione della domanda». Cosa che non ha impedito a Regione e azienda di stipulare un contratto di 6 anni, con un investimento di 280 milioni per rinnovare il 50% del materiale rotabile. Intanto proseguono i lavori della Metropolitana di Torino. Entro l'estate 2012 partirà il cantiere per la nuova tratta Lingotto-Bengasi (61 milioni di euro e 40 milioni di utenti all'anno): tre anni e mezzo per due stazioni, tre pozzi di ventilazione e una galleria di due chilometri.

Anna Sartorio