

Infrastrutture. Presentato a Roma il piano definitivo della tratta internazionale Tav: la nuova linea richiederà dieci anni di cantieri e mille operai

Torino-Lione, ecco il progetto finale

Dal Governo 3 miliardi: 840 milioni nel triennio 2013-2015, il resto in tranche da 150 milioni l'anno

PIEMONTE

Maria Chiara Voci
ROMA

«Il traguardo è tagliato. Dopo anni di passi avanti e scivoloni indietro, il Governo di Mario Monti è riuscito a rimettere in moto il complicato iter per la Torino-Lione. E lascia in eredità alla prossima legislatura un percorso in discesa.

Il nuovo progetto definitivo della linea, per la tratta internazionale (l'unica che, almeno per ora, sarà costruita), è stato presentato ieri a Roma, al Ministero delle Infrastrutture. Rispetto allo studio originario, che risale al 2005, la distanza è marcata. «Ma con la Torino-Lione - ha spiegato il padrone di casa, Corrado Passera - si potrà dare corpo a un'Europa davve-

ro unita, anche sotto l'aspetto delle reti di trasporto».

Il progetto

Il tracciato scelto è il migliore fra undici alternative, prese in considerazione dall'Osservatorio di Mario Virano. Il definitivo, che richiederà 10 anni di cantieri e impegnerà oltre mille operai, comprende il tunnel di base di 57 km (di cui 12,5 in territorio italiano) e 3 km nella piana di Susa, dove nascerà la stazione internazionale progettata dalla cordata dell'archistar Kengo Kuma e dove la Tav si aggancerà con la linea storica a Bussoleno. Tutte le lavorazioni del cantiere, che occuperà un'area di 8,5 ettari, avverranno al coperto, in un ambiente protetto e controllato sotto capannoni in tensostruttura. Anche l'attacco del traforo sarà preceduto da una galleria artificiale di 150 metri, esterna alla montagna, che isolerà l'area dalle polveri e dai rumori e servirà, completati gli scavi, come bussola per evitare l'effetto stantuffo dei treni in corsa.

Quando i lavori saranno finiti, saranno restituiti al territorio 7 ettari per uso agricolo e il consumo di suolo si ridurrà a 1,5 ettari.

I fondi

Con la legge di stabilità il Governo Monti ha stanziato quasi 3 miliardi per la Torino-Lione, di cui i primi 840 milioni potranno essere spesi nel triennio 2013-2015 (a corredo della somma di 671,8 milioni già messa a disposizione da Bruxelles) e il resto sarà reso disponibile in tranche di 150 milioni l'anno, nel periodo 2016-2029. «Con questi fondi - ha sottolineato il vice-ministro alle Infrastrutture, Mario Ciaccia - la copertura per la parte italiana è completa. Anche la Francia sta individuando le ultime risorse mancanti, per essere preparati all'incontro con l'Europa». In tutto il costo della tratta transfrontaliera è stimata in circa 8,2 miliardi: alla Ue i due Paesi chiederanno una copertura fino al 40 per cento.

L'iter

In questi primi giorni di febbraio è

atteso il via libera della Conferenza Intergovernativa al progetto definitivo (non è inoltre escluso anche un passaggio politico al Cipe, prima della fine della legislatura Monti, proprio per mettere un sigillo definitivo sull'opera). Le carte (oltre 3 mila gli elaborati che riguardano il lato Italia) saranno quindi depositate al ministero per la valutazione ambientale, non necessaria da legge Obiettivo, ma che comunque sarà svolta. L'approvazione finale del Cipe è attesa per l'autunno. Per quella data l'avant-projet elaborato sul lato Francia sarà integrato, per raggiungere un livello di approfondimento comparabile a quello italiano. Nel frattempo, i parlamenti italiano e francese dovranno ratificare l'accordo internazionale siglato a gennaio del 2012 e ancora non recepito dai due Stati. Ma il passaggio sembra una formalità. «Non ci sono timori - ha confermato Ciaccia - che si possa rendere reversibile un processo ormai completo». Le gare d'appalto sono attese per il 2014.

LE OPZIONI

In gara 11 soluzioni valutate dall'Osservatorio guidato da Mario Virano
Susa: stazione internazionale firmata da Kengo Kuma

