

Presentato il tracciato della linea ad alta velocità e il plastico per la stazione in val di Susa

To-Lione rallenta e va in galleria

Treni Tav: Moretti si aspetta molte offerte. Domani la scadenza

DI PHILIP WHOLF

Correrà quasi tutta in galleria la tratta italiana, 80 chilometri, della linea ferroviaria dell'alta velocità Torino-Lione. «Per il 90% in gallerie sotterranee», ha spiegato, ieri, il commissario governativo, Mario Virano, presentando il plastico della nuova stazione internazionale di Susa realizzato da Ltf per conto dell'Osservatorio sulla Torino-Lione. Subito dopo l'uscita del tunnel di base, sarà costruita una stazione internazionale di interconnessione con il peduncolo che collega Susa a Bussoleno, dove passa la ferrovia che collega Torino al Frejus. «Il 7 giugno illustreremo nei dettagli il progetto di Orbassano», ha detto Virano, «il progetto preliminare sarà definito entro il 30 giugno, quello definitivo nel 2013». In galleria sarà realizzata la prima tratta, dal confine all'uscita del tunnel di base a Susa. Poi i binari proseguiranno in rilevato per 3 chilometri nella piana di Susa per rientrare di nuovo in galleria unica a doppia canna fino all'interporto di Orbassano. Superato l'interporto in superficie, la linea conterà un altro tunnel fino all'interconnessione con la linea

ad alta velocità verso Milano a Settimo Torinese. Si tratta quindi di due altre maxigallerie da più di 30 chilometri l'una: la prima in zone prevalentemente agricole o montuose, la seconda sarà tutta all'interno di aree densamente popolate e urbanizzate. Una tale soluzione, oltre a far schizzare in alto i costi dell'opera ne allungano considerevolmente i tempi di

realizzazione. «La Torino-Lione sarà a pieno regime nel 2030», ha ammesso Virano, «il nostro orizzonte temporale ha alcuni punti fissi: nel 2012 la fine del passante ferroviario di Torino, nel 2020 la conclusione della gronda merci torinese e la relativa connessione con la linea storica a Buttigliera ed Avigliana. Tra il 2013 ed il 2023 dovrà invece essere realizzata la

galleria di base e le altre opere». Sarà invece pronta solo nel 2035 la linea ad alta velocità per i passeggeri in Francia, da Chambéry a Lione. Com'è possibile? «I francesi dividono la propria rete tra quella merci e quella passeggeri», ha spiegato Virano, «sulla Torino-Lione per le merci i tempi sono comuni, ed i francesi si sono già detti d'accordo ad utilizzarla anche per

i treni passeggeri in Italia e fino a Chambéry. Da lì in poi sarà però realizzata un'altra linea ferroviaria solo per i passeggeri, che dovrebbe essere conclusa nel 2035». Intanto, l'a.d. del gruppo Ferrovie, Mauro Moretti, ha fatto sapere di attendere molte offerte sulla gara da 1,2 miliardi per la fornitura di 52 nuovi treni per l'alta velocità, in scadenza giovedì.

Lazio, edilizia in rosso anche nel 2010. Più spazio al recupero

DI LOREDANA DIGLIO

L'onda lunga della crisi che travolge l'edilizia nel 2010 non si arresterà. Se nel Lazio si prevede a fine anno una flessione dello 0,2% degli investimenti in costruzioni, secondo il Cresme. Il presidente dei costruttori del Lazio, Stefano Petrucci, ha proposto la sua ricetta per affrontare la grave congiuntura nella regione: avviare le grandi opere infrastrutturali al palo, come la Roma-Latina, e lo snellimento delle procedure: «Sviluppare alcuni percorsi semplificativi inseriti ad esempio nella legge regionale sul Piano Casa 2, vorrebbe dire accelerare processi amministrativi che possono consentire di rendere operative e quindi economicamente attive opere, progetti e programmi di investimento, attualmente fermi, così da contrastare efficacemente la crisi in atto».

«Il momento è particolarmente grave», ha affermato Petrucci. «Sappiamo bene che è necessario un forte rigore nella gestione amministrativa, ma è essenziale l'impegno della giunta regionale per raggiungere gli obiettivi da tempo programmati, insistendo sul governo centrale affinché rispetti le decisioni prese, in particolare per quanto riguarda i finanziamenti alle infrastrutture». Petrucci ha fatto notare la tendenza alla diminuzione delle aggiudicazioni delle opere pubbliche nel Lazio a causa delle lentezze delle amministrazioni e dei continui ricorsi amministrativi. «Rivolgersi ai giudici sembra esser diventato prassi e i tempi lunghi della giustizia amministrativa determinano uno stallo nel settore, che impedisce la cantierizzazione dei lavori», ha dichiarato Petrucci. «Le cause sono varie e complesse e tra queste vi è la circostanza

che la crisi ha determinato la diminuzione del numero delle gare; in conseguenza, l'aumentata concorrenza spinge le imprese a puntare sul massimo ribasso a scapito della qualità delle progettazioni. Da qui anche l'aumento dei ricorsi». Che la crisi sia grave lo confermano i dati della congiuntura: sei mila posti di lavoro in meno nel Lazio e l'aumento del 111% della cig nei primi tre mesi del 2010 rispetto allo stesso periodo del 2009, forte calo della domanda per le nuove costruzioni, mentre qualche segnale di ripresa si registra sul fronte del recupero del patrimonio edilizio esistente, come testimonia la crescita delle domande di agevolazione fiscale, aumentate nel 2009 del 15%, e le previsioni del Cresme che ipotizza l'aumento degli investimenti in riqualificazione e recupero del 4,8% rispetto al 2009».