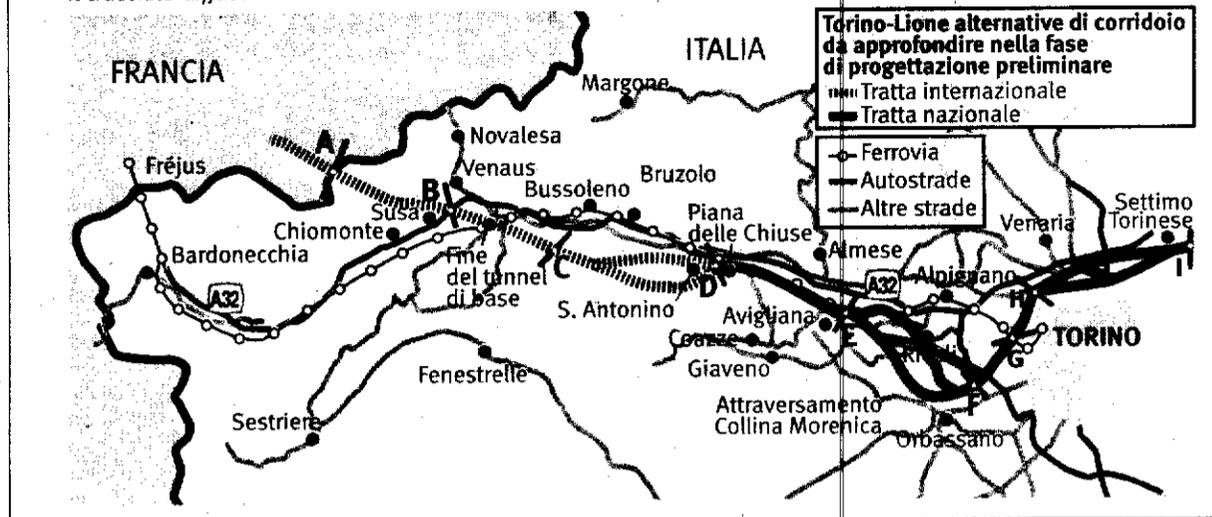


GRANDI OPERE

LE LINEE GUIDA DELL'OSSERVATORIO PER LA PROGETTAZIONE PRELIMINARE

Il tracciato diffuso dall'Osservatorio tecnico della Torino-Lione, che contiene ancora alcune alternative



Edilizia locale e indotto coinvolti da subito - Costo a 5 miliardi

Torino-Lione, svolta per le compensazioni

DI MARIA CHIARA VOCI

Fra 2004 e 2008 nelle casse dei Comuni che, in Francia, hanno ospitato i cantieri per le discenderie della Torino-Lione sono entrati, solo in termini di benefici fiscali, circa 1,6 milioni. Inoltre quasi la metà delle imprese coinvolte nei lavori della Tav ha sede nel dipartimento della Maurienne.

Sulla falsariga di quanto succede Oltralpe, dove il Governo ha deciso di anticipare nella fase degli scavi esplorativi la procedura amministrativa della "Démarche grand chantier" (utilizzata per il tunnel della Manica e rivolta a trasformare i cantieri in vantaggi diretti al territorio), anche in Val Susa l'arrivo dell'alta velocità ferroviaria porterà importanti ricadute.

Non si tratterà di opere compensative nel senso tradizionale, ma di una serie di azioni che, già in fase dei lavori, saranno in grado di far toccare con mano i benefici di una grande infrastruttura. Iniziative che potrebbero concretizzarsi non solo nel coinvolgimento di aziende edili locali (come già avvenuto per i sondaggi), ma attraverso ad esempio la sistemazione degli operai in borghi abbandonati, ristrutturati e poi lasciati in eredità alle amministrazioni. Il tutto inserito nel più ampio piano strategico della Valsusa, elaborato dalla Provincia di Torino, che prevede circa 110 progetti per un totale di 1,4 miliardi.

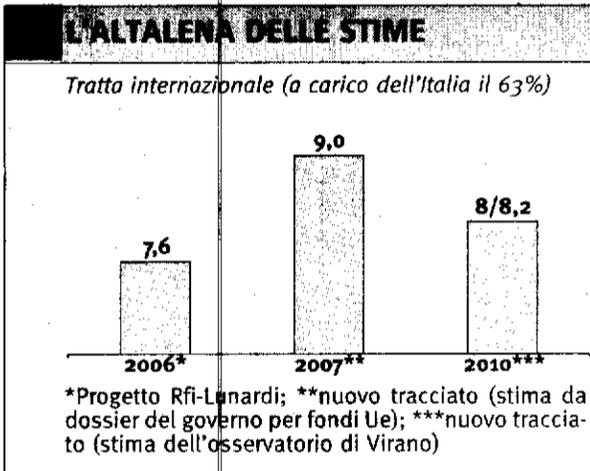
«L'impegno a un'analisi

approfondita delle ricadute della Tav - spiega Mario Virano, presidente dell'Osservatorio tecnico - è uno dei punti fermi che dovranno accompagnare lo sviluppo del preliminare». L'organismo, che di recente ha aggiornato la sua composizione, ha approvato all'unanimità il 29 gennaio un documento che contiene gli indirizzi operativi per la progettazione della linea e che traccia il corridoio dell'infrastruttura.

IL TRACCIATO

Per la tratta internazionale il tracciato è già stabilito salvo un'unica eccezione. Il tunnel di base correrà per 46,5 km sul versante francese e per 12,2 km sulla parte italiana (si veda sulla cartina sopra). È confermata la realizzazione della stazione internazionale di Susa e di un centro servizi su un'area di 500mila mq all'interno dell'autoporto (tratta B-C). L'unica variabile è per la galleria dell'Orsiera (tratta C-D): l'ipotesi più accreditata è quella di una galleria di 19,5 km con sbocco nella piana delle Chiuse.

Per la parte in territorio italiano, due sono invece le principali variabili. È infatti da decidere dove passerà la linea nell'attraversamento della collina morenica di Rivoli per arrivare allo scalo merci di Orbassano (tre le ipotesi sul piatto, in parte collegate allo sviluppo di corridoi stradali, tratta E-F). Resta infine da definire il percorso della gronda merci a Torino (tratta H-I) che potrebbe scorrere nel corridoio della tangenziale Nord fino a Settimo Torinese, come proposto da Ati-



va, oppure deviare dopo il fiume Stura verso Sud passando nella ex discarica Amiat o, ancora, seguire da Orbassano l'asse di via Druento.

I COSTI

«Quando in futuro si guarderà il percorso della Tav dall'alto - spiega comunque Mario Virano - non ci saranno differenze sostanziali rispetto all'attuale immagine della Val Susa, perché la nuova linea sarà quasi tutta interrata». Il risparmio non sarà, tuttavia, solo ambientale. Secondo i calcoli dei tecnici dell'Osservatorio, rispetto al progetto depositato dall'ex ministro Di Pietro a Bruxelles nel 2007 e stimato in circa nove miliardi per la parte transfrontaliera, il tracciato odierno consentirà una diminuzione di circa 800 milioni, portando il valore della tratta intorno a circa 8/8,2 miliardi (cifra che dovrà essere confermata con il progetto prelimina-

re). Due le soluzioni che garantiscono il risultato: il mancato attraversamento delle gorghe della Dora e l'abolizione del nodo di interconnessione di Sant'Antonino grazie a una soluzione più economica che prevede due punti di interscambio fra Tav e linea storica a Chiusa San Michele in direzione ovest-est e nella piana di Avigliana in direzione est-ovest.

I TEMPI

«Con la definizione degli indirizzi operativi - ha spiegato Virano - parte in questi giorni un percorso che durerà più di tre anni e che porterà allo sviluppo di un progetto condiviso con il territorio». Cinque sono i mesi a disposizione per sviluppare il preliminare che sarà sottoposto a valutazione e dovrà essere approvato dalla conferenza dei servizi. Il 2011 sarà dedicato al definitivo nel 2013 l'inizio dei cantieri. ■

Registrata la delibera Cipe Brennero, è un minilotto il 1° costruttivo

DI ALESSANDRO ARONA

La Finanziaria 2010, l'articolo 2 commi 232-234 sui "lotti costruttivi", sblocca come previsto la delibera Cipe del 31 luglio 2009 sul tunnel ferroviario del Brennero (si veda «Edilizia e territorio» numero 31/32 del 2009).

Ha convinto cioè la Corte dei conti a registrare la delibera, superando le riserve dell'organo di controllo sull'approvazione di grandi opere per "lotti costruttivi" non funzionali. Riserve che appunto l'esecutivo aveva deciso di "scavalcare" prevedendo la possibilità dei lotti costruttivi esplicitamente in una norma di legge (si veda «ET» numeri 48 e 49/50 del 2009). La registrazione della Corte dovrebbe a questo punto seguire anche per analoghe delibere sull'Av Treviglio-Brescia (31 luglio 2009) e terzo Valico dei Giovi (6 novembre).

Dalla lettura della delibera sul Brennero emerge però una sorpresa. A luglio il Cipe spiegò che il Comitato aveva autorizzato la realizzazione dell'opera (parte italiana) per lotti costruttivi non funzionali, individuandone il primo sulla base dei 712 milioni di euro disponibili.

Sembrava dunque che il 1° lotto costruttivo valesse appunto 712 milioni, e invece no. L'utilizzo dei 712 milioni è infatti così ripartito (sono tutte cifre riferite alla parte italiana): 1) 260 milioni sono già impegnati per la progettazione, le opere geognostiche e i cunicoli esplorativi in corso di realizzazione; 2) 280 milioni saranno per il 1° lotto costruttivo; 3) 172 milioni per il 2° lotto costruttivo, che vale in tutto 2.387 milioni, risorse che saranno utilizzabili quando a esse si aggiungeranno gli altri finanziamenti (2.215 milioni).



■ Ezio Facchin, uno dei due amministratori delegati di Bbt Se (Italia)

Insomma, il primo lotto costruttivo, che la società italo-austriaca Bbt Se conta di mandare in gara (su progetto esecutivo) fra 6-7 mesi, vale soltanto 280 milioni. Ma i paletti fissati dai commi della Finanziaria sono rispettati, perché dicono che «il costo del lotto costruttivo deve essere interamente finanziato» e le risorse private e pubbliche disponibili «devono costituire almeno il 20% del costo dell'opera» (e così è, più o meno, perché 712 milioni è il 19,9% del costo della tratta italiana).

Il costo aggiornato dell'opera, da progetto definitivo approvato, integrato con le prescrizioni, è infatti l'altra "notizia" della delibera del 31 luglio. Il tunnel (la tratta internazionale) costa in tutto 7.150 milioni (il 50% a carico dell'Italia), rispetto ai 4,5 miliardi delle stime 2006, i sei miliardi indicati nel dossier inviato a Bruxelles nel luglio 2007 per avere i fondi Ue e ai 6,8 del progetto definitivo del marzo 2008. I 7,15 miliardi di oggi, infatti, sono un «limite di spesa» massimo comprensivo delle prescrizioni allegate alla delibera.

Il 1° lotto costruttivo, i cui lavori dovranno durare circa un anno e mezzo (da inizio 2011 a metà 2012) comprenderà le opere preliminari per attrezzare i due maxicantieri sulla parte italiana, a Mules e a Fortezza, in modo che quando si aggiudicherà il 2° lotto (il tunnel) l'impresa sarà subito pronta a "bucare" la montagna.

Bbt Se lancerà nei prossimi mesi anche la gara per la progettazione esecutiva dell'intera opera (ancora non si sa se una gara unica o divisa tra Italia e Austria), per poi lanciare la gara di lavori del 2° lotto costruttivo nel 2012. L'opera dovrà essere completata entro il 2021, per entrare poi in esercizio l'anno dopo. ■

Gli indirizzi operativi per la progettazione su: www.ediliziateritorio.ilsole24ore.com

Il testo della delibera Cipe del 31 luglio 2009 su: www.ediliziateritorio.ilsole24ore.com