

DALLA PRIMA PAGINA

Aperti cielo: la notizia gira, il web e i social impazziscono. Che cosa succede? Il Governo dà ragione ai No Tav e fa marcia indietro sulla Torino-Lione? Lo chiediamo a **Paolo Foietta**, torinese, 62 anni, dal 2015 Commissario del Governo e presidente dell'Osservatorio Tecnico che segue la realizzazione dell'opera.

Foietta non usa mezzi termini: "Siamo di fronte a una fake news costruita ad arte. I No Tav hanno estrapolato una frase collocata a pagina 58 di quel documento per costruire la bufala del ripensamento del Governo sulla Torino-Lione".

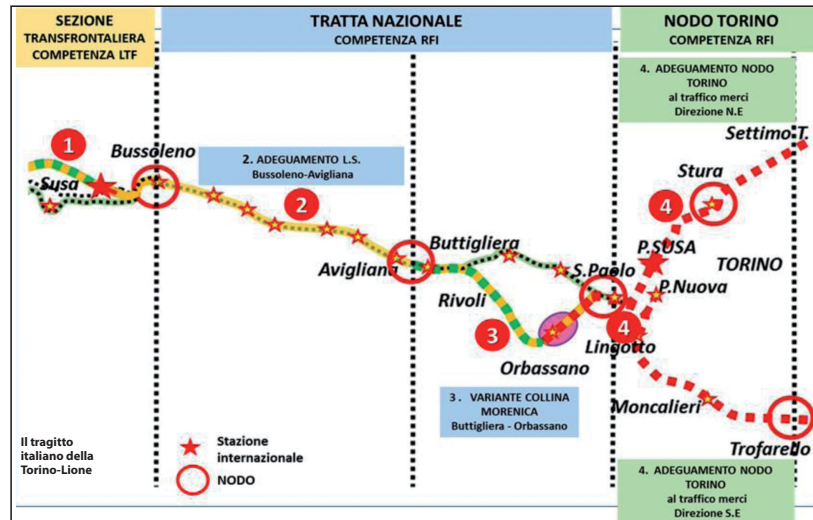
Resta il fatto che si parla di previsioni smentite dai fatti. "Quel documento l'ho scritto io, avvalendomi della collaborazione di docenti della Bocconi e del Politecnico. Sono 60 pagine con 7 allegati. E quella frase non è un'ammissione di colpa ma una dimostrazione ovvia di correttezza".

In che senso? "Il documento prende atto che il mondo in questi anni è cambiato e che le previsioni precedenti erano state elaborate dieci anni fa, prima della crisi economica peggiore e più lunga del dopoguerra. Servivano nuovi dati e nuovi dati che accompagnassero la project review, la revisione del progetto e quindi dei costi. E questo è stato fatto, con rigore e serietà".

Ma alla fine la realizzazione della Torino-Lione ha ancora un senso? "Sì, perché i fatti dicono che la cosiddetta linea storica che utilizza il Frejus, il più vecchio tunnel delle alpi (aperto nel 1871), è ormai mormente per il traffico merci. E lo è per ragioni di sicurezza: di-

E' polemica su una frase del documento sul Project Review

Foietta replica ai No Tav: "To-Lione, non mi pento"



stanze tra i binari, mancanza di uscite di sicurezza. Quindi il tunnel può funzionare solo a senso unico alternato. Conseguenza: è un collo di bottiglia. Un fatto che dimezza la capa-

cià teorica della linea che può tollerare solo 40/45 treni merci (corti e leggeri) al giorno. Inferiore, quindi, ai 6 milioni di tonnellate annue; una cifra che potrebbe aumentare solo eli-

minando, dal resto della linea "storica", i treni regionali e del Servizio Ferroviario Metropolitan. Tutto questo mentre l'Europa dice che bisogna trasferire sulla ferrovia il 30 per-

cento delle merci nel 2030 e il 50% nel 2050".

Gli oppositori della Torino-Lione però dicono che mancano i presupposti economici per farla. "E anche questo non è

vero. L'interscambio economico, trainato dall'export italiano è in ripresa ed è tornato ai livelli precisi, quelli del 2007. Oggi tra Italia e Francia circolano 42,5 milioni di tonnellate, con quasi 2 milioni e 800 mila tir che congestionano e inquinano le autostrade del nord ovest e le tratte di valico (Frejus, Monte Bianco, Ventimiglia). E' questa la vera emergenza ambientale da affrontare e la realizzazione della Torino-Lione lo fa".

Si dice anche il gioco non vale la candela, che i costi sono eccessivi. "La project review che abbiamo messo in piedi dimezza i costi per la tratta italiana a 4,7 miliardi di euro (3 miliardi per la sezione transfrontaliera e 1,7 miliardi per la tratta nazionale) e riutilizza una parte considerevole della linea storica. Se fossi un No Tav rivendicherei questi risultati come un merito delle battaglie, visto che una parte del Project Review raccoglie proprio i loro stimoli e le loro osservazioni".

Un'altra obiezione è che la Torino-Lione non si farà mai e che oggi non è stato scavato neppure un metro dell'opera. "Anche questo non corrisponde a verità. Come, del resto, non era vera neanche l'obiezione che veniva fatta ai tempi del cantiere della galleria geognostica di Chiomonte. Si diceva che non sarebbe mai partito e, invece, ha concluso i lavori da qualche mese. La realtà è che, mentre procedeva la progettazione, sono stati scavati oltre 21 km di gallerie geognostiche, soprattutto sul versante francese, che di fatto costituiscono già una parte integrante dell'opera".

BRUNO ANDOLFATTO

Il punto su autorizzazioni, appalti, cantieri Dopo 20 anni di discussioni l'inizio lavori si avvicina

Di Torino-Lione si parla da più di vent'anni. Un periodo che ha visto ben sette vertici italo-francesi e quattro accordi bilaterali, fino ad via libera al progetto definitivo della tratta internazionale della Torino-Lione, costituita da tunnel di base da 57 chilometri, due stazioni internazionali di Susa e Saint-Jean-de-Maurienne e i raccordi alle linee storiche.

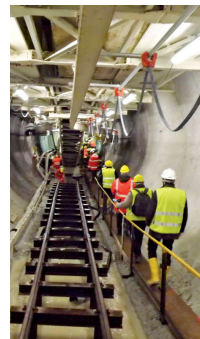
L'ultimo tassello politico è stato messo nel gennaio 2017 dal Senato Francese che ha ratificato l'Accordo Italia-Francia sull'Alta velocità Torino-Lione, chiudendo così l'iter autorizzativo dell'opera.

Intanto, nel mese di febbraio 2017, sul versante italiano si è concluso lo scavo del tunnel geognostico di Chiomonte (poco più di 7 km).

In Francia, però, si sta già scavando il tunnel vero e proprio, quello dove passeranno i treni: si tratta, in realtà, di una galleria geognostica lunga 9 km che però corre proprio lungo l'asse del futuro tunnel di base.

Ma quanto costerà la tratta tra Bussoleno e St. Jean de Maurienne? Le cifre parlano di 8,6 miliardi, il 40% a carico dell'Ue il resto su Italia (35%) e Francia (25%). Intanto, nel 2017, si è avviata la procedura per avviare le prime gare per la costruzione della linea.

In tutto saranno 81 i bandi di gara articolati su 12 cantieri operativi tra Italia e Francia che, secondo le stime, riguarderanno oltre 20mila imprese e 8mila lavoratori, diretti e indiretti. In particolare, gli appalti lanciati tra il 2017 e il 2019 han-



no un valore di 5,5 miliardi di euro.

I primi appalti sono stati già assegnati. Il primo a gennaio, sul versante italiano: 800 mila euro per la direzione lavori delle nicchie di interscambio alla Maddalena, affidati alla società svizzera Pini Swiss Engineers, e il coordinamento della sicurezza sul lavoro, affidato al raggruppamento torinese I.E.C. / Gae Engineering Srl.

Il secondo sul versante francese per la direzione lavori per lo scavo dalla Francia del tunnel di base della Torino-Lione lungo 57,5 km. L'appalto, stimato in 90,6 milioni di euro, è suddiviso in tre lotti che coprono il tratto del tunnel compreso tra il confine italo-francese e l'imbocco a Villard-Clément, nel Comune di Saint-Julien-Montdenis.

Tutto questo mentre, sul fronte italiano lo scavo princi-

pale da Susa è stato spostato a Chiomonte. A deciderlo il Cipe, nel mese di agosto, con una variante al progetto che sta completando l'iter approvativo con una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e una Conferenza dei servizi. Proprio in questi giorni è arrivato l'ok da parte del Ministero dell'Ambiente (dopo quello dato qualche giorno fa della Regione) ed è attesa entro breve la delibera con il via libera del Cipe.

I lavori prevedono l'utilizzo del cantiere di Chiomonte con l'aggiunta di un tronco che dall'attuale galleria della Maddalena porterà all'ave del tunnel di base da cui inizierà il lavoro di scavo a scendere, verso Susa.

I lavori di preparazione del cantiere dovrebbero cominciare nella seconda metà del 2018 e nello stesso periodo è previsto l'inizio della costruzione del nuovo svincolo di Chiomonte (a servizio del cantiere) sull'autostrada del Frejus.

Tutto questo mentre, precisa il Commissario di Governo per la Torino-Lione Paolo Foietta, "è ripreso il confronto sulla tratta nazionale dell'opera (oggetto del Project Review) che, da Bussoleno ad Avigliana, prevede l'adeguamento della linea ferroviaria "storica" e un nuovo tratto di linea da Avigliana che passerà in galleria sotto la collina morenica di Rivoli per sbucare nell'interporto di Orbassano".

L'obiettivo è quello di far passare il primo treno sulla linea e dentro il tunnel di 57 km sotto le Alpi nel 2030.

B.AND.

PINEROLO VALSUSA VAL SANGONE VAL CHISONE VAL PELLICE LA VOCE DELLE NOSTRE VALLI A ROMA

danielaruffino.it

DANIELA RUFFINO
ELEZIONI POLITICHE • 4 MARZO 2018 • CAMERA DEI DEPUTATI

MESSAGGIO ELETTORALE A PAGAMENTO