

## **Pronunciamento del Governo francese del 18/12/03 sulla LYON-TORINO e stato dell'arte**

Il Governo francese ha dunque deliberato in materia di infrastrutture: il CIADT (l'equivalente del nostro CIPE) ha stilato l'elenco delle opere da realizzare nei prossimi 10 anni, destinando ad esse anche quote di finanziamento pubblico.

La parte francese della ferrovia ad alta velocità LYON-TORINO è stata inserita nell'elenco e ad essa sono stati destinati 400 milioni di euro, necessari a pagare gli studi preliminari e la progettazione del tunnel di base (il costo di attuazione della sola tratta internazionale è attualmente preventivato in 16 Miliardi di Euro, di cui circa 10 per la Francia e 6 per l'Italia)

Era forse il minimo che il Governo Raffarin potesse fare in cambio di un grande regalo ottenuto dalla UE negli ultimi mesi di presidenza italiana: il favore di poter violare, col proprio deficit di bilancio statale, il patto europeo di stabilità senza subire sanzioni economiche.

Che cosa succederà ora?

Il fatto che la Francia abbia deciso di "scongela" almeno i finanziamenti per il progetto mette certamente benzina nel motore dei grandi costruttori italiani (famiglia Lunardi in testa) e fa brindare i politici di ogni colore che di fatto gareggiano nel rappresentare autenticamente gli interessi speculativi delle lobby di affaristi, appaltatori, corruttori ad alta velocità.

In concreto assisteremo, sui due versanti delle Alpi, all'avvio dei cantieri di sondaggio per il tunnel di 54 Km sotto il massiccio d'Ambin e, per il tratto italiano tra S. Didero ed il tunnel, all'apertura della "Conferenza dei Servizi" che coinvolge i Comuni interessati dal tracciato ed è propedeutica alla stesura del progetto definitivo. (I due Governi sperano di poter aprire i primi cantieri per la realizzazione dell'opera nel 2006-2007).

Per maggiori dettagli vedere [www.notavtorino.org/documenti/Approv-LTF-CIPE.pdf](http://www.notavtorino.org/documenti/Approv-LTF-CIPE.pdf)

-----

Intanto per la tratta italiana verso Torino (Bussoleno-Settimo) è in corso la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il secondo progetto preliminare presentato da RFI il 10/12 scorso: il rifacimento in soli 3 mesi del precedente elaborato, ritirato ai primi di Settembre a fronte delle innumerevoli e corpose modifiche richieste dalla Regione Piemonte, da un lato conferma la fretta di procedere verso la realizzazione dell'opera e dall'altro fa nascere il sospetto di un'operazione in buona parte di facciata.

Per una prima descrizione del nuovo progetto: [www.notavtorino.org/documenti/Secondo-prelim-RFI.pdf](http://www.notavtorino.org/documenti/Secondo-prelim-RFI.pdf)

Il fatto che nella nuova stesura non sia stato integrato il ramo sotto corso Marche verso l'interporto di Orbassano rappresenta una scelta particolarmente pesante delle ferrovie: era la prescrizione più qualificante tra le varianti richieste da Comune e Provincia di Torino; la lobby comprendente Chiamparino e Bresso l'ha sempre sostenuta con la massima priorità, perché in sua assenza Torino di fatto non sarebbe un nodo-merci del Corridoio 5 (che sarebbe forse situato tra Chivasso e Novara) e l'interporto, realizzato di recente con grandi investimenti, perderebbe importanza. Ad onore del vero RFI, dal canto suo, ha sempre sostenuto che l'aggiunta di questo ramo avrebbe fatto saltare il quadro dei costi complessivi dell'intero progetto.

L'assenza del raccordo di C.so Marche ha fatto comunque infuriare tutti, compresa la Regione che richiederà di discutere il progetto con una procedura di 4 mesi anziché uno solo.

I comitati NO-TAV e le associazioni proseguono nel loro impegno di opposizione, anche affiancando i Comuni e la Comunità montana negli interventi istituzionali consentiti dalle procedure che regolano l'iter dei progetti, tanto per la tratta internazionale che per quella italiana.