

**luna nuova n. 63 venerdì 5 settembre 2003**

### **TAV, LE FERROVIE «RITIRANO» IL PROGETTO**

*E intanto la commissione Via approva la tratta Bruzolo-Francia Ghigo e Martinat soddisfatti, ma si allungano i tempi di costruzione*

**di Massimiliano Borgia**

Saltano i tempi della legge obiettivo, il Tav è rinviato. Rfi ha ritirato il progetto della "gronda merci", la tratta di alta capacità da Settimo a San Didero, su suggerimento della direzione per la valutazione di impatto ambientale del ministero dell'ambiente che aveva preannunciato una probabile bocciatura attraverso il "parere negativo" della commissione Via dello stesso ministero. Con il progetto ritirato da Rfi in commissione Via, il Cipe, che si riunirà il prossimo 23 settembre, non potrà approvarlo: il parere, negativo o positivo che sia, della commissione Via è infatti esplicitamente richiesto dalla legge obiettivo. Va invece avanti la tratta internazionale progettata da Ltf, da San Didero al tunnel di base, che la stessa commissione Via del ministero dell'ambiente ha approvato ieri, ma con molte prescrizioni, facendo dichiarare ieri al ministro per l'ambiente, Altero Matteoli, che il suo ministero ha dato il via libera alla Torino-Lione. Il 23 prossimo è quindi probabile che il Cipe approvi solo questa tratta.

Rete ferroviaria italiana non se l'è così sentita di proseguire nell'iter minato di un progetto che ha incassato moltissime prescrizioni, opposizioni degli enti locali e la richiesta di ripresentazione da parte della Provincia di Torino. Il Cipe avrebbe anche potuto approvarlo in presenza di un parere negativo della commissione Via, ma sarebbe stata la prima volta. Secondo indiscrezioni, il parere negativo sarebbe stato inevitabile di fronte al mancato pronunciamento della Regione (che non aveva dato né parere favorevole né contrario, ma aveva presentato molte prescrizioni), l'esplicita richiesta di ripresentazione del progetto da parte della Provincia, il dossier di opposizione inviato dalla Comunità montana e dai comuni interessati, e le tante prescrizioni richieste dalla stessa Regione. La richiesta di ripresentazione del progetto era però stata fatta propria in estate anche dalla Commissione intergovernativa sulla Torino-Lione, e una richiesta della Cig per rifare il progetto di gronda merci non poteva certo essere ignorato dalle ferrovie. Sembra che sulla richiesta della Cig e la decisione delle ferrovie abbia pesato anche la minaccia di un ricorso al Tar del Lazio da parte della Comunità montana valle di Susa, atto che avrebbe comportato la sospensione del procedimento in attesa del pronunciamento del tribunale amministrativo, ritardando comunque l'iter.

Adesso per il progetto di Rfi denominato "potenziamento linea Bussoleno-Torino e cintura merci" ricomincia tutto l'iter di approvazione. Per prima cosa Italferr, la società di progettazione di Rfi, dovrà ripresentare il progetto al ministero delle infrastrutture (anche se non è chiaro se debba addirittura rientrare nuovamente in un nuovo programma per le grandi opere del Piemonte con relativa firma del protocollo d'intesa tra ministro e presidente della Regione). Il ministero dovrà trasmettere il nuovo progetto alla Regione che formulerà di nuovo il suo parere "sentiti gli enti interessati" entro 90 giorni. Il ministero dovrà successivamente, entro 60 giorni, trasmettere il progetto e i pareri al Cipe che deciderà entro i successivi 30 giorni, avviando la fase della progettazione esecutiva e della Conferenza dei servizi. In pratica, se Rfi accelerasse al massimo la nuova progettazione con l'eliminazione di svincoli e finestre chiesti nelle prescrizioni regionali, avrebbe comunque altri sei mesi di attesa prima di vedere il progetto approvato. Si prevede perciò un ritardo verosimile di un anno. Un tempo che sarebbe comunque occorso ai progettisti di Italferr per riprogettare la linea con tutte le integrazioni richieste dalla Regione. Un tempo utile anche alla Francia, che con questo ritardo potrebbe trovare un alibi per proporre a sua volta un rinvio della tratta internazionale e del tunnel di base.

Alla notizia dell'approvazione "a metà" della valutazione dell'impatto ambientale sul Tav, ieri ci sono state reazioni ovviamente diverse. Il presidente della Regione, Enzo Ghigo, in una nota ha commentato favorevolmente l'approvazione della tratta da Bruzolo al confine affermando che la decisione della Commissione «è un riconoscimento anche al costante lavoro condotto dalla Regione Piemonte per assicurare un ridotto impatto ambientale dell'opera». Poi prosegue: «I nostri tecnici hanno redatto un'approfondita documentazione con l'apporto delle comunità locali mediante il lavoro del tavolo tecnico-politico, individuando e neutralizzando gli impatti negativi che il progetto originario presentava. I lavori proseguiranno attraverso l'osservatorio ambientale permanente per garantire i risultati fin qui raggiunti».

Raggiante anche Antonio Ferrentino, leader dell'opposizione al progetto, naturalmente per la bocciatura dell'altra metà del tracciato. «I segnali che avevamo ricevuto in questi ultimi giorni ci avevano lasciato ben sperare. Del resto non potevano tutti continuare a tappare il naso lasciando passare un progetto simile, in mancanza del parere favorevole della Regione e con l'opposizione di tutti gli enti locali».

«Un risultato rilevante, ma non basta». Così il viceministro alle infrastrutture, Ugo Martinat, sul via libera della Commissione impatto ambientale al progetto preliminare dell'alta velocità Torino-Lione. Ora, ha detto Martinat all'Ansa, «è importante che anche la Francia si doti quanto prima di una sua legge obiettivo, altrimenti non riuscirà a tenere il passo dell'Italia, e il cronoprogramma della Torino Lione è inevitabilmente destinato a saltare». Il viceministro si dice poi «realisticamente ottimista» rispetto al coinvolgimento del capitale privato che dovrebbe coprire il 30 per cento del costo dell'opera: «La redditività della Torino-Lione - secondo Martinat - è paragonabile a quella dell'alta velocità Milano-Bologna, lunga circa 250 km». Poste alcune condizioni inderogabili, quali il doppio binario lungo tutta la linea, l'apertura della linea storica esistente al solo traffico interregionale, l'ottimizzazione dell'uso della nuova linea «attraverso - dice Martinat - lo spostamento su ferro di grandi quote di traffico pesante, incentivi al trasporto combinato e attraverso accordi bilaterali italo francesi, con benefici anche di carattere ambientale».

Il via libera ambientale della commissione «è un'esplicita bocciatura del progetto in valle predisposto dalle Ferrovie dello Stato. La netta conferma arriva dal fatto che è stato dato l'ok solo per la tratta dal confine italo-francese fino a Bruzolo». Così Edoardo Zanchini, responsabile trasporti di Legambiente, commenta la notizia di oggi del semaforo verde per la tratta di confine della linea Torino-Lione. «E' da anni che Legambiente, i comitati di cittadini e altre associazioni ambientaliste - prosegue Zanchini - definiscono infattibile il tracciato proposto dalle ferrovie. Oggi arriva una ulteriore conferma dell'impraticabilità di quella scelta». Secondo la senatrice dei Verdi, Anna Donati, «la nuova commissione di Via del ministro Matteoli non ha l'autonomia e le competenze per fermare nemmeno i progetti più devastanti». «Basti pensare - prosegue - che fino ad oggi non ha mai espresso un parere negativo su nessuna opera». «Con l'ennesimo parere positivo, anche in questo caso - osserva - sono dunque rimaste inascoltate le affermazioni critiche della Comunità montana, delle associazioni ambientaliste e dei Verdi che avevano chiesto la bocciatura del progetto per il suo elevato impatto ambientale in val Susa».

**luna nuova n. 64 martedì 9 settembre 2003**

### **PROGETTO TAV IN TRE MESI? LE FS CI PROVANO**

*E intanto l'amministratore di Rfi chiede una procedura eccezionale al ministero*

**di Massimiliano Borgia**

Per Italferr, la società di progettazione di Rete ferroviaria italiana, potrebbero bastare tre mesi per ripresentare il progetto della "Gronda nord merci" di Torino, la tratta tutta italiana del Tav. Ma il capo di Italferr, che è anche amministratore delegato di Rfi, Mauro Moretti, chiede di non vanificare lo sforzo di accelerazione della società di progettazione delle Fs e istituire una procedura eccezionale per l'approvazione del progetto preliminare modificato.

Però negli ambienti tecnici torinesi prevale lo scetticismo: tutti concordano su un tempo di sola progettazione che potrebbe arrivare addirittura a un anno. Italferr deve infatti riprogettare il tracciato, non solo opere minori. Rfi ha infatti ritirato il progetto depositato al ministero dell'ambiente per la Valutazione di impatto ambientale (Via) per poter recepire le prescrizioni imposte dalla Regione. Il lungo elenco di modifiche progettuali, venuto fuori dal ciclo di incontri con gli amministratori valsusini e della cintura interessati al tracciato, comprende interi nodi da riprogettare. Le modifiche devono eliminare lo svincolo di Caprie, che in questo modo vedrebbe l'impatto sul suo territorio notevolmente ridimensionato.

Ma se cancellare l'interconnessione di Caprie con la linea storica Torino-Modane non dovrebbe essere un'operazione troppo complessa, ben diversa è la progettazione di un'interconnessione nuova come quella di corso Marche. Qui, la nuova linea ad alta capacità dovrà staccarsi dalla superficie nella zona di Savonera ed entrare in tunnel sotto corso Marche (una piccola arteria di periferia diventata strategica per la mobilità futura nell'area metropolitana torinese); da qui dovrà raccordarsi al "Bivio Pronda" a Grugliasco, un nodo di scambio ferroviario che permette l'ingresso dei convogli allo scalo merci di Orbassano. Si tratta quindi di progettare un lungo tunnel in area urbana senza interferire con la metropolitana già scavata sotto corso Francia. Altre modifiche riguardano lo spostamento più a nord del tracciato, a Pianezza; lo spostamento a Venaria, a sud della tangenziale, e un raccordo con la linea ferroviaria per Casale Monferrato a Settimo. Inoltre dovrà essere riprogettato il tracciato dell'elettrodotto che dovrà alimentare il Tav, previsto da Piovascasso a Pianezza.

Moretti ha comunque chiesto al ministero dell'ambiente che il progetto di tratta italiana della Torino-Lione, appena terminato il nuovo progetto preliminare con le integrazioni progettuali, sia pubblicato anche lo Studio di valutazione di impatto ambientale, senza ulteriori approfondimenti e soprattutto senza riprendere un nuovo iter di Valutazione di impatto ambientale. Una scelta che permetterebbe al Cipe di esaminare e approvare il progetto subito dopo la ripresentazione.

Intanto è praticamente certa l'approvazione del progetto preliminare della tratta "internazionale" da San Didero al confine di Stato (e al tunnel di base). Il Comitato interministeriale per la programmazione economica esaminerà il progetto nella seduta del 23 settembre e stabilirà anche la copertura finanziaria. Un atto che segna per questo pezzo della Torino-Lione l'inizio della nuova fase che prevede la conferenza dei servizi con gli enti locali per arrivare alla stesura del progetto esecutivo. La commissione per la Valutazione di impatto ambientale del ministero dell'ambiente ha comunque accolto le modifiche progettuali richieste dalla Regione, anch'esse emerse durante gli incontri con le amministrazioni locali. Dovrà essere eliminata la finestra di Foresto (la galleria che avrebbe sconvolto la frazione di Bussoleno) che sarà sostituita da un buco di aerazione realizzato con scavo interno verso l'alto. Verrà eliminato il "salto di montone" a Bruzolo, la curva a "S" che avrebbe interagito con i servizi e le abitazioni della zona.

Resta però da risolvere il problema dello smarino, l'enorme massa di roccia sminuzzata che Ltf vorrebbe stoccare a Charrier de Paradis, il buco sotto la diga del Moncenisio in territorio francese. La società di progettazione sta facendo i conti con il sistema scelto per il trasporto verso l'alto dal fondovalle che prevede un nastro trasportatore e una teleferica di 1200 metri. Un'opera del genere costa 5 milioni di euro al chilometro e crea molti problemi di gestione. Si sarebbe già fatta avanti la società delle Cave Rotunno, di Caprie, che potrebbe ricevere in cava lo smarino oppure prelevare con i propri mezzi il materiale, pagandolo.