

Grandi opere

Si lavora alla Valutazione di Impatto Ambientale per il progetto definitivo con i Comuni interessati



CANTIERE
 Il cantiere di Chiomonte dove si sta scavando il tunnel geognostico della Maddalena



SUL SITO
 Servizi, video e fotogallery sulla storica visita al cantiere di Chiomonte

Tav, parte la road map, sei mesi per il Via

Ma la linea dei grillini potrebbe rallentare l'iter dell'operazione

(segue dalla prima dicronaca)

PAOLO GRISERI

NELL'ELENCO non è compreso Chiomonte perché il coinvolgimento del comune è legato al tunnel geognostico della Maddalena che è già in fase di realizzazione. «La discussione sul Via del progetto definitivo - ha detto sabato Mario Virano ai parlamentari e ai No Tav che sono andati in visita al cantiere - sarà una ulteriore occasione per consentire a chi vorrà di presentare proposte, miglioramenti, obiezioni».

Ma potrà davvero essere quella la sede per una discussione non ideologica sulla nuova ferrovia? Il percorso sembra molto difficile. Sabato, di fronte all'imbocco del tunnel della Maddalena, il capogruppo al Senato Vito Crimi ha annunciato: «Chiederemo il blocco della Torino-Lione». Presenterete una legge? «Questo è ancora da decidere. Non sarà una cosa semplice». Per quale motivo? «Perché ci sono molti provvedimenti, dei trattati... non è facile revocare tutto di colpo». Anche qui, dunque, un po' di tempo a disposizione c'è ancora.

Su tutto l'iter pesa non solo l'atteggiamento dei grillini in Parlamento, ma anche il quadro politico. Quanti governi (e di quale colore?) si potranno succedere da oggi al gennaio 2015 quando, secondo i programmi, la talpa comincerà a scavare la galleria di base all'autoporto di Susa?

I passaggi certi sono quelli dei prossimi mesi. Subito dopo Pasqua arriverà alla Commissione Via del ministero dell'ambiente il progetto definitivo del tunnel di base presentato pubblicamente da Ltf il 16 gennaio scorso. Nel giro di poche settimane la commissione Via aprirà la fase istruttoria e spedisce il progetto alla Regione Piemonte che convocherà la Conferenza dei servizi. Quella Conferenza sarà la sede per una nuova discussione sui dettagli. Poi la Regione trasmetterà il rapporto con le osservazioni dei comuni e delle amministrazioni interessate al Cipe che deciderà

quali osservazioni accogliere e trasformare in obblighi per Ltf. Tutto l'iter dovrebbe concludersi entro novembre. Nel frattempo in Francia si arriverà a dettagliare maggiormente il progetto (che oggi è meno particolareggiato rispetto all'Italia) e a chiudere la gara per i lavori dei primi 9 chilometri di tunnel di base (il tratto tra La Praz e Saint Martin La Porte) che formalmente verranno realizzati ancora come galleria geognostica. Entro novembre Ltf, finora società di progettazione, dovrebbe passare la mano a una nuova società mista italo-

Molti i passaggi da affrontare, dal ministero dell'Ambiente, alla Regione e al Cipe

francese che diventerà stazione appaltante del nuovo tunnel.

A fine anno, dopo l'ok del Cipe al Via per il progetto definitivo, la nuova società appaltante inizierà le gare per i lotti della supergalleria. Per l'assegnazione delle commesse sarà necessario at-

Entro fine anno Ltf si trasformerà nella società che gestirà gli appalti dei primi lotti

tendere fino a fine 2014. A inizio 2015 cominceranno a lavorare i cantieri anche a Susa da dove partirà la talpa per costruire i 12 chilometri del versante italiano. La fresa dovrà scavare due gallerie parallele per un totale di 24 chilometri di tunnel. In modo da

arrivare all'inizio del prossimo decennio con il tunnel di base e la nuova stazione internazionale di Susa funzionanti. Nel frattempo a metà 2014 dovrebbe essere terminato il raddoppio della galleria autostradale del Frejus. 12 chilometri di tunnel già scavati per metà senza aver provocato quelle devastazioni ambientali che Sandro Plano, dirigente Sitaf e presidente della Comunità montana, denuncia con vigore quando si tratta del tunnel ferroviario concorrente con l'autostrada.