

Niente camion, lo smarino sarà trasportato sulla ferrovia

Spariscono i siti di deposito di Meana, Cantalupo, Prato Giò e Carrier du Paradis. E non si farà più la teleferica

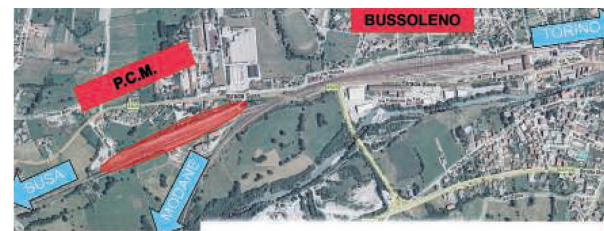
SORPRESA. COLPO DI SCENA, fiato alle trombe: non saranno i camion (ne erano previsti 10 all'ora per 10 anni) a trasportare il materiale di scavo delle gallerie della Torino-Lione ma i treni. Il materiale che sarà estratto dal megatunnel da St Jean de Maurienne a Susa e dal tunnel dell'Orsiera sarà portato via solo ed esclusivamente su ferro.

Spariscono così, quasi magicamente, da un giorno all'altro, dalle previsioni e dalle strade i quasi 240 tir previsti ogni giorno, tutti i giorni, per tutta la durata dei lavori.

Ad annunciarlo, martedì 12 ottobre in Prefettura, è stato il Presidente dell'Osservatorio e Commissario Governativo per la Torino-Lione, Mario Virano che ha presentato il nuovo piano dei cantieri dell'opera. "Abbiamo chiesto a Lf e Rfi di riaprire i contatti con i progettisti e oggi abbiamo fatto un vero salto di qualità", ha detto Virano ricordando le cifre: 18,4 milioni di metri cubi di materiali, di cui la metà sarà immediatamente riutilizzata per realizzare le lastre di copertura delle gallerie.

L'altra parte, per metà

materiale pregiato, sarà venduto, sul modello di quanto già fatto al Brennero, con ricavi per il territorio. Il resto, meno di 5 milioni - che erano destinati ai siti di Meana, Cantalupo, Prato Giò e Carrier du Paradis, con la costruzione della teleferica sulla montagna (44 tralicci alti 26 metri) - saranno invece trasportati via treno fuori dalla valle. Destinazione le antiche cave o terreni da risanare lungo la linea ferroviaria e a est di Torino. Spariscono quindi dalle cartine anche i siti di deposito e la teleferica dalla Val Cenischia al Monce-



Lo schema di Lf per il recupero dello scalo storico di Bussoleno per il trasporto del materiale di scavo

nisio che tante perplessità avevano suscitato nei Comuni e nella gente valsusina.

Rfi ha studiato le tracce, in modo da non interferire con l'attuale traffico merci e soprattutto con quello dei passeggeri, destinato ad aumentare nel 2012 quando sarà in funzione il servizio ferroviario metropolitano.

Ma come funzionerà il nuovo sistema? I materiali verranno prelevati diretta-

mente dal luogo di estrazione attraverso nastri trasportatori chiusi e su questi portati, con la via più breve possibile, alla linea ferroviaria. Così, a servizio del mega cantiere di Chiusa S.Michele. Una richiesta accolta, per cui sarà spostata su un'area di proprietà del Comune Condove la produzione industriale di materiali necessari all'opera.

Nascerà una fabbrica con relativi posti di lavoro, utili anche per attività successive aperte e valorizzate. Stesso discorso per l'area industriale di Condove, che si è autocandidato per ospitare una parte del mega cantiere di Chiusa S.Michele. Una richiesta accolta, per cui sarà spostata su un'area di proprietà del Comune Condove la produzione industriale di materiali necessari all'opera.

Nascerà una fabbrica con relativi posti di lavoro, utili anche per attività successive

ai cantieri. Commenta Mario Virano: "La scelta radicale del treno rappresenta un cambio di logica: abbassa i costi sociali, tutela l'ambiente, razionalizza l'intero processo e evita di costruire una teleferica".



Il presidente dell'Osservatorio Mario Virano

L'assessore regionale Barbara Bonino

Soddisfatta anche l'assessore regionale ai Trasporti, Barbara Bonino: "Si tratta di scelte importanti. Lf e Rfi hanno presentato il loro progetto sulla cantierizzazione, annunciando l'utilizzo sin da subito, lungo tutto il tracciato piemontese della Torino-Lione, della ferrovia per il trasporto e le

operazioni di carico e scarico dei materiali di risulta dei lavori. E' un passo fondamentale perché si risponde così nella maniera migliore alle motivate preoccupazioni delle amministrazioni locali circa gli effetti collaterali legati ai cantieri della Tav.

Non ci saranno quindi problemi di inquinamento e di congestione del traffico a causa del passaggio di mezzi pesanti, perché si utilizzeranno esclusivamente i treni merci.

La Regione che si è fatta portavoce degli interessi locali, dimostra nei fatti la

possibilità di intervenire per ridurre il più possibile l'incidenza della cantierizzazione di questa grande opera. La decisione presa rappresenta anche la prova che chi collabora, partecipando ai lavori dell'Osservatorio, porta a casa risultati importanti per il territorio. A tal proposito, abbiamo deciso la formazione di gruppi di lavoro tecnici, coordinati dal direttore dell'assessorato ai Trasporti e Infrastrutture Aldo Manto, per le questioni logistiche legate alla realizzazione della Tav".

BRUNO ANDOLFATTO