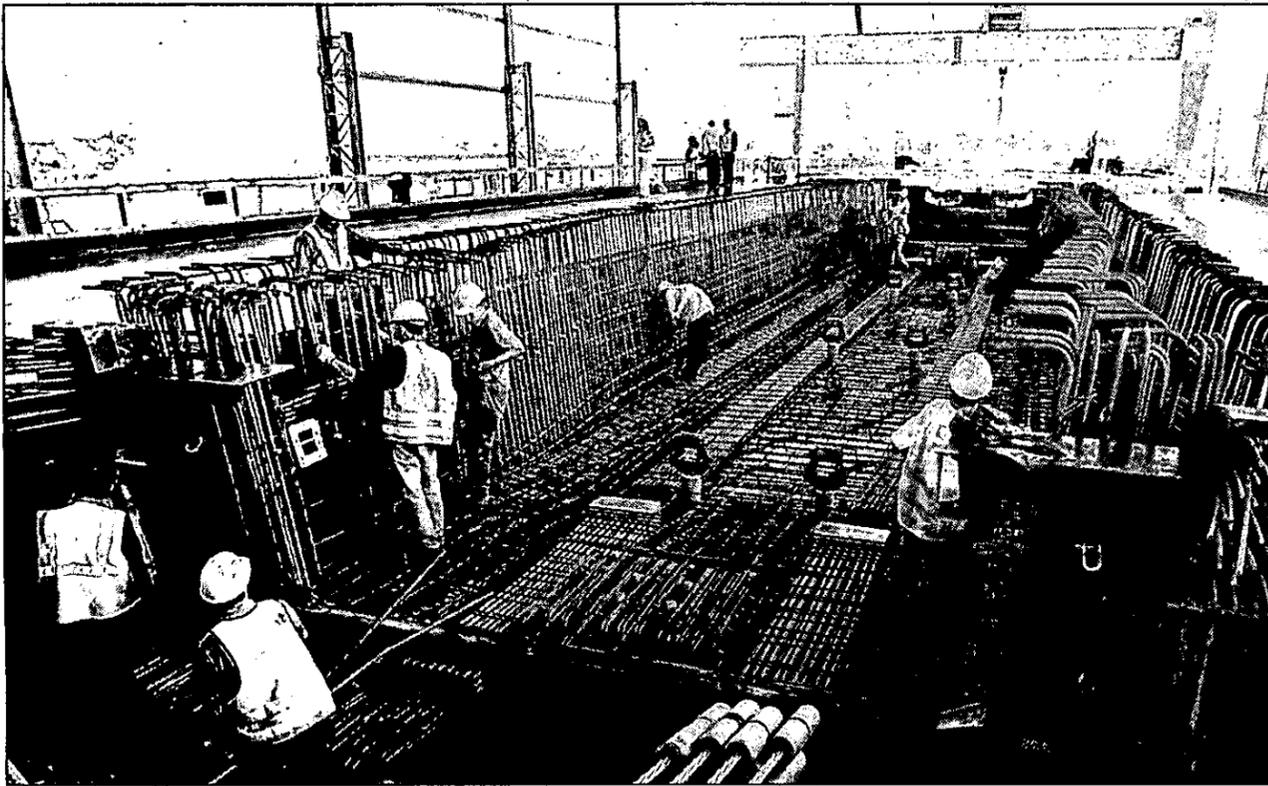


Via libera dalla Regione al piano preliminare della Torino-Lione: 40 dei 47 chilometri del tracciato italiano saranno in galleria



Il cantiere dell'Alta velocità tra Torino e Milano: un terzo del tracciato è già stato costruito

L'INTERVISTA

Il presidente della comunità montana e leader degli oppositori

“Risorse per l’area? Un buon segnale”

PROSSIME TAPPE

IL SÌ DEL CIPE
Adesso sarà il governo italiano a dover valutare le richieste di modifica dei progetti l'impatto ambientale dell'opera e le altre proposte della Regione.

PARIGI IN AUTUNNO
La decisione più importante spetta però al governo francese che in autunno stabilirà se, ma soprattutto quando, dare il via ai lavori della tratta Lione-Torino.

«VEDREMO. Ci sono segnali positivi, ma prima di dare un parere definitivo vogliamo vedere con i nostri occhi la delibera dalla giunta regionale. L'assessore Casoni ce la presenterà ufficialmente domani». Antonio Ferrentino, presidente della Comunità montana Valle Susa e leader dell'opposizione «istituzionale» alla Tav per ora non si sbilancia, anche se ammette che qualche cosa sembra essere cambiato.

Casoni ha assicurato che tutte le vostre indicazioni sono state accolte.

«Bene, ma vogliamo vedere quali siano le prescrizioni progettuali e come funzioni la messa a disposizione di queste risorse. Vogliamo capire come prosegue adesso l'iter progettuale e come può essere integrato su un territorio come la nostra valle che ha problematiche note e legate proprio alle troppe infrastrutture».

Cosa avete chiesto nel tavolo con la Regione?

«Avevamo chiesto che l'approccio a un'opera così complessa avvenisse con molta attenzione. Ad esempio il progetto preliminare di Rfi è insostenibile per molti aspetti: per l'interconnessione di Caprie, per il lungo tratto all'aperto nella piana tra Borgone e Bussoleno che provocherebbe problemi enormi. E poi c'è la questione delle falde acquifere, quella dei Tir che invaderebbero la valle, quella del materiale di risulta degli scavi. Noi non siamo contrari a priori all'idea di trasferire il trasporto merci dalla gomma alla ferrovia-Anzi. Ma Rfi ha fatto un progetto solo ed esclusivamente ferroviario senza tener conto minimamente di come andava ad inserirsi nel contesto morfologico di una valle. Lo stesso consiglio provinciale a maggio aveva chiesto che quel progetto fosse cambiato».

Non le sembra si possa dire che finalmente qualcuno vi ascolti?

«Se si parla di Provincia e Regione possono dire di sì. E così per la Ltf, la Lyon Turin Ferroviaria che negli ultimi mesi ci ha contattati e ha aperto un dialogo. Non è così per Rfi, Rete ferroviaria italiana, che è rimasta arroccata sulle sue posizioni».

Poi ci sono quei 300 milioni di euro che vi arriverebbero. È una bella cifra, non crede che possano essere molto «convincenti»?

«Per noi non è mai stata questione di soldi. Non abbiamo mai mercificato la nostra opposizione e non lo faremo ora perché si parla di tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini, che non hanno prezzo. Ma è chiaro che riconoscere che ci vogliono risorse per inserire un progetto di questo genere nel territorio è fatto che va valutato con attenzione. Possibile dire che ritengo un buon segnale che ci sia stato un approccio positivo da parte di tutti. E che comincio a parlare chi conosce davvero il problema, al di fuori delle tante frasi fatte che si sono sentite. In troppi sono rimasti affascinati dall'idea di questa linea mastodontica e veloce senza rendersi conto dell'enorme impatto che ha sul territorio. Credo sia un merito di noi sindaci aver fatto emergere questa criticità».

Scusi, ma non c'è un conflitto di interessi tra la bassa valle Susa, che sosterrrebbe il carico principale dell'opera, e l'alta valle che ne avrebbe solo vantaggi?

«È un problema superato. Tutti hanno capito che la valle deve legare il suo futuro a ragionamenti comuni. Noi non abbiamo mai detto no alla Tav, ma abbiamo chiesto un progetto che sia il più possibile integrato con il nostro territorio».

(m. trab.)

L'Alta velocità cambia progetto

E alla valle di Susa andranno 300 milioni di risarcimento

MARCO TRABUCCO

ADESSO la linea ad alta velocità Torino-Lione è più vicina. E questa volta non c'entrano l'Unione Europea, la Francia o il governo italiano, ma la Regione Piemonte e la valle di Susa. Ieri infatti la giunta Ghigo ha licenziato con parere favorevole i progetti preliminari per la linea fino al confine francese: quello di Italferr sul nodo urbano di Torino, il potenziamento della Bussoleno-Torino e la cosiddetta Cintura merci e quello di «Lyon Turin Ferroviaria» per la tratta del confine arriva a Bruzolo. Li ha «licenziati» però con una lunga serie di prescrizioni, in sostanza un lungo elenco di modifiche che accolgono in gran parte quanto era stato richiesto dai comuni valsusini e dalla Comunità montana. E che, è il fatto più importante, dovranno essere accettati nella progettazione definitiva.

«Sì — spiega William Casoni, vicepresidente della giunta e assessore ai trasporti — la legge oggi fa carico alla Regione di interpellare i Comuni su opere di questo genere. Ma la stessa legge rende in pratica vincolanti le modifiche che noi abbiamo richiesto. Abbiamo usato questa leva per difendere gli interessi del territorio della Val Susa». Adesso la documentazione sarà inviata ai Ministeri delle Infrastrutture e dell'Ambiente per la valutazione di impatto ambientale di competenza statale.

«Abbiamo detto sì — spiega Enzo Ghigo — ad un tracciato non invasivo. Ben 40 dei 47 chilometri previsti per il tratto italiano saranno in galleria, lontani dai centri abitati e riservati al trasporto merci ed al traffico passeggeri di lunga percorrenza». Per il presidente della Regione «la nuova linea non può essere oggetto di decisioni e scelte disgiunte da quelle relative ai corridoi italo-francesi nel loro complesso e del sistema dei valichi alpini. Occorre quindi definire un programma per gli interventi realisticamente distribuiti nel tempo. Per questo chiediamo che il Governo italiano vari un nuovo organismo bilaterale con la partecipazione della Regione Piemonte e degli enti locali interessati, e predisponga una legge speciale, in analogia a quanto fatto per i Giochi olimpici del 2006, che consenta di affrontare e governare in modo organico il tema della realizzazione dell'infrastruttura».

Tra le richieste della Regione particolarmente importante è quella che chiede che il 5 per cento del costo totale dell'infrastruttura venga destinato alla Val Susa

come compensazione dei disagi subiti per i lavori. In pratica sarà un «risarcimento» di circa 300 milioni di euro che Comuni e Comunità montana potranno usare per finanziare opere di vario genere, da scuole a strade a quant'altro.

Continua Casoni: «Il progetto iniziale è stato profondamente modificato, perché pensiamo che un'infrastruttura altamente

strategica per il Piemonte debba comunque tenere conto della tutela dell'ambiente della valle Susa e della qualità della vita dei suoi abitanti. Il nostro principale obiettivo è stato l'accoglimento della maggior parte delle richieste venute dalle autonomie locali nel tavolo tecnico-politico che ha lavorato nell'ultimo anno sotto il mio coordinamento».

La nuova linea percorrerà in

galleria l'intervallo. Uscirà all'aria aperta solo a Bruzolo, per rientrare sotto terra pochi chilometri dopo e riemergere solo a Pianezza. Poi aggirerà Torino a fianco della tangenziale Sud per connettersi alla stazione Stura con la linea ad alta velocità proveniente da Milano. Inoltre lungo l'asse di corso Marche sarà garantito il collegamento con lo scalo merci di Orbassano.

Casoni: «Le modifiche che noi abbiamo chiesto sono vincolanti. Abbiamo usato questa leva per difendere gli interessi della zona»

I PUNTI CHIAVE



Antonio Ferrentino

Niente Tir, una teleferica trasporterà via gli scarti

OLTRE alle modificazioni del tracciato della linea la Regione ha chiesto precise tutele ambientali per gli abitanti della Val Susa: ai monitoraggi geologici dovranno partecipare, insieme ai tecnici di Rfi e della Turin-Lyon anche esperti nominati dai comuni valsusini e dalla comunità montana. Tutta la viabilità collegata alla costruzione dell'opera dovrà essere pronta prima dell'inizio dei lavori in modo da non caricare le normali strade di altro traffico pesante. Il materiale di risulta degli scavi verrà inviato in Francia (dove servirà a colmare un invaso) tramite sistemi di teleferica. Non ci sarà così l'invasione di migliaia di Tir. Dovranno essere rispettate in modo rigoroso le norme sulla protezione dal rumore e sulla disponibilità d'acqua.

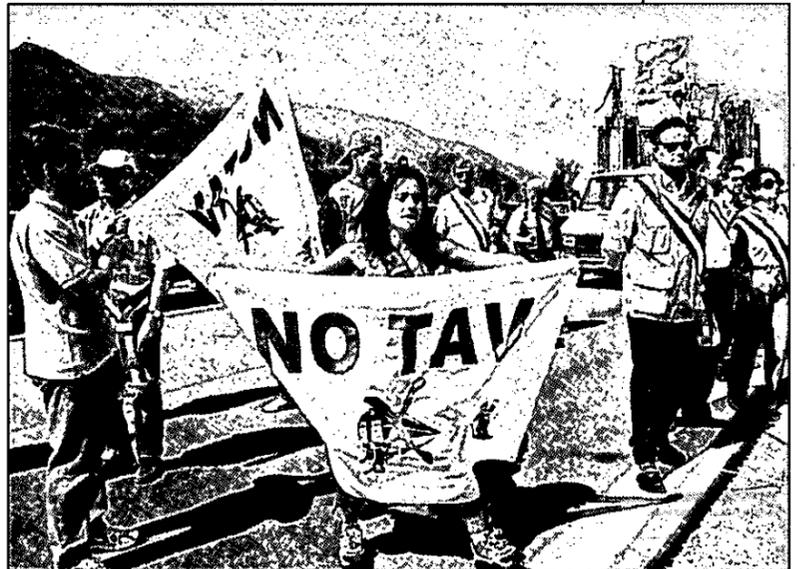
IL CASO

Da domani a Condove appuntamento con il quarto campeggio «No Tav»

La rabbia sfilava sotto il tendone “Non ci fermeranno con i soldi”

Cinque giorni tra concerti, grigliate e partite per fare il punto della situazione

giovedì sera una grigliata popolare e uno spettacolo di cabaret, venerdì una rassegna dei Gruppi della Valle e sabato sera Engin in concerto. Il campeggio si concluderà nel pomeriggio di domenica 27 con le finali del torneo di calcio. Gli organizzatori sostengono che «l'opposizione a un progetto mostruoso, assolutamente inutile e costosissimo» sarebbe aumentata negli ultimi tempi, da quando i singoli comuni hanno potuto prendere visione dei progetti di cantiere, delle conseguenze che la movimentazione della terra e



Un momento della manifestazione antiTav in Valle Susa organizzata un mese fa

Fedeli allo slogan “Fermarlo è possibile” annunciano nuove iniziative di protesta

la costruzione delle massicciate potrà avere sulle aree interessate. «Sapremo rispondere colpo su colpo alle menzogne della lobby del Tav — scrivono nel loro sito Internet — riversando quanto fatto finora nelle mobilitazioni in vista delle trivellazioni e nella continua controinformazione».

La proposta della Regione di investire 300 milioni di euro «a compensazione» dei danni arrecati alle popolazioni non trova d'accordo il movimento anti-tav e, anzi, sembra aver acceso ancora di più gli animi: «Non ci compreranno certo

con 300 milioni — hanno detto ieri gli organizzatori del campeggio — una cifra che non è stata chiesta da nessuno, contrattata da nessuno, un tentativo smaccato di acquistare la benevolenza del territorio. Un'iniziativa provocatoria che fa aumentare ancora di più la nostra rabbia». Durante la cinque giorni del campeggio di Condove il movimento anti-tav discuterà anche le iniziative da intraprendere nei prossimi mesi quando dovrebbero iniziare i primi lavori per la realizzazione della linea Torino-Lione. Iniziativa di protesta che si preannunciano clamorose «e rigorosamente all'interno della legalità».

(p.g.)