

DOPO ANNI IL VIA LIBERA DEFINITIVO Tav Torino-Lione: subito i cantieri

Alessandro Arona e Filomena Greco con un'analisi di Francesco Antonioli ► pagina 19

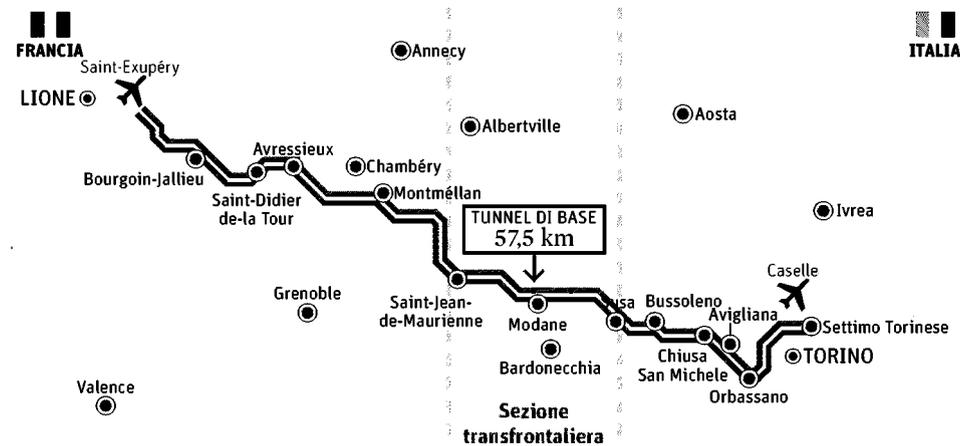
Infrastrutture. Dopo anni di studi e polemiche il Parlamento ha ratificato il progetto dell'alta capacità ferroviaria che passerà in Val Susa

C'è l'ok definitivo alla Torino-Lione

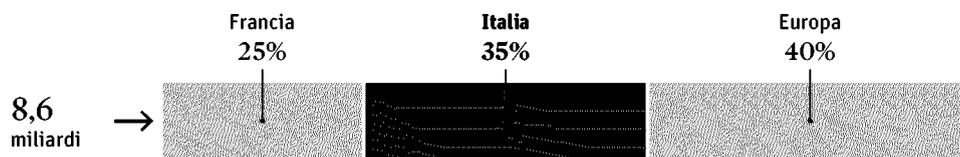
Domani è prevista l'approvazione finale dell'opera anche da parte dei deputati francesi

L'alta capacità ferroviaria tra Italia e Francia

IL TRACCIATO



IL COSTO DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA



Fonte: Telt

PIEMONTE



Alessandro Arona

Via libera definitiva della Camera, a larga maggioranza, alla legge di ratifica dei trattati internazionali sulla linea internazionale della **Torino-Lione** (nuova ferrovia ad alta capacità). Su 391 deputati presenti, 285 hanno votato a favore, la maggioranza Pd-Ncd ma anche Forza Italia e Lega Nord, 103 contrari, Movimento 5 Stelle e Sel, 3 astenuti.

Dopo il via libera del Senato il

16 novembre, la Camera ha approvato (in via definitiva) il disegno di legge di ratifica ed esecuzione dell'accordo Italia-Francia del 24 febbraio 2015 a Parigi sulla Torino-Lione (sezione transfrontaliera da 8,6 miliardi di euro) e del Protocollo addizionale firmato a Venezia l'8 marzo 2016 che decide l'avvio dei lavori per lotti costruttivi, con annesso regolamento antimafia approvato dal promotore pubblico italo-francese **Telt** il 7 giugno 2016 a Torino.

«Il processo di ratifica-fasapere la società italo-francese Telt, responsabile per progetti e appal-

ti - procede positivamente anche in Francia, dove il provvedimento sarà il 22 dicembre al voto dell'Assemblée nationale».

GLI SCHIERAMENTI

A favore hanno votato i partiti di maggioranza, Forza Italia e Lega Nord, mentre contro si sono espressi 5 Stelle e Sel

I cinquestelle hanno tuonato contro il provvedimento, in aula e sul blog di Beppe Grillo. Tuttavia



parlare di «un'opera che sventra una valle, prosciuga i corsi d'acqua, sparge polvere di amianto su tutto il territorio» (blog di Grillo) o «con costi stimati per 26 miliardi di euro» (post su Facebook di Luigi Di Maio) sembra far riferimento al vecchio progetto dei tempi del governo Berlusconi e del ministro delle "grandi opere" Pietro Lunardi, quello attaccato dai No Tav dal 2003 in poi e ancora in pista fino al 2011.

Per la parte in territorio italiano prevedeva un costo di 8,99 miliardi di euro, di cui 4,563 per la parte italiana della tratta internazionale (12,2 km di tunnel di base, che in tutto è lungo 57, e 23 km di nuova tratta in Italia, tra cui i 19,2 km del tunnel dell'Orsiera a rischio ammainato), e 3,027 milioni per la tratta interamente italiana (altri 27 km di nuova tratta Av in Val di Susa, 14,5 km del tunnel di Sant'Antonio e i 4,9 della galleria artificiale di Rivalta di Torino).

Un costo totale di 8,99 miliardi di euro, che però la project review condotta su input del ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, negli ultimi due anni ha dimezzato a 4,500 milioni.

Come? La parte italiana della tratta comune si è ridotta di tracciato (operazione Monti 2012) scendendo di costo da 4,563 a 2.600 milioni. Ma soprattutto la parte italiana, da Bussoleno a Torino, sarà nei nuovi progetti per 23,5 km un potenziamento in sede della linea storica, eliminando il tunnel dell'Orsiera, e riducendo i tunnel sotto la collina morenica di Torino da 14,5 a 8,9 km. Il costo si abbassa da 3,027 a 1.700 milioni.

In sostanza, il costo lato Italia è sceso da 8,99 a 4,5 miliardi, mentre gli oneri a carico dello Stato italiano da 8,82 a 4,95 miliardi (3,055 per la parte internazionale, tutti già stanziati, e 1,7 per la parte italiana, da stanziare).

«L'opera - ha commentato il commissario di governo **Paolo Roteta**, presidente dell'Osservatorio - serve a ridurre i gas serra nel trasporto merci e passeggeri, e creare condizioni per l'obiettivo Ue del 50% di trasporto merci su ferrovia, togliendo oltre un milione di Tir dalla strada». «Ogni anno - ha ricordato il capogruppo Pd **Ettore Rosato**, sostenendo l'opera - 40 milioni di tonnellate di merci attraversano le Alpi per essere trasportate tra Italia e Francia, e il 91% viaggia su strada (quasi 2,6 milioni camion l'anno)».