

Intervista al ministro Delrio: risparmiamo soldi e territorio, scelta ecologista

Cambia il tracciato Tav Sfida di Renzi ai grillini

Di Maio: la svolta di Palazzo Chigi? Un contentino, per imitarci

* **Cosa cambia.** Meno tunnel, adeguamento dei tracciati esistenti e costi più bassi per lo Stato. Il governo annuncia la «nuova» linea della Tav, diversa rispetto al percorso definito nel 2011. Una sfida di Renzi ai grillini?

* **Botta e risposta.** A dare

l'annuncio il ministro Delrio: «Sono un ambientalista, così si riduce l'impatto dell'opera. Se vogliamo ringraziarci la nuova giunta grillina? No, la revisione del progetto è precedente». Di Maio: «Il cambiamento del tracciato? Solo contentini, propaganda per imitarci».

Bertini, Tamburrino e Tropeano

ALLE PAGINE 4 E 5

Cambia la tratta italiana della Tav “Costerà 2,6 miliardi in meno”

Rivisitato il progetto: non sarà realizzata la galleria da 20 chilometri a Torino

MAURIZIO TROPEANO
TORINO

Meno tunnel, utilizzo e adeguamento delle linee esistenti e, soprattutto, meno spese per lo Stato. Il progetto della tratta nazionale della Torino-Lione, quella che da Bussoleno scende verso il capoluogo e raggiunge Settimo, è stato «revisionato» rispetto al preliminare del 2011 e il costo degli interventi scende da 4,3 a 1,7 miliardi. È stato il ministro delle **Infrastrutture**, Graziano Delrio, ad annunciare il cambio di passo: «Non sono arretramenti ma adeguamenti, e sono un'intelligente rivisitazione dei progetti per fare le opere nei tempi giusti, con i costi minori e che siano davvero utili».

Che cosa cambia? La tratta nazionale di avvicinamento al tunnel di base della Torino-Lione è lunga 57,1 chilometri. Da Bussoleno a Buttigliera resta

confermato l'adeguamento della linea esistente lunga 23,5 chilometri. A Buttigliera partiranno i cantieri dell'unica parte che sarà costruita ex novo ma invece di 20,5 chilometri di galleria (tradizionale e artificiale) ne saranno realizzati solo 14 per arrivare nello scalo merci di Orbassano ad oggi scarsamente utilizzato. Una parte dei binari, dunque, sarà ammodernata per permettere di raggiungere lo scalo cittadino di San Paolo. Merci e passeggeri, poi, con l'adeguamento del passante ferroviario raggiungeranno la stazione di Torino Stura da dove i treni potranno immetteranno direttamente sulla rete ad alta velocità verso Milano. In questo modo non sarà più realizzata la gronda merci, quasi 20 chilometri di galleria da scavare - costo stimato 1,3 miliardi - a Torino nella zona periferica di

corso Marche e in alcuni quartieri densamente abitati di Collegno, Venaria e Settimo.

Tutte gli interventi dovranno essere ultimati nel 2030 quando entrerà in funzione la nuova linea. Allora sarà possibile collegare Torino e Lione in 1 ora e 56 minuti (oggi servono 3 ore e 43 minuti). Il tempo di viaggio tra Torino e Parigi scenderà da 5 ore e 5 minuti a 3 ore e 26 minuti.

Il caso vuole che il documento sia stato approvato dall'Osservatorio della Torino-Lione il 20 giugno a poche ore dalla vittoria di Chiara Appendino, prima sindaca Cinquestelle del capoluogo piemontese contraria, come tutti i grillini, alla Tav. Per loro e per il movimento valsusino l'opera resta inutile e costosa. Non la pensa così il presidente del Piemonte, Sergio Chiamparino: «Il nuovo progetto accelera e semplifica la realizzazione della linea ad

alta velocità, permettendo un notevole risparmio, senza alterare la funzionalità dell'opera».

In effetti i tecnici dell'Osservatorio e i progettisti di Rfi e Italferr hanno impiegato un anno per arrivare alla revisione funzionale per fasi del progetto preliminare mettendo in campo «soluzioni sostenibili sia dal punto di vista ambientale che economico». Il progetto per fasi permetterà infatti di programmare gli interventi e la loro copertura economica già a partire dal prossimo anno.

Paolo Fioletta, presidente dell'Osservatorio, spiega: «Le nuove opere si faranno solo se strettamente necessario». Poi, indirettamente, attacca Appendino che in campagna elettorale ha annunciato l'intenzione di portare Torino fuori dalla struttura: «È uno strumento efficace, abbiamo dimostrato che le opere si possono fare spendendo meno».

6,5

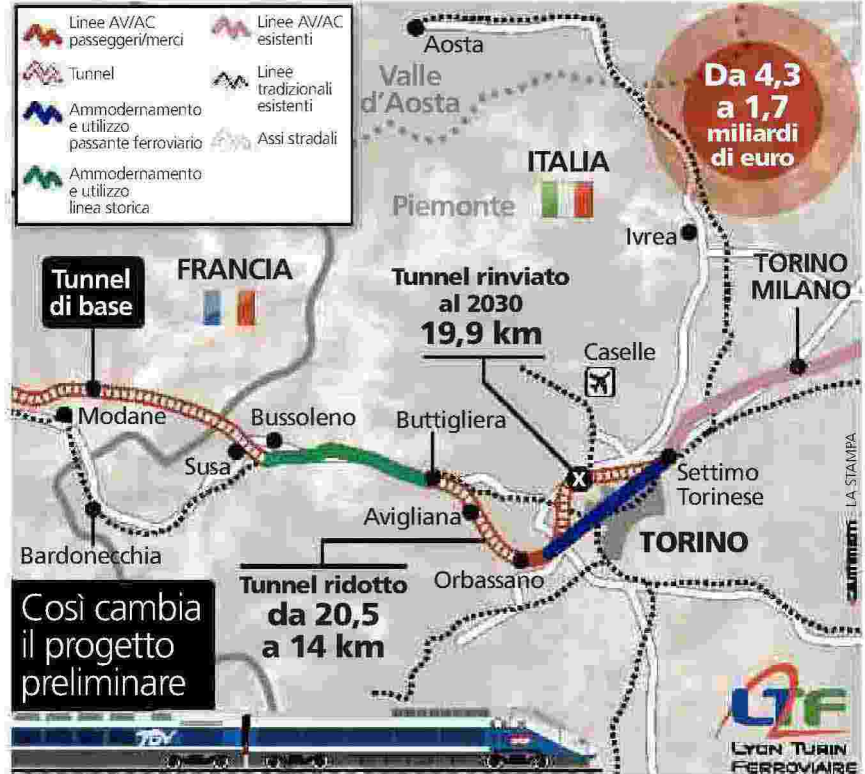
chilometri

La tratta fra Buttigliera e Orbassano sarà costruita ex novo, ma anziché 20,5 chilometri sarà lunga 14 chilometri. Una riduzione di 6,5 chilometri

57,1

chilometri

È la lunghezza della tratta nazionale della Torino-Lione, che va da Bussoleno a Torino. Il percorso da Bussoleno al confine ricade invece sotto la giurisdizione condivisa con la Francia



Così cambia il progetto preliminare

Al lavoro
Uno dei cantieri per i lavori della linea ferroviaria ad alta velocità tra Torino e Lione che nel 2030 permetterà di collegare le due città in un'ora e 56 minuti (oggi servono 3 ore e 43 minuti)



ALESSANDRO DI MARCO/ANSA