

VIA LIBERA DAL PARLAMENTO. CHIAMPARINO: ORA RICADUTE SUL LAVORO

## “Appalti **Tav**, il Piemonte si prepari”

**I**L 2017 sarà il primo anno degli appalti della linea ferroviaria Torino-Lione. E nel

2018, quando si apriranno i cantieri, si capiranno i primi reali effetti di un'opera per cui ci sono voluti 25 anni per dire «sì». Ora

che c'è il via libera del Parlamento all'accordo tra Italia e Francia per realizzare la linea e il tunnel di 57 chilometri tra Susa e

Saint Jean de Maurienne, il presidente della Regione, Sergio Chiamparino, sottolinea: «È stato un iter lungo, forse troppo».

DIEGO LONGHINA PAGINA V

### L'alta velocità

**PER SAPERNE DI PIÙ**  
News e aggiornamenti  
su [torino.repubblica.it](http://torino.repubblica.it)

# **Tav**, pronti gli appalti dopo l'ok da Roma “Il Piemonte si prepari”

Il Parlamento dice sì al trattato con la Francia: si parte Chiamparino: “Ora il massimo di ricaduta sul lavoro”

Esposito, Pd: abbiamo messo sul “chi va là” le imprese, devono essere capaci a fare rete

DIEGO LONGHIN

**I**L 2017 sarà il primo anno degli appalti della linea ferroviaria Torino-Lione. L'anno in cui si potranno verificare le potenziali ricadute in termini economici e di livelli occupazionali. E nel 2018, quando si apriranno i cantieri, si capiranno i primi reali effetti di un'opera per cui ci sono voluti 25 anni per dire «sì».

Ora che c'è il via libera del Parlamento all'accordo tra Italia e Francia per realizzare la linea ferroviaria e il tunnel di base di 57 chilometri tra Susa e Saint Jean de Maurienne sul versante francese, il presidente della Regione, Sergio Chiamparino, sottolinea: «È stato un iter lungo, forse troppo. Ora guardiamo avanti, i tempi sono definiti, l'opera è in corso. Si tratta di mantenere i tempi da una parte per la realizzazione dell'opera e dall'altra lavorare nel rispetto delle normative comunitarie per avere il massimo di ricaduta sul lavoro del nostro

territorio». Chiamparino è stato un grande sostenitore della linea, ma da sindaco di Torino è stato anche tra quelli che ha promosso il confronto: «La morale di questa vicenda è che bisogna sentire le comunità interessate alle grandi opere» sottolinea oggi.

Per il governatore del Piemonte oggi l'importante è il ritorno economico per le aziende e per l'occupazione: la nuova sfida. Già il presidente dell'Osservatorio, Paolo Fioletta, ha rimarcato che «ora il ruolo dell'Osservatorio cambierà, sarà una cosa diversa». Sempre di accompagnamento, non al progetto ma all'opera. Un tavolo dal quale il Comune di Torino a trazione Cinque Stelle, per volontà della sindaca Chiara Appendino, è uscito. Il capogruppo di Forza Italia Osvaldo Napoli si chiede come ora Appendino potrà contestare un atto votato dal Parlamento. Nell'Osservatorio rimangono seduti tutti i rappresentanti delle associazioni di ca-

tegoria. E per arrivare preparati agli appalti bisogna che si mettano in moto già ora. La forza lavoro presente in Piemonte, e che potrebbe essere coinvolta, va riqualificata. «Tutti aspetti - dice il senatore Pd Stefano Esposito che ha fatto del Sì **Tav** una delle sue bandiere - che vanno affrontati per tempo. Noi abbiamo già messo sul “chi va là” le imprese. Questa volta devono essere capaci a fare rete, a mettersi insieme».

Il cronoprogramma prevede che tutto sia finito nel 2029, quando sarà possibile percorrere i 57,5 chilometri di galleria tra Italia e Francia. Sarà, per poche centinaia di metri, la galleria più lunga del mondo. Soprattutto sarà la più profonda: c'è un tratto, in corrispondenza del confine italo-francese, in cui sopra la volta del tunnel ci saranno 2.300 metri di roccia. Una galleria a doppia canna con cinque tunnel laterali di servizio e un sistema di collegamenti tra le due canne che porta i chilometri di roccia scavati a

162. I costi? Sugli 8,6 miliardi complessivi l'Italia ne spenderà 2,9. Con le spese per adeguare la tratta nazionale da Susa a Torino si arriverà a 4,5 miliardi. Gli effetti del supertunnel? «Si ridurrà di due ore il tempo necessario per raggiungere Torino da Lione, passando dalle attuali 3 ore e 43 minuti a 1 ora e 47». Da Milano a Parigi in meno di 5 ore.

Con il voto di ieri alla Camera si conclude un iter iniziato nel 1991: «Ci abbiamo messo 25 anni per deciderla e ce ne metteremo la metà per farla», ironizza Mario Virano, direttore di Telt, il promotore franco-italiano che realizzerà l'opera. L'accordo è passato con 285 voti favorevoli, 103 contrari, Sel, M5s e Alternativa Libera, e tre astenuti. Bagarre in aula con gli onorevoli grillini che hanno sventolato le bandiere **No-Tav** mentre Luigi Di Maio e altri big del Movimento postavano su Facebook dure dichiarazioni contro l'opera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LE CIFRE**

**I TEMPI**

Il cronoprogramma prevede che tutto sia finito nel 2029 quando si potrà percorrere i 57,5 chilometri di galleria

**I RECORD**

Sarà la galleria più lunga del mondo ma anche la più profonda, con 2300 metri di roccia al di sopra nel tratto sul confine

**IL SISTEMA**

La galleria a doppia canna e i 5 tunnel laterali di servizio con collegamenti tra le due canne portano i chilometri di roccia scavati a 162

**I COSTI**

Sugli 8,6 miliardi complessivi l'Italia ne spenderà 2,9. Per adeguare la tratta nazionale da Susa a Torino si arriverà a 4,5 miliardi



**IL CANTIERE**

Il tunnel geognostico sul lato italiano. A lato, da sinistra, il presidente della Regione Piemonte, Sergio Chiamparino, e il commissario di governo per la Torino-Lione Paolo Foietta

