

Tav, per convincere i sindaci il progetto cambia in pianura

Cantieri dimezzati e via libera alla circonvallazione di Rivalta

GLI OSPEDALI
I lavori si allontanano dal presidio di Rivoli e anche dal San Luigi

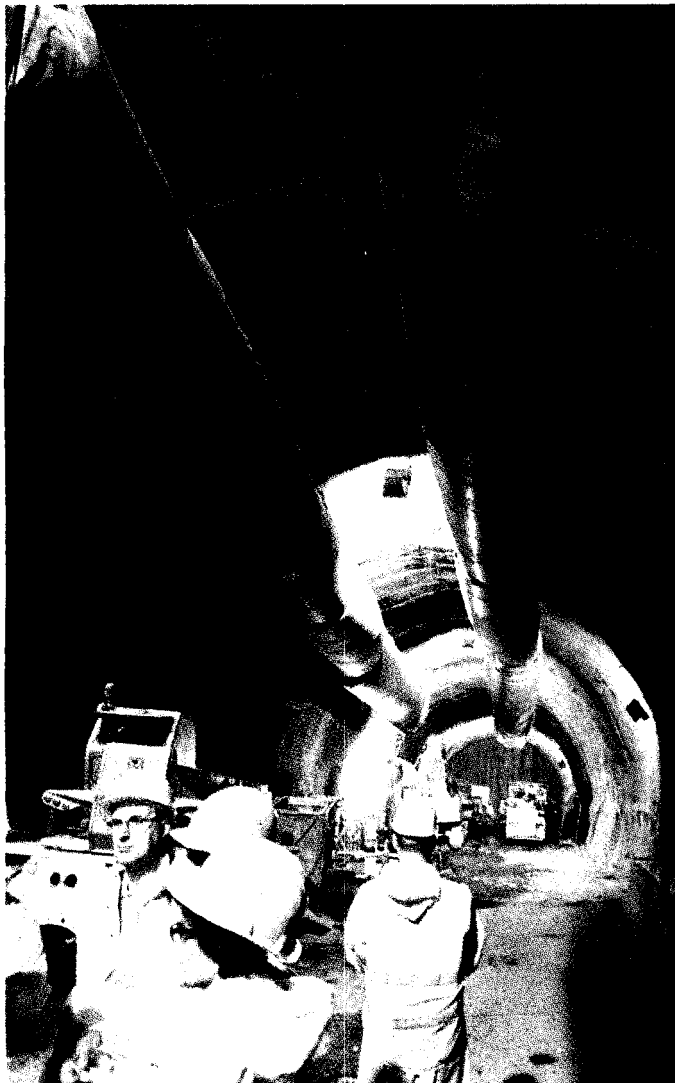
Retroscena

MAURIZIO TROPEANO

Dimezzamento delle aree dei cantieri della Torino-Lione a Rivoli, Orbassano e Settimo. Allontanamento della zona dei lavori dagli ospedali. Realizzazione della circonvallazione di Rivalta sopra la galleria artificiale della Torino-Lione. L'Osservatorio guidato da Mario Virano ha fatto proprie le proposte di integrazione del progetto della tratta italiana presentate dalla Provincia e adesso Rfi - che ha già dato il via libera all'interno del tavolo tecnico - ha iniziato a valutare come modificare il progetto preliminare.

Il lavoro dei tecnici di Palazzo Cisterna nasce dalla necessità di dar seguito alle indicazioni del piano territoriale di coordinamento. Piano che impone la riduzione dell'impatto ambientale del collegamento ferroviario privilegiando per la cantierizzazione aree già compromesse riducendo così il consumo di suolo. Per volontà del commissario Virano, invece, è stato dato corpo e forza alle preoccupazioni e alle richieste di modifiche presentate dai comuni della pianura che adesso, trasformate in un documento ufficiale dell'Osservatorio, permetteranno di cambiare radicalmente l'organizzazione delle aree di cantiere.

Dal punto di vista politico l'obiettivo è chiaro: dare forza ai sindaci che hanno scelto di confrontarsi con l'Osservatorio evitando che il movimento No Tav, attivo a Rivalta, si possa non solo radicar-



Conto alla rovescia

Il nuovo progetto punta a ridimensionare le resistenze degli amministratori, favorendo la tabella di marcia dei lavori

si maggiormente in quella zona ma espandersi anche negli altri comuni della cintura.

Che cosa cambierà? A Sant'Ambrogio in assenza di indicazioni del sindaco, contrario all'opera, è stato comunque chiesto ad Rfi di prevedere la costruzione di argini così come sarà fatto da Ltf a Chiusa San Michele. Poi c'è Rivoli. Il progetto iniziale presentato da Rfi aveva

un'estensione territoriale di 160 mila metri quadrati mentre adesso verrà praticamente dimezzato e concentrato intorno all'area oggi occupata dal rottamatore. La nuova collocazione permetterà di allontanare di altri 300 metri il cantiere dall'ospedale di Rivoli.



L'impianto di betonaggio e produzione conci inizialmente previsto a Rivoli sarà spostato all'interno dell'area industriale di Orbassano, al confine con Torino e Beinasco, tra l'inceneritore e lo scalo merci e ad una distanza maggiore dal San Luigi.

L'Osservatorio ha chiesto anche di riconfigurare il «cantiere corso Marche». A Grugliasco non sarà rialzato corso Allamano per permettere l'attraversamento della ferrovia. In ogni caso Virano chiede una progettazione integrata con i lavori del prolungamento della tangenziale. La zona interessata dai lavori, poi non potrà essere collocata all'interno dell'area delimitata dalla variante urbanistica comunale «Prin Pronda».

Ed Rfi dovrà anche modificare il progetto a Settimo. L'Osservatorio, infatti, ritiene opportuno utilizzare l'area dismessa ex Ceat per le attività industriali di cantiere e la creazione di un'uscita provvisoria e dedicata della tangenziale.

E poi c'è Rivalta. Qui da anni si sta discutendo della realizzazione della circonvallazione. La proposta che dovrà essere messa in pratica da Rfi prevede la realizzazione dell'opera stradale sopra la galleria artificiale della nuova linea ferroviaria prevista nel progetto preliminare. In questo modo si potrebbe realizzare un unico corridoio infrastrutturale riducendo il consumo. I costi aggiuntivi verrebbero compensati dalla riduzione della larghezza della galleria con la costruzione di un unico diaframma per le due gallerie di 18 metri invece dei 40 previsti.

NUOVO TRATTATO

Pro Natura: "Zero risparmi per l'Italia"

■ Secondo Mario Carnagna, presidente di Pro Natura Piemonte l'accordo politico raggiunto tra il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, e il suo collega francese sulla ripartizione dei costi non comporta alcun risparmio per l'Italia perché «Roma deve accollarsi dei costi superiori, per circa un miliardo, a seguito della minor lunghezza della tratta internazionale: infatti prima tale tratta giungeva sino a Chiusa San Michele e ora si ferma a Susa. Di conseguenza il contributo dell'Unione Europea e la compartecipazione francese alle spese si ridurranno in proporzione alla riduzione del percorso internazionale comportando il costo aggiuntivo per l'Italia». E spiega: «La tratta internazionale si accorcia di 23 chilometri e l'Italia dovrà pagarsi da sola i 2,4 milioni di spesa previsti».