

La Torino-Lione non è più un progetto ma un'opera in corso

La Torino-Lione non è più un progetto ma un'opera in corso. Questa impegnativa affermazione è stata fatta per la prima volta l'anno scorso dai Capi di Stato e di Governo dei due Paesi, Hollande e Letta, al Summit italo-francese di Roma del 20 novembre 2013 e ribadita di recente dai due "nuovi" Presidenti, Valls e Renzi, incontratisi nella città eterna in occasione della santificazione dei due Papi.

Questo messaggio non è un artificio retorico della politica per aggiornare la comunicazione sull'opera, ma la constatazione di un effettivo avanzamento nella realtà dei fatti che segna un cambio di fase nella storia pluriennale della Torino-Lione.

Vediamo i principali punti di questa nuova concretezza operativa:

– la legge di ratifica dell'**Accordo Italia-Francia** del 30 gennaio 2012 è stata definitivamente approvata dal Senato italiano in aprile 2014, dopo il precedente assenso della Camera e la doppia approvazione dei due rami del Parlamento francese nel 2013.

– il cantiere de "la Maddalena" a **Chiomonte** è nel pieno del suo avanzamento (al ritmo di 10 metri/giorno) con l'obiettivo del chilometro completato prima dell'estate e la conclusione dei lavori entro la fine del 2015: questa quarta discenderia non solo definisce il quadro delle tre già ultimate in Francia, ma sta testando, per la prima volta (e con successo) l'impiego dello scavo meccanizzato con TBM nel contesto geologico relativo al tracciato prescelto;

– LTF ha chiuso in questi giorni la lunga e complessa procedura di gara per l'appalto dei **primi 9,5 chilometri del Tunnel di Base**, in territorio francese, procedendo alla relativa aggiudicazione delle opere: si tratta di un intervento di circa 300 milioni, totalmente finanziato (50% UE, 25% FR, 25% IT), che può consentire di iniziare i lavori entro l'anno (o al più tardi all'inizio del 2015); l'intervento è gestito come opera geognostica, anticipata proprio per le notorie criticità della geologia in quella parte di montagna (tra Saint Martin La Porte e La Praz), ma essendo ubicata in asse a una delle due canne della galleria finale e scavata già della sezione necessaria per l'esercizio della futura linea è, a tutti gli effetti, il primo lotto del Tunnel di Base;

– sono ultimati tutti gli atti preparatori (Statuto, Governance, Regolamenti) per costituire il **Promotore** che prende il posto di LTF, società binazionale i cui azionisti sono i due Governi con i rispettivi Ministeri dell'economia, con sede legale in Francia e sede operativa in Italia, con un CdA paritario tra i due Paesi (Presidente francese e Direttore generale italiano), con il rappresentante permanente della Commissione Europea in Consiglio e quella delle due Regioni transfrontaliere con loro osservatori;

– sono concordati i documenti di gara per scegliere l'**Advisor del montaggio economico-finanziario** e l'esperto per la **Certificazione**

dei costi, le cui risultanze sono la base del terzo ed ultimo Accordo, dei Governi e dei Parlamenti (ai sensi dell'art. 4 del trattato di Torino del 2001) che costituisce l'adempimento istituzionale finale per i lavori definitivi;

– tra settembre 2014 e febbraio 2015, la Commissione Europea apre le procedure di richiesta dei finanziamenti e si formalizza la questione del **contributi UE** al 40% (per le opere del periodo 2014/2020); per parte Sua l'Italia ha già deliberato l'ammontare di sua spettanza che copre l'intero fabbisogno lato Italia, per circa 2,5 Miliardi di euro;

– sono stati attribuiti i primi 10 milioni come anticipazione del monte di circa 120 milioni dei fondi compensativi che finanziano il **Progetto "Smart Susa Valley"** con i primi interventi sul territorio;

– intanto prosegue la "**territorializzazione del progetto**" concertata con le amministrazioni locali per sviluppare concretamente i benefici per il territorio: i risultati più recenti sono l'accordo con RFI per una **nuova fermata del servizio ferroviario metropolitano** (con annesso Hub intermodale per circa 60.000 persone) a Buttigliera, e l'**eliminazione di 428 tralicci dell'alta tensione**, con 70 chilometri di linee elettriche (35 chilometri per direzione) che, dal 1912, deturpano la Valle (e monumenti straordinari come il forte di Exilles), con non trascurabili rischi sanitari per la popolazione in vari comuni (soprattutto Gravere, Meana e Chiomonte); a questo primo intervento seguirà poi la parte della linea da Bussoleno a Collegno con gli stessi criteri della tratta alta della Valle.

Quindi la Torino-Lione ha finito la sua lunga storia di estenuanti dibattiti pro o contro l'opera o per la travagliata scelta del suo tracciato progettuale: la realtà di oggi è fatta di cantieri, di gare per nuove opere, di tecnologie e di impegni operativi per ottimizzarne la realizzazione in tutti i settori (dal finanziamento, alle strutture societarie, alle opportunità di lavoro).

Ciò che resta inalterato è l'impegno al dialogo con un territorio che sembra comprendere, assai più che in passato, le ragioni dell'opera ed il rispetto per l'ambiente, anche se, talvolta, l'estremismo di piccole frange che si sono appropriate delle ragioni della valle per finalità genericamente anti-sistema, grazie al risalto mediatico delle loro azioni violente, sembra offuscare la percezione di questo positivo processo tra le comunità locali.



Mario Virano