

Grandi opere. Anche Pecoraro Scanio pronto a valutare un'ipotesi alternativa

Bianchi apre sulla Tav: sì al nuovo percorso

Nella «quinta soluzione» il tunnel eviterà Venaus

Giorgio Santilli
ROMA

La «quinta soluzione» per la Torino-Lione esiste. Qualora ci fossero ancora dubbi, ieri ci ha pensato il ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, a dirsi favorevole a questa ipotesi «che esclude l'uscita del tunnel di base a Venaus e che, con un percorso lungo la Val Sangone, recupera il passaggio a Orbassano». Poco importa che Bianchi abbia detto di essere disponibile a «studiare» questa soluzione. L'ipotesi

AZIONE COORDINATA

Prodi lavora a uno studio di fattibilità da presentare a Bruxelles il prossimo mese. Primo esame con i sindaci a Palazzo Chigi il 13 giugno

esiste e Bianchi si è apertamente dichiarato in favore. Non solo. Anche il ministro dell'Ambiente, Alfonso Pecoraro Scanio, intervenendo allo stesso convegno organizzato dai Verdi sui «cantieri utili», ha fatto capire, sia pure in termini meno espliciti, di essere pronto a valutare questa nuova soluzione.

«Per noi era fondamentale — ha detto Pecoraro Scanio — cancellare la prima ipotesi progettuale. Ma non abbiamo mai detto di essere contrari al potenziamento della ferrovia o di essere contrari per principio ai tunnel. Siamo contrari al tunnel di Venaus». Curiosa definizione, il «tunnel di Venaus», che la dice lunga sulla possibilità di discutere ipotesi che — come dice anche Bianchi — non sbuchino nella parte della val Susa più ostile all'opera.

Come è noto dalle anticipazioni del Sole-24 Ore e dalle conferme ufficiose avute in sede di Governo e di Osservatorio tecnico, una «quinta soluzione» —

che sia un mix delle quattro esaminate finora, comprese l'opzione zero e il potenziamento della linea storica — è stata già abbozzata e si comincerà a discutere ufficialmente al tavolo istituzionale del 13 giugno a Palazzo Chigi: prevede l'uscita del tunnel 8-10 chilometri più a sud di Venaus, lascia intatto il Musinè (la montagna dove sono state trovate tracce di amianto), punta sul potenziamento prioritario (in termini temporali) dello scalo merci di Orbassano e del nodo di Torino dove si allaccia attraverso corso Marche. Lo studio di fattibilità di questa soluzione che Romano Prodi e Antonio Di Pietro intendono presentare a Bruxelles il 23 luglio prossimo prevede anche una serie di misure accessorie di politica dei trasporti, mirate a scoraggiare il trasporto su gomma e a potenziare il traffico merci su ferrovia già a partire dal 2008.

Bianchi e Pecoraro Scanio hanno parlato ieri anche del piano delle grandi opere, che il Governo dovrà allegare al Dpef (si veda l'articolo a fianco). Bianchi ha illustrato le misure che intende introdurre in questo allegato, ma ha ammesso di non aver ancora confrontato queste proposte con quelle del ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro, che ha la titolarità della proposta da portare al Cipe. «Quest'anno però — ha detto Bianchi — non mi farò sorprendere con l'allegato infrastrutture del Dpef come successe lo scorso anno e intendo coordinare il lavoro con Di Pietro mediante un apposito tavolo di confronto a Palazzo Chigi». Di Pietro, che ha già trasmesso a Romano Prodi un proprio elenco di opere prioritarie, quest'anno troverà comunque al Cipe e in Parlamento un atteggiamento più battagliero dello scorso anno. «È bene che il ministro delle Infrastrutture ricordi — ha detto la presidente della commis-

sione Lavori pubblici del Senato, Anna Donati — che l'allegato infrastrutture al Dpef dovrà passare per il parere delle commissioni parlamentari».

Anche Pecoraro Scanio, che ha comunque ribadito di aver sbloccato numerosi lavori con la Via, ha detto di essere favorevole a una «cabina di regia» per identificare le priorità infrastrutturali e all'uso della Vas (valutazione ambientale strategica) per individuare le opere davvero utili a una politica dei trasporti eco-compatibile. Il ministro dell'Ambiente ha inoltre criticato «l'infimo livello della qualità progettuale di molte opere indirizzate alla commissione Via per il parere».

La «quinta soluzione» arriva dopo le quattro già analizzate: opzione zero, potenziamento linea storica, «sinistra Dora» (ovvero il progetto storico di Ltf) e «destra Dora».

Le «invarianti» della «quinta soluzione» sono, per ora:

- fine del tunnel di base localizzata dieci chilometri più a sud di Venaus;
- progetto di riqualificazione della bassa val di Susa con la ricucitura del territorio attraversato dalla vecchia ferrovia;
- potenziamento dello scalo merci di Orbassano;
- ingresso nel nodo di Torino attraverso corso Marche.

