

INFRASTRUTTURE**Tav, chiesti a Bruxelles
1,2 miliardi di euro**

Simona Lorenzetti a pagina 7

INFRASTRUTTURE Torino-Lione sempre più realtà**Tav, consegnato il dossier:
servono 1,2 miliardi di euro***Telt ha presentato a Bruxelles la richiesta di finanziamenti del 40 per cento dell'opera. Il costo complessivo è di 3 miliardi***Simona Lorenzetti**

■ Come annunciato all'indomani della firma del trattato italo-francese per la realizzazione del Tav è giunto il momento di chiedere i finanziamenti per trasformare in realtà il progetto. Ieri mattina, poco prima della dieci, Telt, Tunnel Euralpin Lyon Turin, ha consegnato all'Unione europea il dossier di finanziamento, per un importo di circa 1,2 miliardi per oltre 3 miliardi di lavori, per la realizzazione della sezione transfrontaliera della futura linea, merci e passeggeri, Torino-Lione.

La domanda di finanziamento per il programma pluriennale 2014-2020, che segue la conferma dell'impegno per la realizzazione dell'opera del presidente francese François Hollande, e del premier italiano Matteo Renzi, risponde all'invito a presentare progetti relativi al Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), lanciato dalla Commissione europea l'11 settembre 2014. Con la consegna di ieri mattina si conclude l'intenso ciclo preparatorio alla fase esecutiva, che ha visto: l'approvazione del Progetto Definitivo della tratta italiana della sezione transfrontaliera, l'as-

**CHIOMONTE** Per quanto riguarda il tunnel geognostico sono stati raggiunti i 2400 metri**OPERA
Lo scavo del tunnel
di base inizierà
nel 2016 a Chiomonte**

segnazione della gara per la certificazione dei costi alle società Groupement Tractebel Engineering SA / TUC Rail, la nascita del nuovo promotore e la firma del protocollo addizionale per l'avvio dei lavori firmato dai ministri Maurizio Lupi e di Alain Vidalies.

La sezione transfrontaliera della Torino Lione, di cui Telt è responsabile dei lavori di realiz-

zazione e della gestione della futura infrastruttura, ha una lunghezza di circa 65 chilometri tra Saint-Jean-de-Maurienne in Savoia e Bussoleno in Piemonte.

L'opera comprende il nuovo tunnel di base del Moncenisio, a doppia canna di 57 chilometri, l'opera principale della nuova infrastruttura, le stazioni internazionali di Susa e di Saint-Jean-de-Maurienne, con gli impianti ferroviari per l'esercizio e la manutenzione della linea, le interconnessioni alla linea storica Torino-Frejus-Chambery e le opere connesse, tra cui



le 4 gallerie di servizio (discenderie) e i due pozzi di ventilazione.

Il tunnel di base del Moncenisio sarà scavato alla base della montagna tra 570 e 474 metri sul livello del mare. Presenta un «profilo di pianura» con un tracciato quasi piatto, con una pendenza massima del 12,5 per cento, contro quella attuale del 30 per cento, e un percorso progettato per una velocità di riferimento di circa 100 chilometri l'ora per le merci e 220 chilometri l'ora per i passeggeri. Il tunnel permetterà di realizzare un notevole risparmio energetico e garantisce le migliori condizioni per l'affidabilità, la rapidità, la sicurezza del trasporto ferroviario destinato sia alle merci sia ai passeggeri. Proseguono in Italia e in Francia i lavori di realizzazione delle gallerie esplorative ai cantieri di Chiomonte, dove sono stati raggiunti i 2400 metri, e di Saint-Martin-La-Porte, iniziati a gennaio 2015.

Gli scavi del tunnel di base inizieranno nel 2016 e molto probabilmente si comincerà a scavare partendo da Chiomonte invece che da Susa come era previsto in un momento. Una scelta dettata per contenere il più possibile le eventuali contestazioni contro l'opera che fino ad oggi ne hanno caratterizzato la realizzazione. A Susa l'ostacolo più grande è il sindaco No Tav Sandro Plano e quindi per evitare uno scontro diretto con il territorio l'opzione migliore è quella di partire da Chiomonte.

Twitter: @S_Lor75