

Disco verde dall'Osservatorio a un tunnel di 19 chilometri tra Orbassano e Settimo

# Tav, la gronda va sottoterra

## Gallerie a rischio, un vertice

**L**A GRONDA merci che collegherà la Torino-Lione con la linea per Milano sarà sottoterra. Diciannove chilometri da Orbassano a Settimo ad una

profondità di 50 metri. Una soluzione presentata da Rfi nell'ultima riunione dell'Osservatorio. Lunedì i tecnici di Comune e Fer-

rovie saranno in Prefettura per il piano di emergenza del passante e per scongiurare la chiusura.

LONGHIN E MARTINENGI  
A PAGINA IV

# La "gronda" della Tav va sottoterra

*Un tunnel di 19 chilometri da Orbassano a Settimo: sindaci soddisfatti*

**DIEGO LONGHIN**

**D**ICIANNOVE chilometri di galleria tra l'interporto di Orbassano e l'incrocio con la Torino-Milano a Settimo. La gronda merci della linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione non passerà più in superficie, ma sottoterra, ad oltre 50 metri di profondità, in corrispondenza della tangenziale, correndo sotto il letto dello Stura e della Dora.

Questa è la soluzione che Rfi e il braccio operativo Italferr hanno studiato per mettere tutti d'accordo, ad iniziare dai Comuni di Venaria e Torino. D'altronde il tunnel secondo i tecnici delle Ferrovie è la soluzione migliore per superare non solo le osservazioni delle amministrazioni locali, che possono sfociare in nuove proteste dei residenti della zona Nord, ma anche dal punto di vista economico. In pratica lo scavo della galleria sarebbe più semplice e più economico rispetto ad un passaggio in superficie con tanto di attraversamenti della tangenziale e dei fiumi Stura e Dora in diversi punti.

L'ipotesi è stata presentata dagli ingegneri di Italferr negli ultimi due incontri dell'Osservatorio Torino-Lione, guidato dall'architetto Mario Virano. Ed è stata accolta positivamente dalla maggior parte dei rappresentanti degli enti locali. Fino a due mesi fa erano tre i tracciati possibili: far passare la Tav in mezzo alla tangenziale, farla transitare a Sud della tangenziale, vicino però ai

centri abitati, oppure realizzare una galleria sotto piazza Stampalia e via Druento. Le prime due soluzioni non trovavano d'accordo il Comune di Venaria, l'ultima quello di Torino. Ora la proposta di Italferr risolve in un colpo solo tutte le questioni.

Molto soddisfatto il sindaco di Venaria, Nicola Pollari, uno dei primi a battersi per evitare che una linea ad alta velocità potesse passare a pochi metri dalla tangenziale, raddoppiando i problemi dei residenti. «Non solo — aggiunge il primo cittadino — un cantiere del genere avrebbe voluto dire sopportare un disagio continuo per anni, tra corsie chiuse, traffico in tilt, caselli e viadotti da rifare, attraversamenti dei fiumi che avrebbero deturpato ancor di più tutta l'area».

Si tratta di una soluzione radicale, che però esclude impatti in superficie e sembra più gestibile da un punto di vista finanziario e della convivenza con i cantieri. Un tracciato che sembra convincere anche il presidente dell'Osservatorio sulla Torino-Lione, Mario Virano. Rfi e Italferr hanno già presentato un dossier di massima, ma i tecnici si riservano ulteriori approfondimenti prima di arrivare ad un'ipotesi definitiva. La querelle su dove far passare la gronda merci per collegare Orbassano, attraverso il tunnel sotto corso Marche, con l'incrocio della linea ferroviaria Torino-Milano sembra però ormai destinata ad essere archiviata del tutto.

**Il progetto di Italferr consentirà anche un risparmio economico sui costi di realizzazione**



© RIPRODUZIONE RISERVATA