Torino-Lione. Documento dell'Osservatorio: i costi per la tratta italiana (Susa-Torino) scendono da 4,3 a 1,7 miliardi, quelli complessivi da 9 a 4,7

Progetto low-cost per la Tav

Maria Chiara Voci
TORINO

Costi ridotti e nuovo iter per il progetto italiano della Torino-Lione. Che – nell'era della project review e del dopo Codice Appalti – viene spacchettato in fasi, diventa la somma di singoli progetti autonomi (incardinati nelle procedure ordinarie) e, da qui al 2030 (anno di entrata in esercizio della linea internazionale), prevede opere per circa 1,7 miliardi di euro (contro i 4,3 miliardi previsti nel vecchio progetto preliminare del 2011).

La trasformazione è contenuta in un documento, appena approvato dell'Osservatorio tecnico guidato da Paolo Foietta ed elaborato in accordo con la struttura di Missione del ministero (coordinata da Ennio Cascetta) e con i vertici delle Ferrovie. «Si tratta – spiega lo stesso Foietta – di un dossier che, dopo il via libera del 20 giugno, può entrare sia nel Piano generale dei trasporti e della logistica che nel Dpp. Per poi confluire nel Contratto di programma con le ferrovie. Tutto parte da una nuova impostazione di pensiero, che punta a rispondere alle necessità via via che si presentano».

IL PIANO
La review riguarda il tragitto: la nuova ferrovia ad alta capacità sarà soltanto la tratta internazionale

La review riguarda, innanzitutto, il tragitto. Di fatto la nuova ferrovia ad alta capacità è solo la tratta internazionale (come definito nell'accordo binazionale Italia-Francia del 30 gennaio 2012), da Saint-Jean-de-Maurienne a Susa (fino alla connessione a Bussoleno con la linea storica). Opera cofinanziata dalla Ue e che, sotto l'aspetto della procedura, prosegue il suo iter nei cardini della ex legge obiettivo (il definitivo è stato approvato dal Cipe nel 2015). Al contrario, sia lato Italia che Francia, i progetti nazionali sono solo adeguamenti delle tratte di adduzione, necessarie al funzionamento della nuova linea Av. Al punto che non esisterà più un unico progetto unitario lato Italia: ma singoli interventi ordinari, ciascuno con la propria progettazione, da realizzare entro il 2030.

Garantire unitarietà e raccordo sarà compito dell'Osservatorio. Nella fase uno, in particolare, sono compresi il riadeguamento della linea storica fra Bussoleno e Avigliana, un tunnel in due tronchi sotto la collina morenica (con tracciato ridotto); il riuso dello scalo San Paolo e l'adeguamento del Passante di Torino. Al futuro slitta invece la Gronda merci a Nord di Torino, perché - in vista di un riadeguamento della Trofarello, Alessandria e Novi - i treni che non entreranno nel Passante potranno riconnettersi all'alta velocità e al Terzo Valico da Sud. La conseguenza è una notevole riduzione nelle cifre: che per la parte italiana scendono da 4,3 a 1,7 miliardi circa, che sommati ai circa 2,9 miliardi a carico dell'Italia per la tratta internazionale portano a 4,7 miliardi la spesa del nostro Paese, rispetto ai 9 dei progetti del 2011. «Tutto sarà comunque effettuato senza penalizzare le potenzialità della linea – conclude Foietta –. Che, nel 2030, sosterrà un traffico di 180 treni al giorni, di cui 162 merci, per un totale di 25 milioni di tonnellate l'anno e 3 milioni di passeggeri. Con un tempo di percorrenza, fra Torino e Lione, di un'ora e 56 minuti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.