

Infrastrutture. Incontro a Torino tra i vertici della società internazionale e il sindaco Appendino (che ribadisce la sua contrarietà)

Tav conferma lavori e calendario

Iter autorizzativo e scavi proseguono per completare l'opera entro il 2030



Filomena Greco

TORINO

Il tema della Torino-Lione al centro di un incontro, istituzionale e politico insieme, tra la Città di Torino e i rappresentanti di Francia e Commissione europea. Al tavolo della sindaca Chiara Appendino Louis Besson, presidente della commissione intergovernativa italo-francese della Torino-Lione, e Laurens Jan Brinkhorst, coordinatore della Commissione europea per il Corridoio Mediterraneo di cui la tratta internazionale della Torino-Lione fa parte. Un incontro a cui Besson e Brinkhorst si erano detti disponibili in una lettera inviata alla nuova amministrazione subito dopo la vittoria amministrativa. Disponibilità colta dalla Appendino che ha fissato la data dell'8 settembre. Un passaggio istituzionale in

cui Brinkhorst ha ribadito che i cantieri inizieranno a luglio prossimo e ha sottolineato di aver presentato alla sindaca «non solo il punto di vista della Francia e dell'Italia, ma anche di Spagna, Slovenia, Croazia e Ungheria, paesi che attendono il completamento di un'opera al servizio del 18% della popolazione europea in regioni

IPROSSIMI PASSAGGI

Il primo cittadino vedrà la settimana prossima il ministro Delrio. Attesa la ratifica dell'accordo dei due Parlamenti nazionali

che rappresentano il 17% del pil». Un incontro che segue quello di Appendino con il responsabile dell'Osservatorio Paolo Foietta e precede quello con il ministro Delrio, la prossima settimana, che non cambia gli equilibri. Torino resta contraria all'opera come ri-

badito dalla sindaca, mentre iter autorizzativo e lavori proseguono. I lavori sono quelli preparatori, gli scavi di Chiomonte e di Saint-Martin-La-Porte, dove da agosto la talpa "Federica" ha iniziato la realizzazione dell'ultimo cunicolo esplorativo di 9 chilometri. L'iter è quello della ratifica da parte dei due Parlamenti dell'accordo Italia-Francia e della progettazione esecutiva sulla tratta internazionale da 8,6 miliardi - 12 lotti, 57 chilometri di tunnel di base e due stazioni internazionali, St. Jean de Maurienne e Susa - accanto al lavoro che l'Osservatorio sulla Torino-Lione sta invece portando avanti sulla tratta italiana all'Av fino a Torino.

L'obiettivo è essere pronti per il 2030, quando il tunnel di base e le due stazioni internazionali saranno operative, con un tracciato misto di 46 chilometri che collegherà il nodo ferroviario di Torino alla tratta internazionale. Su questo versante si sta lavorando a partire da alcuni punti fissi stabiliti a fine giugno dall'Osservatorio con ministero delle Infrastrutture e Rfi: il potenziamento della linea esistente tra Bussoleno e Buttigliera; il collegamento in variante della linea storica con lo scalo San Paolo (che, nel riassetto generale, sarà la fermata passeggeri del Sistema Ferroviario Metropolitan) inglobando lo scalo di Orbassano; l'attraversamento del nodo ferroviario di Torino verso Novara e Milano e, a sud, la connessione via Alessandria con i porti liguri e il corridoio Genova Rotterdam. Investimenti per 1,7 miliardi, un costo ridotto rispetto alla stima del progetto preliminare che superava i 4,3 miliardi, per andare incontro alle esigenze di sostenibilità dell'opera. La partita a questo punto è tutta politica, l'obiettivo è inserire gli interventi come prioritari nel programma pluriennale allo studio di Rfi e ministero delle Infrastrutture.

L'intervento più consistente è il collegamento con lo scalo merci di Orbassano, un adeguamento

del tracciato che costerà 1,5 miliardi e che separerà il percorso delle merci dalla tratta riservata ai passeggeri, su un percorso di 22,5 chilometri (14 di galleria, 8,9 di galleria naturale e 4,9 di galleria artificiale a Rivalta). «Orbassano non è uno scalo morto - sottolinea Paolo Foietta, responsabile dell'Osservatorio - ad oggi registra oltre 12 mila treni programmati all'anno, è il terzo scalo del Nord Ovest superato per quantità solo da Novara e da Milano Smistamento». Il punto, ribadisce Foietta, è lo svantaggio economico dell'attuale linea storica, «con un differenziale di costo rispetto alle linee di valico più moderne di almeno il 50% per ogni tonnellata, del 100% se si considera il nuovo Gottardo».

Gli interventi di adeguamento lungo i 23,5 chilometri della linea storica, da Bussoleno fino ad Avigliana, hanno un costo stimato di 200 milioni. La linea ha già un interesse tra i binari che supporta la sagoma dei treni merci mentre i lavori da realizzare riguarderebbero l'adeguamento di cavalcavia, pensiline e segnali, oltre che interventi per la riduzione del rumore aridosso dei centri abitati. Per il nodo di Torino sono previsti lavori di completamento ed adeguamento di linee esistenti. «Il completamento del passante ferroviario - spiega Foietta - permetterebbe di completare la galleria Porta Nuova-Porta Susa, già realizzata per oltre 4 chilometri. Mancano solo 120 metri di galleria, 300 metri di allargamento della trincea di ingresso in Porta Nuova e l'armamento ferroviario su 4,5 km». La novità è il passaggio a «Sud-Est», chiarisce Foietta, cioè la realizzazione di una connessione ferroviaria a standard europeo in direzione di Alessandria. A regime, dunque, si realizzerebbe un sistema a forbice, all'altezza di Orbassano, che permetterebbe alle merci di proseguire verso Novara e Milano oppure di scendere verso Alessandria e i porti liguri.



La mappa dell'opera

La nuova linea Torino-Lione
in territorio italiano

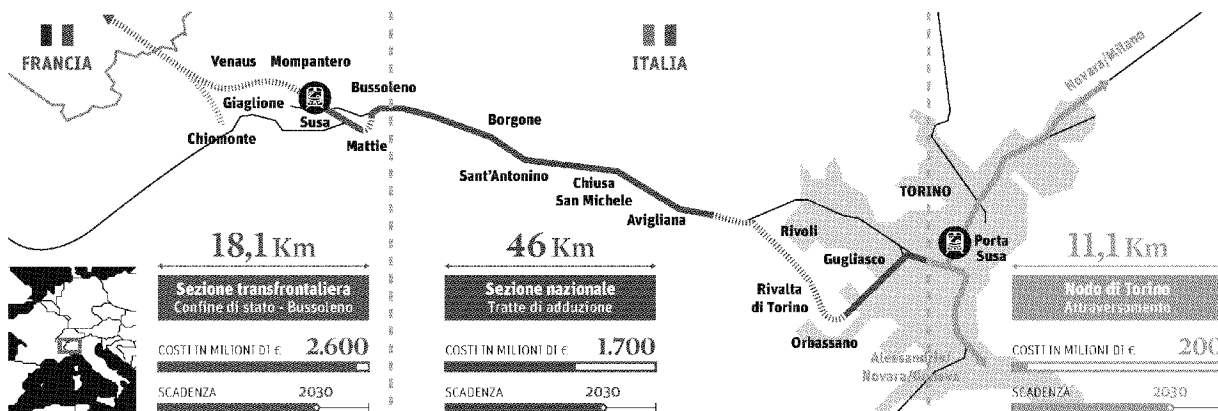
LEGENDA

Tratto di linea in superficie

Tratto di linea in galleria

Galleria esplorativa
della Maddalena

Stazione internazionale



Fonte: RFI (Rete Ferroviaria Italiana)