

Tav. La tratta nazionale entra nella programmazione finanziaria di Rfi: revisione low cost della progettazione

Torino-Lione, in arrivo 1,7 miliardi

Filomena Greco
TORINO

La versione "low cost" per la tratta italiana della Torino-Lione, da Bussoleno allo snodo metropolitano di Torino, fa un passo avanti ed entra nella programmazione finanziaria di Rfi per i prossimi anni. Questo significa che il Cipe ha approvato la lista di interventi proposti, stanziando risorse per 1,7 miliardi. Si tratta di interventi - necessari ad adeguare la rete ferroviaria esistente fino a Torino - inseriti nel Contratto di programma 2017-2020 di ministero dei Trasporti e Rfi, che potranno passare alla progettazione definitiva e alla realizzazione per garantire una rete "capiente" entro il 2030, anno previsto per l'entrata in esercizio del tunnel di base.

Dal punto di vista tecnico si chiama project review, in gergo fasizzazione: un lavoro di esame e revisione della precedente progettazione preliminare - che prevedeva interventi per oltre 4 mi-

liardi - utile per definire in quali situazioni sarà possibile adeguare la rete esistente - ad esempio la tratta tra Bussoleno-Avigliana - e quali gli interventi strutturali invece saranno necessari - è il caso della tratta di adduzione metropolitana, tra Avigliana e Torino, dove si progetterà il tunnel

GLI INTERVENTI

Passano alla progettazione definitiva gli interventi per adeguare la rete ferroviaria esistente fino a Torino: realizzazione entro il 2030

della Collina Morenica - per adeguare gli accessi alla futura alta velocità. Un lavoro che ha determinato un taglio dei costi - da 4 a 1,7 miliardi - e che ha ridefinito il modello di esercizio, alla luce dei nuovi scenari di traffico. Proprio questo passaggio ha rimesso al centro il tema delle stime "gon-

fiate", argomento tra i più sostenuti dagli oppositori all'opera. «Con questo lavoro - dice Paolo Foietta commissario di Governo per l'Alta velocità - abbiamo stabilito con stime accurate che il valico alpino che separa Italia e Francia è attraversato da 41-42 milioni di tonnellate di merci all'anno e che la quota su ferro è diminuita, fino ad arrivare al 7%». La linea storica «è morta» aggiunge Foietta: «Con l'apertura dei nuovi tunnel di base nell'arco alpino si sta assistendo al crollo nel transito merci. Il problema resta strutturale e irrisolvibile». Se anche sul versante francese si vogliono centrare gli obiettivi Ue sull'intermodalità - 30% di merci su ferro entro il 2030, 50% entro il 2050 - il tunnel di base, è la sintesi, rappresenta l'unica soluzione. E i 162 treni merci al giorno, con i 22 treni passeggeri a lunga percorrenza, questa la conclusione del lavoro, una previsione adeguata. «Il decennio di crisi - sintetizza Roberto Zucchetti

dell'Università Bocconi - ha inciso sulla domanda di trasporto ma anche sull'offerta, trasformando completamente il modello. Oggi il trasporto merci su ferro è prevalentemente combinato, le merci viaggiano su tratte lunghe, oltre i mille chilometri e per essere competitivi con la strada servono treni lunghi e ad alta capacità». Valutazioni che portano a sostenere la scelta di investimento fatta. «Per giustificare l'opera - è uno dei passaggi della relazione consegnata al Governo - sarebbe sufficiente che nel 2038, la ferrovia riesca a trasportare il 50% del traffico attuale», tenendosi bassi circa 20 milioni di tonnellate. «La scelta del fasaggio - sottolinea Mario Virano, direttore di Telt - sta dando i suoi frutti. Per quanto riguarda i lavori sulla tratta internazionale, in primavera partirà l'iter dei bandi sui lavori principali ed entro 18 mesi avremo contratti per 5,5 miliardi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

