

LA TORINO-LIONE

## E' necessaria la Tav?



A CURA DI MAURIZIO TROPEANO

### A che cosa serve la nuova linea ferroviaria Torino-Lione?

L'obiettivo principale è il trasferimento delle merci sulla ferrovia. Oggi circa l'85% degli scambi attraverso il confine italo-francese è realizzata con i Tir. La Tav è un elemento di una politica più globale, che comprenderà anche misure di regolazione della circolazione degli autocarri e l'introduzione di un servizio di «autostrada ferroviaria», simile all'Eurotunnel, che consentirà il trasferimento di circa 600 mila Tir dalla strada alla ferrovia.

### Si tratta di un collegamento riservato solo alle merci?

La linea sarà «mista»: oltre ai diversi tipi di treni merci, accetterà anche i treni viaggiatori a media velocità (220 km/ora) e migliorerà notevolmente la circolazione delle persone. Da Torino si arriverà a Parigi in appena 3 ore e 20 minuti.

### Perché realizzare una nuova linea se il traffico merci non cresce come previsto?

Il traffico di merci sull'arco alpino è passato dai 68 milioni di tonnellate del 1984 a 165 nel 2007 con una crescita annuale media del 3,9%. La crisi del biennio 2008/2009 ha rallentato temporaneamente questo boom. Le simulazioni di traffico svolte sul confine italo-francese prevedono nel 2030 un aumento fino a 90-100 milioni di tonnellate, di cui 55-65 sui tunnel del Frejus (ferroviario e stradale) e del Monte Bianco.

### Perché non utilizzare la linea storica, che ha una capacità di traffico limitata a 6 milioni di tonnellate l'anno contro le 10,5 raggiunte nel '97?

Sfruttare al massimo la linea storica significa far passare 230 treni al giorno, compresi quelli passeggeri, all'interno dei centri abitati. Questo vuol dire un convoglio ogni sette minuti di giorno e di notte. Esiste quindi un problema sicurezza, perché sulla linea storica passano anche merci pericolose e altamente infiammabili.

### Perché è necessario realizzare una galleria sotto la montagna lunga oltre 50 chilometri?

Tutti i trafori realizzati tra la metà dell'Ottocento e l'inizio del Novecento sono lunghi circa 10 chilometri e a mille metri d'altezza. Oggi i treni merci per essere convenienti devono essere molto lunghi e pesanti e viaggiare in pianura. Dove ci sono le montagne, per garantire l'efficienza, si scavano gallerie e, a partire dalla Svizzera, si scavano a livello della pianura e con una lunghezza di circa 50 chilometri.

### Quando si è iniziato a parlare della Tav?

Nel giugno 1990: al vertice italo-francese di Nizza i due governi sot-

tolineano l'interesse di studiare l'opportunità di un nuovo collegamento. Nell'ottobre del 1991 Roma e Parigi incaricano i rispettivi enti ferroviari di avviare uno studio di fattibilità.

### Qual è il ruolo dell'Europa?

La linea fa parte dei progetti delle reti di trasporti transeuropea ritenuti «prioritari» dall'Ue per migliorare gli scambi economici e di persone. Bruxelles contribuisce al 30% del costo della tratta internazionale e ha già messo a disposizione 692 milioni.

### Quali sono le principali

### critiche di No Tav?

L'opera è ritenuta inutile, costosa e dannosa per l'ambiente. Tra il 2004 e il 2005 il movimento ha visto in prima linea i sindaci della Bassa Val Susa con le fasce tricolori ed è riuscito a bloccare la prima campagna di sondaggi.

### Che cosa è successo dopo gli scontri di Venaus del dicembre 2005?

Il governo Berlusconi, in accordo con Regione e Provincia ed enti locali, istituì un tavolo composto da esperti per arrivare ad una concerta-

zione condivisa del progetto. La presidenza dell'Osservatorio è affidata a Mario Virano. In questi cinque anni il vecchio progetto è stato archiviato e l'Osservatorio ha fatto diventare la nuova linea elemento centrale per lo sviluppo del territorio. Si sono condizionate nuove indicazioni di tracciato che dovranno essere trasformate in linee guida per i progettisti.

### A che punto siamo?

In Francia sono finiti gli scavi di due dei tre cunicoli esplorativi. Il terzo è in fase di completamento. Tutti i Comuni hanno approvato il progetto

della parte francese del tunnel di 46 chilometri. In Italia l'Osservatorio ha dato il via libera ad un piano dei sondaggi che dovrebbe partire nei prossimi giorni. Entro la fine di gennaio saranno consegnate le linee guida per avviare il progetto preliminare sui 12 chilometri italiani.

### Quanto costa l'opera?

In assenza di un progetto si può parlare solo di costi legati a stime parametriche, che indicano in 8/9 miliardi il costo della tratta internazionale e in 8 miliardi la spesa per i percorsi in Italia e Francia.