



tagli anche sul Tav: il tunnel Orsiera forse nel 2035

di MASSIMILIANO BORGIA

SPARISCE fino al 2025 la Gronda merci di Torino. Sparisce l'interconnessione di Chiusa S. Michele. Spariscono l'area di carico dello smarino a San Giuliano e di Rivoli. Con questi tagli, l'Osservatorio ha pronto il piano di fasaggio per la realizzazione della Torino-Lione deciso nella ultima riunione del tavolo di Palazzo Chigi.

Sarà sul tavolo della Cig, mercoledì, per consentirne l'esame sulla tratta internazionale. L'obiettivo è consegnare al governo una proposta che possa essere una base credibile di trattativa con la Francia per la stipula del nuovo trattato internazionale. E per convincere i francesi a una nuova ripartizione dei costi la condizione essenziale è la loro riduzione.

Per questo, puntando sui rinvii di tratte considerate meno urgenti, da un costo di 10 miliardi e mezzo (che al netto del 30 per cento pagato dall'Unione europea diventavano oltre 7), si passa a un costo di 8 miliardi, che, meno il 30 per cento del contributo Ue, diventano 5 miliardi e 600 milioni per la tratta internazionale. «A questo punto è proponibile un obiettivo di ripartizione dei costi in parti uguali di 2 miliardi e 800mila euro - commenta Mario Virano - Che lascerebbe inalterato l'impegno di spesa per la Francia. Ricordo, infatti, che con l'ipotesi a oltre 10 miliardi, con la quota francese al 37 per cento al netto dei contributi Ue, Parigi avrebbe comunque versato quasi 2 miliardi e 700. In più, si tratta sempre di una cifra ripartita in 15 anni e sostenuta da un mutuo 50ennale della Bep».

Al nuovo costo della tratta internazionale di 2 miliardi e 800 milioni, per l'Italia si aggiunge naturalmente anche il costo della tratta nazionale: un miliardo e 800 milioni, che porta così, per noi, il

costo del Tav a 4 miliardi e 600 milioni.

Una riduzione che si porta dietro, naturalmente, anche un taglio delle

Mercoledì sul tavolo della Cig: sparisce l'interconnessione di Chiusa S. Michele

spettanze per le compensazioni. Visto che si tratta del 5 per cento del costo dell'opera (sempre che la manovra finanziaria non riduca questa percentuale), si parla adesso di 230 milioni. Cifra davvero molto lontana da quel miliardo e 300 milioni individuata per gli interventi del Piano strategico coordinato dalla Provincia. «Ma il fasaggio non è pensato solo per ridurre i costi - ci tiene ad aggiungere Virano - Serve anche per stabilire modelli di esercizio flessibili e venire incontro alle tantissime osservazioni pervenute da parte dei Comuni».

Le fasi previste sono tre: al 2025, al 2030 e al 2035. Dal 2013 al 2025 (anche se resta ancora l'obiettivo del 2023) le realizzazioni previste sono le seguenti.

La nuova tratta internazionale sarà da Saint Jean de Maurienne a Susa. Il tunnel di base, per 45 chilometri in Francia e 12 in territorio italiano, verrà realizzato in doppia canna con tutti gli attrezzaggi. L'interconnessione con la linea storica sarà a Bussoleno. Il tunnel di base, allo sbocco a Mompantero-Susa, troverà i binari già posati a partire dai ponti di Bussoleno, a Coldimosso. Saranno in galleria (1,5 Km) tra la piattaforma di servizio di Susa e i ponti. Con questa interconnessione già realizzata, lo smarino sarà estratto fuori dalla galleria e portato con un nastro trasportatore coperto di appena 30 metri dentro l'area di cantiere e caricato sui convogli ferroviari. Sparisce così il sistema di nastri trasportatori e la piattaforma di carico a San Giuliano.

«Sfruttando la linea storica da



Bussoleno a Buttigliera non c'è più bisogno di realizzare l'interconnessione a Chiusa e dunque lo spostamento dei binari che avrebbe comportato l'interferenza con abitazioni e attività commerciali». L'interconnessione è pensata come "temporanea" ma potrebbe diventare permanente, se nel 2035 non dovesse rendersi necessaria la realizzazione del tunnel dell'Orsiera. «Con un adeguato modello di esercizio della linea, alla stazione di Susa chiunque potrebbe salire anche prendendo un Tgv ed essere a Porta Susa in 15 minuti».

A questo proposito, viene fuori che le previsioni dell'Osservatorio adesso danno capacità della linea storica fino alla cifra "astronomica" di 287 treni/giorno. «Da Bussoleno ad Avigliana, Rfi ha in corso un investimento tecnologico, soprattutto in impianti di segnalamento, che sarà in grado di ridurre enormemente il distanziamento dei treni. Con i sindacati ci eravamo trovati d'accordo in Osservatorio su una saturazione a 218 treni/giorno. Per loro sembra un obiettivo accettabile e che avrebbe reso non indispensabile la realizzazione di

una nuova linea. Quell'obiettivo prevedeva un treno ogni 7 minuti, naturalmente in transito nei centri abitati. L'obiettivo di 287 treni/giorno porterebbe i passaggi a un treno ogni 4 minuti. Mi pare inaccettabile socialmente. Per questo abbiamo chiesto a Rfi di anticipare il suo piano di realizzazione di barriere antirumore. Nel 2025 verificheremo comunque la necessità di procedere con la realizzazione della tratta dell'Orsiera.

Obiettivo: convincere i francesi ad una nuova ripartizione dei costi

Se ai sindacati dovesse andare bene così, potrebbe essere accantonata definitivamente».

L'area ferroviaria di Bussoleno potrebbe rivivere una nuova giovinezza? «Si può pensare a sviluppi nella logistica. Tutte cose che saremo felici di discutere col Comune se solo partecipasse ai tavoli».

Nello stesso periodo si scaverà il tunnel sotto la collina morenica da Ferreria a Rivoli, compreso il prolungamento fino allo scalo di Orbassano. Questa sarà la base italiana della Torino-Lione. I treni

passaggeri e merci da Milano a Orbassano transiteranno nel passante ferroviario, che entrerà in funzione alla fine del prossimo anno. Le merci pericolose continueranno a "fare il giro largo" transitando da Asti al quadrivio Zappata.

Mentre si lavorerà allo scalo di Orbassano verrà anche realizzata la nuova bretella fino al bivio Pronda scendendo di alcuni metri sotto il piano campagna. Un peduncolo in trincea che si arresterà alla profondità prevista per il futuro scavo della talpa per la Gronda merci. «In questo modo mettiamo in condizione la Regione e la

Provincia di iniziare a realizzare la bretella autostradale di corso Marche con tutte le trasformazioni urbanistiche di superficie (compreso il Capitol). Poi sarà possibile in qualunque momento scavarsi sotto per realizzare la parte ferroviaria». Nel 2025, sarà possibile iniziare lo scavo della Gronda ferroviaria, se le condizioni di saturazione del passante di Torino dovessero renderla necessaria. Uno scavo che durerebbe cinque anni e che permetterebbe solo nel 2030 la liberazione del passante dal traffico merci.

Al 2035 viene anche rinviata la realizzazione della tratta Avigliana-Susa, con il tunnel dell'Orsiera, che potrebbe anche non essere mai realizzata. Ma anche così, per Virano ha ancora senso parlare di "Nuova linea Torino-Lione". «Abbiamo verificato che il tempo di percorrenza dei treni passeggeri da Torino a Chambéry, è di appena 5 minuti in più rispetto alle previsioni con l'intera nuova linea realizzata. Rispetto ai tempi di percorrenza attuali l'abbattimento è sempre considerevole: da 152 minuti a 75. Con l'intera opera i tempi scenderebbero a 65 minuti. Per i treni merci, che sono più lenti, c'è comunque la possibilità di passare dalle attuali 1050 tonnellate a 2050. A questo punto la capacità di trasporto merci beneficia sia del dimezzamento dei tempi che del raddoppio del tonnellaggio dei convogli».

Per le merci il punto cruciale è la realizzazione definitiva dell'autostrada ferroviaria, che in questo modo avrebbe dei problemi. «E' vero che l'autostrada ferroviaria a grande sagoma non è compatibile con la distanza tra i binari delle tratte di linea storica. Ma lo stesso obiettivo può essere raggiunto con l'utilizzo del sistema modalhor e del trasporto combinato (con i convogli che trasportano solo i semirimorchi attesi alla destinazione da motrici locali, ndr). E' il sistema che si sta affermando in tutta Europa e che permetterà di transitare su tutta la rete europea, senza più i vincoli dell'attestamento ad Aiton».

Per quanto riguarda il sistema ferroviario metropolitano, la stazione di attestamento sarebbe ad Avigliana ma il parcheggio di interscambio viene realizzato alla fermata di Ferreria. «Inoltre, per ridurre il cantiere di Rivoli abbiamo accolto la richiesta di usare una parte dell'area dello scalo di Orbassano già opzionata per l'autostrada ferroviaria a grande sagoma. Qui sarà possibile ospitare una parte delle lavorazioni di cantiere e poi destinarla al ferrontage quando il cantiere sarà terminato».