

To-Lione in due fasi: il tunnel prima di tutto

Verrà proposto al tavolo di martedì: la tratta Susa-Chiusa potrebbe slittare al 2035

di MASSIMILIANO BORGIA

LATORINO-Lione potrebbe venire realizzata in due fasi. E il completamento potrebbe slittare addirittura al 2035. E' la proposta che sarà avanzata il 3 maggio nella riunione del Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi che torna a riunirsi dopo quasi tre anni. Tremonti e Letta, un anno fa, avevano chiesto esplicitamente a Virano di suggerire al governo un programma di appalti che tenesse conto della crisi economica e dell'andamento dei conti pubblici. Il "rientro" dell'opera nella legge obiettivo serve anche a questo: come chiedeva la Corte dei Conti, con la legge obiettivo si può dividere l'impegno economico per la Torino-Lione in "lotti funzionali". «A Palazzo Chigi - annuncia Virano - chiederò di approfondire un'ipotesi che preveda l'avvio dei cantieri per il tunnel di base e, quasi in contemporanea, quelli per il nodo di Torino e la tratta Orbassano-Avigliana-Sant'Ambrogio. Solo in un secondo tempo, dopo che sarà entrato in esercizio il tunnel di base, si potrà cantierare il segmento tra Chiusa S. Michele e Susa».

In questo modo l'Osservatorio sposa in parte il Fare, il documento firmato dai sindaci ai tempi di Pra Catinat che proponeva la realizzazione dell'opera per tratte che permettessero il miglioramento del servizio ferroviario locale in cintura e in bassa valle. In mezzo c'è però il tunnel di base, che in teoria sarebbe il pezzo meno "funzionale", visto che il traffico merci al valico, secondo le previsioni dell'Osservatorio, sarà l'ultimo saturarsi. «Ma il tunnel di base è la parte che ci lega alla Francia e all'Europa», vale a dire: è la tratta

che giustifica i finanziamenti europei senza i quali non ci sono i soldi per iniziare. «E non ci può essere tunnel di base senza l'area tecnica di Susa», precisa Virano, quasi a rassicurare che anche la stazione internazionale di Susa verrà realizzata entro il 2023.

Invece, la parte che si saturerà prima (si diceva «al 2018») è quella dentro Torino, che ha necessità di avere una Gronda merci prima che entri in esercizio il passante e il Sistema ferroviario metropolitano. Insieme al Nodo di Torino occorre liberare al più presto la linea storica da Torino-Orbassano ad Avigliana, dove il traffico è più intenso. E a questo punto non si pone nemmeno più il problema di avere due progetti che prevedono due cantieri identici a pochi chilometri di distanza. «Il cantiere industriale di Chiusa e quello di Sant'Ambrogio si potranno aprire in momenti diversi, quando avrà terminato la sua funzione».

«La tratta da Sant'Ambrogio a Susa si può rimandare al 2023», afferma Virano. Anche verificando l'aumento del traffico con l'apertura del tunnel di base «che è comunque l'opera che garantirà in futuro il massimo beneficio e che non può iniziare per essere poi mollata a metà». Invece il lungo tunnel dell'Orsiera (19 km), più la galleria artificiale di attacco da Chiusa, si possono procrastinare nel tempo. «Anche perché sulla linea storica, da Sant'Ambrogio a Bussoleno, in Osservatorio avevamo visto che potranno circolare fino al 2013 fino a 220 treni». La lunga e defatigante trattativa tecnica (ma anche politica) sulla capacità della linea del 1871 appartiene alla storia della Torino-Lione e dell'Osservatorio.

Fu il primo dato che i sindaci, che avevano appena ottenuto l'Osservatorio, cercarono di validare a loro favore.

Per evitare che si parlasse di "rottura" dentro l'Osservatorio, il documento finale fu presentato con ampie forbici in modo da non scontentare ferrovie e sindaci. Per la tratta Avigliana-Bussoleno si parlò di una capacità al 2020 che andava dai 199 treni al giorno previsti da Fs ai 240 previsti da Polinomia, società di consulenza dei sindaci. Ma alla fine l'accordo su un numero unico ci fu, e fu anche qui di compromesso: 220 treni, con le ferrovie che accettarono che la manutenzione si possa effettuare anche nelle ore notturne.

Ora quel numero, faticosamente strappato anche per poter dire che l'Osservatorio era il luogo dove si chiudeva la stagione del conflitto, calza a pennello per giustificare il clamoroso rinvio. Ma quella è anche la tratta più difficoltosa. Lì sono allineati i comuni No Tav duri e puri e non a caso Ltf non è mai riuscita nemmeno a realizzare i carotaggi strategici tra Bussoleno e Villarfocchiardo, più volte caricati di significato da battaglia finale e invece rimasti sulla carta.

Intanto, per i prossimi 25 anni varranno comunque le prescrizioni del Piano territoriale di coordinamento della Provincia che vieta ai Comuni di modificare i piani regolatori nella fascia di progetto della Torino-Lione, almeno nelle zone in cui saranno previste lavorazioni in superficie.

Il fasaggio dovrebbe venire incontro anche alle esigenze francesi. La Francia, dopo avere concluso la sua parte con lo scavo delle tre discenderie, vuole impegnare i propri fondi

pubblici su assi più strategici e preferisce occuparsi del collegamento con l'Italia in modo graduale. «Anche la Francia ha piani di realizzazione della sua tratta che vanno al 2023 e all'orizzonte 2035», conferma Virano.

Ma se si guarda all'agrément dei "cugini", non si può dimenticare che una delle due richieste del Commissario europeo per concedere un rinvio e non chiudere i rubinetti per l'opera era la firma di un nuovo trattato italo-francese entro il 2010 e poi entro i primi mesi del 2011. L'occasione avrebbe potuto essere il vertice di Roma di martedì scorso, dove di Torino-Lione non si è nemmeno accennato. Adesso ci si interroga a quando è stato rimandato il nuovo trattato e se l'Ue accetterà ancora questo ritardo, proprio nei mesi in cui si sta preparando il nuovo libro bianco europeo sui trasporti.

Dunque per fare passare i treni tra la nuova linea Torino-Lione e la linea storica saranno attive le interconnessioni per parecchi anni. Ma non sarà facile coordinare due progetti, che non hanno iniziato nello stesso momento l'iter di approvazione. Se per il progetto di Ltf della tratta internazionale dal confine a Sant'Ambrogio si è in attesa dell'approvazione da parte del Cipe, per quello di Rfi della tratta nazionale, la Conferenza di servizi inizierà soltanto il 27 maggio.

Per questo il presidente della Provincia, Antonio Saitta, ha chiesto alla Regione di concepire il termine di 60 giorni per la presentazione delle osservazioni da parte dei Comuni, «in modo elastico, per permettere a tutte le amministrazioni di presentarle».