

**Alta velocità.** Meno chilometri in Italia e taglio di quasi 5 miliardi per il collegamento ferroviario

# Cura dimagrante per la Torino-Lione

**Maria Chiara Voci**  
TORINO

La versione "low-cost" della Tav taglia (e rimanda a dopo il 2030) anche un pezzo del nodo di Torino. La gronda merci, che deve bypassare il capoluogo piemontese, sarà realizzata solo in un secondo tempo. Con un risparmio, sull'orizzonte del 2025 e sulla tratta nazionale, di 2,6 miliardi, che si aggiungono ai 2 miliardi già "stornati" sulla parte comune, grazie al posticipo dopo il 2035 del tunnel dell'Orsiera e dell'interramento dei binari fino ad Avigliana.

La nuova, momentanea, "sforbiciata" compare nello studio per il "fasaggio" dell'opera, a cui ha lavorato nei mesi scorsi l'Osservatorio di Virano e che, per la parte internazionale, dovrà essere validato dalla Conferenza intergovernativa del prossimo 6 luglio. Lavorando sulla suddivisione del progetto in tre fasi temporali (2025, 2030 e 2035), l'impegno economico richiesto ai governi

## VERIFICA

L'ipotesi «low cost» studiata dall'Osservatorio di Virano sarà esaminata il 6 luglio in occasione della prossima Conferenza intergovernativa (sia quello italiano che quello francese) nei prossimi anni è notevolmente ridotto.

«Fra 14 anni, quando entrerà in funzione la linea - spiega il commissario Mario Virano - tutti i treni, anche quelli merci in uscita dal sito logistico di Orbassano, eccetto i carichi pericolosi e i convogli diretti in Liguria, imboccheranno il Passante ferroviario, che entrerà in funzione nel 2012 e per un lungo periodo non sarà saturo. Questo non significa che la gronda non sarà realizzata, ma solo che sarà rimandata a dopo il 2030. Quando poi saranno terminati i lavori, allora il passante tornerà a essere dedicato all'esclusivo trasporto locale e regionale».

Conti alla mano, la soluzione porta la spesa di breve periodo, per la tratta nazionale, dai 4,4 miliardi annunciati lo scorso anno agli 1,8, relativi al tunnel sotto la collina Morenica e al restyling del sito logistico di Orbassano, che restano confermati come da progetto preliminare.

Analogo risparmio anche sul-

la parte comune. Qui l'ipotesi accreditata, in attesa della Conferenza, è il taglio di 24 chilometri sul versante italiano: la tratta transfrontaliera della Tav si ferma sul territorio di Susa e scende, perciò, da 84 a una sessantina di chilometri. «I lavori coinvolgeranno così i soli comuni di Chiomonte e Susa - prosegue Virano -. In uscita dal tunnel di base, la linea entrerà nella stazione internazionale di Susa e da qui si raccorderà, attraverso due gallerie della lunghezza complessiva di circa 3 chilometri, con i binari della linea storica, all'altezza dell'attraversamento del fiume Dora e di Bussoleno. Dovrà essere sostituito uno dei due ponti, ancora in muratura, che nella nostra proposta potrebbe essere utilizzato come attraversamento ciclopedonale del fiume. Questa soluzione, oltre a regalare a Bussoleno un ruolo centrale per lo sviluppo logistico, cancella, ovviamente, l'ipotesi di un accordo futuro fra l'alta velocità e binari tradizionali nella piana delle Chiuse. Quindi, se dopo il 2035 si riterrà opportuno realizzare anche il tunnel dell'Orsiera e il resto della linea interrata, come da progetto preliminare, non si tratterà comunque di un'opera che andrà sprecata».

Il risparmio secco di questa soluzione è di circa 2 miliardi (si scende infatti da 10 miliardi e rotti del progetto preliminare a circa 8 miliardi). Scorporato il 30% coperto dai fondi Ue, restano 5,6 miliardi che Francia e Italia dovranno sostenere: siccome i chilometri sforbiciati sono tutti sul lato italiano, non è escluso che questo elemento non giochi a favore di una nuova ripartizione dei costi al 50% fra i due Paesi, anziché gli attuali 37% per la Francia e 67% per l'Italia.

