

## La nuova linea Torino-Lione: un volume sui 26 anni di progettazione e avvio dei primi lavori nel nodo di Torino

Fulvio Quattrocchio

*intermodale24-rail*



Con la firma, avvenuta nelle scorse settimane, del trattato internazionale Italia-Francia per il finanziamento del tunnel di base del Moncenisio il progetto del nuovo asse ferroviario Torino-Lione è entrato nella definitiva fase operativa. Con la disponibilità economica, gli appalti saranno banditi e assegnati in tempi rapidi, nel rispetto delle norme e procedure di garanzia. Intanto, fra oggi e il 2030, data di traguardo per la messa in servizio del tunnel, i lavori sulla tratta nazionale nella bassa Valle di Susa e nel nodo di Torino sono programmati e cadenzati con fondi disponibili dal Contratto di Programma Stato-RFI sulla base della "project review" predisposta dall'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino Lione presieduto dal Commissario Straordinario Paolo Foietta, fatto proprio dal Ministero, e che ha prodotto una riduzione del costo da 4,4 a 1,9 miliardi di Euro per la tratta nazionale (da 9,0 a 4,5 miliardi compresa la parte italiana del tunnel).

Per fare il punto su 26 anni di storia del progetto e sul prossimo avvio dei primi lavori è stato organizzato a Torino Porta Susa un evento, nel quale è stato presentato un volume realizzato da ANSA e TELT (la Società che ha in carico la realizzazione del tunnel di base) che ripercorre attraverso documenti fotografici, notizie, testimonianze, il lungo e travagliato percorso di quest'opera, oggetto di tante contestazioni anche violente originate anche da gravi errori di comunicazione fatti nel passato.

Il Direttore Generale di TELT Mario Virano ha indicato tre passaggi fondamentali che hanno permesso di arrivare all'avvio dei lavori e di recuperare il rapporto con il territorio: l'accordo di Pra Catinat del 2008, in cui l'Osservatorio ha trovato un punto di incontro con molte amministrazioni locali per la territorializzazione del progetto e che ha portato alla revisione del progetto e alla fasizzazione della costruzione; il superamento del momento di contestazione violenta nel 2011 alla quale le istituzioni hanno risposto con la garanzia della attività dei cantieri di sondaggio e permettendo dimostrazioni di opposizione nei limiti della legalità; il summit di Venezia del 8 marzo 2016 nel quale Italia e Francia hanno chiuso tutte le procedure autorizzative.

Procedure che hanno richiesto 26 anni per un'opera che ne prevede 13 di costruzione: cosa che la dice lunga sullo stato della burocrazia in Europa.

Per gli sviluppi futuri, Virano ha indicato il prossimo avvio del Road Show che, partendo da Torino, spiegherà come si svilupperanno gli appalti e i lavori. In particolare si prevede che ci saranno appalti fra 5 e 100 mila Euro che potranno vedere protagoniste le imprese del territorio. Infine una visione che estende il Corridoio Mediterraneo, in cui è inserita la tratta Torino Lione, fino alla "Nuova via della Seta", la connessione ferroviaria con la Cina, e per cui una delegazione di TELT italo-francese è stata invitata in Cina e Giappone per illustrare programmi e opere.

Il ministro Delrio ha parlato della Torino-Lione nel quadro dei progetti del Governo per lo sviluppo delle infrastrutture sui Corridoi europei della rete TEN-T, nel quale l'Italia è oggi più avanti di molti altri Paesi.

Ha sottolineato gli input politici che devono essere chiari:

- La chiarezza nelle strategie (fare opere utili, permettere che le linee AV/AC portino merci e siano a disposizione per un progetto di sviluppo sostenibile; fare in modo che l'Italia sia porto di accesso per le merci in Europa, e quindi occorre forare le Alpi)
- La trasparenza nei progetti, cercando accordi e discussione con le popolazioni
- Capire che in Italia non abbiamo solo un problema di fare buoni progetti, ma abbiamo un problema di corruzione che il Governo vuole affrontare con il nuovo codice appalti

Il Commissario Straordinario del Governo Paolo Foiatta ha poi illustrato i primi lavori, che prevedono la costruzione, con fondi in buona parte provenienti dalle allocazioni per la Nuova Linea Torino Lione, di opere di armamento e stazioni per avviare la linea 5 del servizio ferroviario metropolitano che servirà aree nel sud-ovest della conurbazione torinese finora escluse dal servizio. Si realizzeranno interventi su circa 15 chilometri di linea, con due fermate e una stazione con movicentro presso l'ospedale San Luigi, tutte già predisposte e adatte alla prosecuzione e integrazione con la linea verso il tunnel di base del Moncenisio e la sistemazione della piattaforma logistica di Orbassano evitando possibili rifacimenti e sprechi di denaro.

Foiatta ha insistito molto sul concetto che non si può più parlare di Alta Velocità o TAV, ma che il progetto va visto come asse ferroviario, da adeguare complessivamente, linee nuove e vecchie, alle esigenze della situazione attuale dei trasporti sia merci che passeggeri e metropolitani, nel quadro di una rete che oltre Torino guarda agli interscambi con i valichi svizzeri e oltre.

Sono inoltre in corso con RFI verifiche sulla linea storica nell'ottica di un utilizzo futuro come asse di collegamento transfrontaliero di portata locale, di collegamento con nodi di interscambio, e turistico.

Partire con un tratto che costituirà entro il 2020 un nuovo ramo del servizio metropolitano permette di mettere subito a disposizione della vita quotidiana del territorio i vantaggi di una nuova infrastruttura utile e condivisa.