

Piano da 3 miliardi per agganciarsi alla Torino-Lione

> Oggi il ministro Delrio inaugura i lavori del Passante
> Tra le priorità il grande "nodo" tra Avigliana e Settimo

DOPO il tunnel di base la Torino-Lione ha bisogno delle opere necessarie a collegare il nodo di Torino. Il commissario di governo Paolo Foietta presenta questa mattina al ministro Delrio il dossier da 3 miliardi necessario a collegare l'interporto di Orbassano con la linea della Valsusa e con quella veloce per Milano. Un piano in tre fasi, da realizzare negli anni a seconda dei flussi del traffico merci. L'occasione è l'incontro di stamattina di Delrio con Sergio Chiamparino. La priorità, fa sapere il presidente del Piemonte, è quella dei finanziamenti per il Terzo Valico, asse strategico con il Nord Europa. In mattinata, con il sindaco Fassino, il ministro aprirà il cantiere per la copertura del passante ferroviario.

A PAGINA III

IL PROGETTO

Un maxitunnel sotto città e colline

PAOLO GRISERI

UN PROGETTO in tre fasi, calibrato a seconda delle necessità del traffico merci. Un progetto che deve ripartire «perché - avverte il presidente dell'Osservatorio sulla Torino-Lione, Paolo Foietta - siamo già in ritardo di quattro anni e dobbiamo arrivare in tempo per l'apertura del tunnel di base». Ecco perché questa mattina Foietta chiederà al ministro dei trasporti, Graziano Delrio, di riaprire il «dossier Orbassano».

SEGUE A PAGINA III

Il pianeta trasporti

Treni, 3 miliardi per il nodo del futuro

Oggi il ministro
Delrio incontra
Chiamparino
e Fassino

TORINO-LIONE e passante ferroviario, un pacchetto da 3 miliardi di euro tra quelli sul tavolo di Graziano Delrio nella sua mattinata torinese. Alle

PER SAPERNE DI PIÙ
www.governo.it/presidenza-torino.repubblica.it



8,30 il ministro delle Infrastrutture incontra Sergio Chiamparino in piazza Castello, nella sede della giunta regionale. Alle 10 con il sindaco Fassino partecipa in corso Inghilterra all'inaugurazione del cantiere che completerà la copertura del passante dall'area della stazione di Porta Susa fino a piazza Baldissera. Opera attesa da tempo e per la quale sono stati recentemente reperiti i finanziamenti dal governo nazionale.

I due appuntamenti serviranno a fare chiarezza sulle intenzioni del governo in merito a importanti dossier. Oltre al nodo ferroviario torinese, è soprattutto il finanziamento del Terzo Valico con la Liguria a preoccupare Sergio Chiamparino. L'opera, che potrebbe servire anche a realizzare in futuro il collegamento di alta velocità tra Torino e Genova, ha un valore strategico per il traffico merci tra il porto ligure e il Nord Europa. Un altro capitolo difficile è quello che ha scatenato la rivolta dei cunessi contro i Gavio per le lungaggini della concessionaria autostradale nella realizzazione dei lotti dell'autostrada verso Asti. Nei giorni scorsi gli industriali della provincia del Sud Piemonte hanno chiesto a Delrio che non venga rinnovata la concessione alla società autostradale se non si impegna a concludere i cantieri.

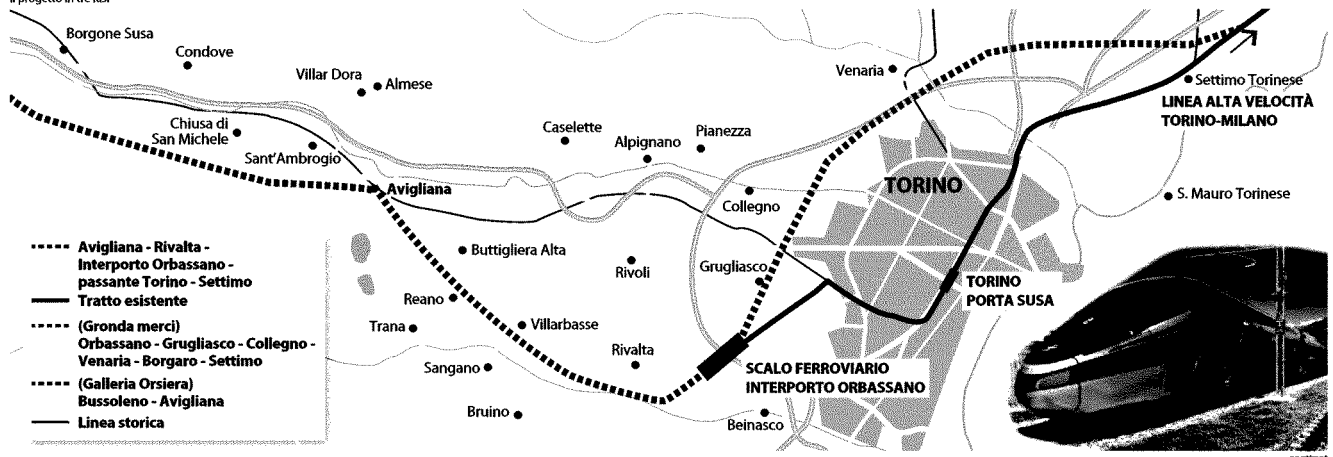
Il ministro approfitterà della giornata torinese per visitare nel vicino grattacielo IntesaSanPaolo il centro per l'innovazione, non ancora aperto al pubblico. La visita si conclude in tarda mattinata.

(p.g.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il futuro nodo di Torino

Il progetto in tre fasi



Un maxitunnel sotto città e collina per agganciarsi alla Torino-Lione

PAOLO GRISERI

<DALLA PRIMA DI CRONACA

UN PROGETTO, quello contenuto nel "dossier Orbassano", che è in sostanza la prima parte della tratta nazionale della linea ad alta velocità per la Francia.

Foietta ha reparato un appunto spiegando che «sulla progettazione

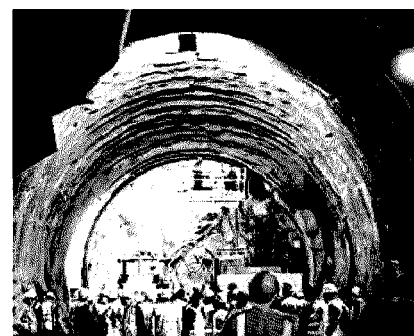
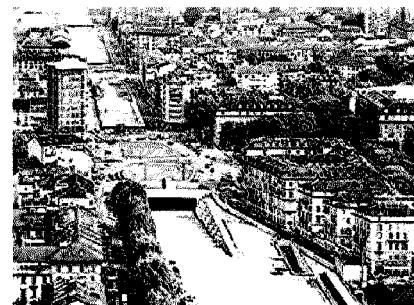
Con la Tav potranno transitare 300 convogli al giorno ma tra Avigliana e Orbassano il massimo è 120 del nodo di Orbassano urge l'approvazione del progetto preliminare dal parte del Cipe». La Via, valutazione di impatto ambientale, è stata conclusa nel dicembre 2013 e da allora l'iter si è arenato. «Se il tunnel di base sarà pronto entro il 2027, entro quella data si dovrà risolvere la questione di Orbassano». In termini numerici il problema è semplice: sotto il tunnel di base potranno transitare fino a 300 treni al giorno mentre tra Avigliana e l'interporto di Orbassano la linea attuale ne sosterebbe solo 120. Per evitare l'effetto congestione il progetto prevede una galleria di 12 chilometri tra Avigliana e Orbassano sotto la collina morenica di Rivalta (la stessa traforata a suo tempo dalla Sitaf per realizzare la variante di Avigliana). Il problema è lo sbocco del tunnel: per consentire ai binari di mettersi in piano rispetto allo scalo merci di Orbassano è necessario realizzare a Rivalta una galleria artificiale di 4-5 chilometri con un notevole impatto ambientale. Il Comune di Rivalta si è sempre opposto all'opera. Una soluzione potrebbe essere quella di sfruttare la galleria artificia-

le per realizzare, sopra, il completamento della circonvallazione di Rivalta, ipotesi che era già stata presentata in Osservatorio a fine 2010.

La realizzazione della galleria tra Avigliana e Orbassano è decisiva, spiega Foietta, per «dare valore all'area logistica torinese, in caso contrario tagliata fuori dai flussi delle merci e dal valore aggiunto che rimane sul territorio in questi casi». Contemporaneamente verrà ristrutturato anche l'attuale scalo merci di Sito per adeguarlo alla nuova funzione. Da qui infatti transiteranno anche i treni passeggeri dell'Alta velocità che da Orbassano, attraverso il bivio Pronda, si inseriranno nel passante ferroviario per raggiungere Porta Susa e poi la linea per Milano.

Se il nodo di Orbassano è il primo e più urgente da realizzare entro il 2027, quando dovrebbe entrare in funzione il supertunnel, la seconda tappa riguarderà inevitabilmente la "gronda", la ferrovia dedicata ai treni merci che dal Sito di Orbassano potrà raggiungere direttamente Settimo e

Il presidente dell'osservatorio Foietta: «Siamo già in ritardo di quattro anni, la logistica torinese rischia l'isolamento» la Torino-Milano passando sotto l'asse di corso Marche. Sembra al momento tramontata l'ipotesi che i tecnici avevano definito "del wafer", un sottopassaggio per auto e treni. «La galleria ferroviaria - spiega Foietta - dovrà andare molto in profondità, a circa 40 metri, e potrebbe viaggiare disgiunta dalla tratta autostradale». Sullo stesso asse infatti Ativa (o chi subentrerà



dopo il 2016, quando scadrà la concessione) potrebbe realizzare un'autostrada urbana, trasformando corso Marche in una sorta di corda rispetto all'attuale tangenziale che consenta di scaricare parte del traffico che oggi la congestiona: 250 mila auto al giorno. La gronda merci consentirà di far transitare i treni con sostanze pericolose che, per ovvie ragioni di sicurezza, non possono percorrere il passante ferroviario cittadino.

Con queste opere, il nodo di Orbassano e la gronda merci, la velocità massima sulla linea potrebbe raggiungere i 220 chilometri l'ora per i treni passeggeri evitando di intralciare il traffico locale. Naturalmente sarà necessario adeguare i sistemi di funzionamento della linea tradizionale anche nella tratta tra Avigliana e Bussoleno, che rimarrà sull'attuale tracciato. Fino a quando? «Dipende dai flussi di traffico merci», risponde Foietta. Se la richiesta di transiti salirà molto sarà necessario realizzare la terza tappa, quella della galleria dell'Orsiera. «Non è detto che si debba subito realizzare una doppia canna - aggiunge il presidente dell'Osservatorio - potrebbe essere sufficiente in una prima fase deviare una parte del traffico dalla linea tradizionale ai binari di una sola galleria. Si vedrà». I costi? Per l'adeguamento di Orbassano e la galleria sotto la collina morenica si spenderanno poco meno di due miliardi. Un altro miliardo costeranno la galleria dell'Orsiera e la gronda merci. A cui vanno aggiunti i 2,9 miliardi previsti per la parte nazionale della Torino-Lione.

Le obiezioni di chi a suo tempo era stato contrario all'opera sono note: il

traffico merci tra l'Italia e la Francia non sarà mai sufficiente a saturare una linea che oggi è utilizzata al di sotto delle sue capacità. Foietta sorride. Stiamo parlando in piedi, sul Frecciarossa che da Expo torna a Torino. Non siamo gli unici a non aver trovato posto a sedere. Ci sono altri abbonati che stazionano nei corridoio, davanti alle porte di discesa. Il treno è esaurito e non è l'unico. Spesso sulla tratta Torino-Milano è così. E altrettanto spesso non si trovano biglietti economici nemmeno sulla Torino-Roma. Foietta chiede: «Quanti erano coloro che al momento della costruzione di questa linea sostenevano che sarebbe stata una grande opera inutile?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IPUNTI

AVIGLIANA

Sono previsti 12 km sottoterra tra Avigliana e Orbassano: il problema è la "riemersione" della linea con un lungo tunnel artificiale di forte impatto

CORSO MARCHE

La "corda" ferroviaria per raggiungere la linea ad alta velocità Torino-Milano saltando a ovest Porta Susa è prevista a 40 metri di profondità

ORSIERA

La "fase 3", in caso di forte aumento di traffico, è un tunnel in Valle di Susa per raggiungere il maxitraforo Tav senza intasare la linea ferroviaria "storica"