

Dibattito a Expoferroviaria: traguardo nel 2020

Il progetto delle Ferrovie Torino-Genova in un'ora Fassino: opera prioritaria

il caso/1

ALESSANDRO MONDO

Dopo la Torino-Milano la Torino-Genova, riemessa dal cassetto dei progetti possibili nell'ambito di Expoferroviaria, la fiera del settore inaugurata al Lingotto: tra le novità di questa edizione il debutto del Giappone, tramite la compagnia JR-East Japan Railway Company, Paese con acquisti annuali sui materiali ferroviari per un valore di 1,85 miliardi. Quanto alla Torino-Genova, Rfi ha già preparato lo studio di fattibilità: entro il 2020 il collegamento dei due capoluoghi in tempi accettabili può diventare realtà.

Tra i principali sponsor c'è Piero Fassino. Intervenedo alla tavola rotonda - presenti Stephen Brooks (Mack Brooks Company Exhibitions), Sergio Chiamparino, Mario Virano (Telt), Maurizio Manfellotto (Anie Assifer) e Maurizio Gentile (Rfi) - il sindaco ha rilanciato il traguardo: un sollecito al Governo, a Rfi e alla Liguria, che sabato e domenica parteciperà agli Stati generali della logistica a Novara. Ciascuno chiamato a fare la propria parte. «Dopo Milano, è necessario avvicinare Torino a Genova - ha spiegato Fassino -: quasi a parità di chilometri per raggiungere la Liguria occorre un'ora in più». Per questo, «il futuro è avvicinare Torino a Genova perché significa alimentare il retroporto ligure e tutta la logistica verso Nord».

Proposta di cui Rfi prende atto. E nella quale è pronta ad impegnarsi, a patto che venga inserita nel contratto di programma con il Ministero dei Trasporti. In questo caso non si parla di

**Interventi
sulla linea**
Il piano
prevede
migliorie
e piccole
correzioni
di tracciato

**5****milioni**

È il costo stimato,
a chilometro,
per ammodernare
la linea

Alta velocità, ha spiegato Gentile, amministratore delegato di Rfi: «Si tratterebbe di spendere 30 milioni a chilometro». Mentre con 5 milioni, una cifra decisamente più potabile, la linea attuale potrebbe essere rivisitata e messa in condizione i treni di raggiungere Genova in un'ora, un'ora e dieci minuti, rispetto al tempo di percorrenza attuale di un'ora e 40 minuti. Come? Puntando su interventi ammodernamento e piccole correzioni di tracciato: «Su linee di questo genere una velocità di 200 chilometri orari rispetto ai quasi 400 dei treni superveloci è ritenuta accettabile». Un altro discorso è rappresentato dalla vo-

lontà o meno di far fermare i convogli, tema sul quale le Regioni sono solite dire la loro.

In sostanza, gli interventi per «correggere» la Torino-Genova rientrano nella filosofia di Rete Ferroviaria Italiana, che tra i punti fermi della sua strategia - dopo la sicurezza, la puntualità e i costi accessibili - annovera la razionalizzazione delle infrastrutture esistenti. I tempi? «Un paio di anni per la progettazione e il finanziamento, altrettanti per completare i lavori.

Prospettiva considerata con favore anche da Chiamparino, convinto della necessità di una rete metropolitana regionale capace di aumentare la competitività del Nord Ovest, sul fronte dei passeggeri e delle merci, con le grandi piattaforme europee. Non ultimo, ha ribadito la necessità di un sistema di affidamento tramite gare: come quelle che la Regione sta predisponendo. «Gare e, perché no, centrali di acquisto unificate in grado di produrre risparmi sui costi», ha concluso il presidente: un altro passo verso un sistema-Paese moderno.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

