

TAV: MIT, ultimato progetto definitivo della Linea TORINO-LIONE

Passera: "Risultato ottenuto col contributo di tutti. Garantite risorse per quasi 3 miliardi"

E' stato presentato 31 gennaio 2013, presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il **Progetto definitivo della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione**, approvato da Ltf (Lyon Turin Ferroviaire), società responsabile dell'opera.

Si tratta di un progetto che, rispetto allo studio originario del 2005, ha recepito diverse modifiche sia come tracciato che come modalità realizzative. Un documento predisposto con l'intento di costruire un'infrastruttura strategica per il Paese inserita nella rete europea TEN-T, dando massima attenzione alle necessità del territorio e limitando ogni tipo di impatto ambientale. L'idea di fondo che ha animato il lavoro dei progettisti e degli amministratori è stata quella che il nuovo progetto dovesse **generare valore aggiunto al territorio e non sottrarre qualità ambientale**.

Le comunità locali disponibili al dialogo, direttamente o attraverso loro esperti, sono state partecipate di un confronto continuo durante l'intero processo di definizione delle scelte, dalle prime ipotesi di tracciato fino al progetto definitivo. **L'Osservatorio Torino-Lione è stata la sede di questo confronto con 204 sedute** (dal 12 dicembre 2006 al 29 gennaio 2013), **10 gruppi di lavoro e oltre 300 audizioni** di cui 65 internazionali. **Il Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi** in 7 riunioni ha definito gli obiettivi e i tempi dell'Osservatorio. Sono state considerate 11 alternative di tracciato e alla fine è stato individuato **il corridoio migliore anche sulla base dei suggerimenti delle comunità locali** raggruppate in 5 ambiti territoriali omogenei.

Il progetto è quasi totalmente in sotterraneo e prevede nei tratti all'aperto la riqualificazione delle aree d'intervento in parte oggi compromesse. Attraverso il fasaggio, cioè la selezione delle priorità, nella tratta internazionale, il Progetto definitivo ha consentito di intervenire solo su siti già destinati al trasporto, con **utilizzo minimo di terreno vergine**, e di massimizzare i benefici (dimezzamento dei tempi di viaggio per i passeggeri e raddoppio della capacità di trasporto per le merci). Tutte le opere significative della Sezione Transfrontaliera in Italia sono concentrate in due Comuni; Susa e Chiomonte. **La Torino-Lione si riduce pertanto in Italia a 12 km di galleria profonda e a poco più di 3 km di sistemazioni in superficie nella Piana di Susa** riutilizzando a destinazione ferroviaria l'autoporto esistente. Il consumo totale di suolo naturale previsto per la Sezione transfrontaliera (lato in Italia) è meno di un ettaro, poco più di un campo di calcio.

Il progetto definitivo è costituito da:

- Tunnel di base di 57 km (due gallerie indipendenti a singolo binario con rami di comunicazione ogni 333 metri) che trasformerà l'attuale tratta di valico in una linea di pianura.
- Sezione transfrontaliera che sul lato italiano si estende per 18,1 km, di cui 12,5 nel tunnel di base. La parte in superficie nella Piana di Susa per 2,6 km e la connessione alla linea storica a Bussoleno per 3 km, di cui 2,1 Km in galleria.
- Galleria geognostica e di servizio de La Maddalena a Chiomonte di 7,5 km.

BENEFICI DELLA NUOVA LINEA TORINO-LIONE

- Dimezzamento dei tempi di percorrenza per i passeggeri (da Torino a Chambéry si passa da 152 a 73 minuti)
- Incremento della capacità nel trasporto merci (portata da 1.050 a 2.050 tonnellate e lunghezza fino a 750 metri per treno, con costi di esercizio quasi dimezzati)
- Riduzione del numero di camion su strada nel delicato ambiente alpino (circa 600.000/anno)
- Trasformazione della linea esistente in metropolitana di valle a servizio dei residenti
- Riduzione degli incidenti stradali e dei connessi costi sociali
- Riduzione annuale di emissioni gas serra (a regime 3 milioni di tonnellate equivalenti di anidride carbonica corrispondente alla Co2 di una città di 300mila abitanti)
- Creazione di nuovi posti di lavoro (più di 1.000 le persone direttamente impegnate in Italia nella realizzazione della nuova Linea, con un rapporto di 1 a 3 di occupati indiretti).
- Anticipazione degli interventi ambientali (rinnovo della viabilità locale e statale formando il corridoio A32/SS24 con il riordino degli svincoli autostradali, realizzazione del binario dispari con la prima canna della galleria di interconnessione con la linea storica per la movimentazione via ferro dei materiali di scavo del cantiere).
- Inserimento di elementi particolarmente qualificanti per il territorio: la stazione internazionale di Susa di Kengo Kuma & Associati e l'Agriparco della Dora.

"Il Governo ha affrontato e superato tanti problemi e ha reso possibile la messa in opera di un'infrastruttura strategica per il territorio, l'Italia e l'intera comunità europea". ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Corrado Passera. "Nella Legge di Stabilità - ha proseguito - abbiamo stanziato quasi 3 miliardi di euro, di cui i primi 840 milioni potranno essere spesi nel triennio 2013-2015 e altri 150 milioni all'anno nel periodo 2016-2029. Ho apprezzato il modello seguito dall'Osservatorio, che ha ascoltato e valorizzato i contributi dei territori. Un modello che abbiamo ripreso anche dal punto di vista normativo, proponendo un ddl che introduce, anche in Italia, la procedura di consultazione pubblica. La prosecuzione dei lavori della Torino-Lione, la realizzazione delle grandi opere che abbiamo sbloccato e finanziato per circa 40 miliardi di euro e l'accelerazione impressa alle procedure di diverse altre infrastrutture, con un importo di eguale portata, sono la dimostrazione che l'Italia può riscattarsi e recuperare il ritardo accumulato negli anni sul fronte infrastrutturale. E' questa una delle eredità più importanti che lasciamo a chi ci

succederà" ha concluso Passera.

Per il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Mario Ciaccia, "l'attenzione all'ambiente e al territorio devono coniugarsi con la dimensione europea del progetto che rappresenta una tratta strategica del Corridoio Mediterraneo della rete transeuropea Ten-T". "Una volta decisa la realizzazione di un'opera strategica - ha aggiunto Ciaccia - è necessario assicurare un confronto continuo con il territorio durante l'intero processo: dall'ideazione dell'opera alla sua costruzione e successiva gestione, assicurando al territorio stesso costante informazione, trasparenza del processo decisionale, accoglimento e sviluppo delle istanze locali". "La Valle di Susa, con la sua stazione internazionale, acquisirà - ha concluso il Vice Ministro - un rilevante vantaggio competitivo dal punto di vista turistico e di investimenti sul territorio".

APPROFONDIMENTI:

- [TORINO-LIONE - IL PROGETTO DEFINITIVO - La territorializzazione di una grande infrastruttura](#)
- [Progetto Definitivo della Stazione Internazionale di Susa e il suo polo di interscambio](#)
- [Programma del Convegno - Roma, giovedì 31 gennaio 2013](#)
- [Nota informativa progetto definitivo Torino - Lione](#)