

Tav, Delrio annuncia: "Da 84 chilometri di nuova ferrovia a soli 25, useremo di più quella vecchia"

Il ministro Delrio durante una visita al cantiere Tav di Chiomonte

Taglio al progetto delle linee di accesso al tunnel per ridurre i costi. Il presidente del Piemonte Chiamparino: "Bene, così acceleriamo e semplifichiamo"

La Tav, tratta ad alta velocità che collegherà Italia e Francia attraverso un tunnel lungo 57 chilometri sotto le Alpi, potrebbe non essere quella che si è vista finora nei progetti: "Stiamo revisionando la Torino-Lione: le opere di adduzione al tunnel erano più di 84 chilometri di linea nuova, ora sono stati ridotte dopo una serie di analisi fatte a poco più di 25 chilometri, quindi useremo gran parte della linea esistente", dice il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, parlando della project review della Tav Torino-Lione, a margine di un convegno sulla mobilità a Firenze. Il governo ha cambiato idea? "Non sono arretramenti, sono adeguamenti, e sono un'intelligente rivisitazione dei progetti per fare le opere nei tempi giusti, con i costi minori e che siano davvero utili", ha precisato Delrio.

Torino-Lione, otto motori da Formula 1 per scavare l'ultimo tratto del tunnel

Il presidente del Piemonte, Sergio Chiamparino, fa sapere di essere soddisfatto: "L'annuncio di Delrio chiude positivamente una discussione avviata già molti anni fa e che accelera e semplifica la realizzazione della linea ad alta velocità, permettendo un notevole risparmio, senza alterare in alcun modo la funzionalità dell'opera".

La revisione della linea Tav annunciata oggi da Delrio "è il risultato di uno strumento efficace come l'Osservatorio". Lo afferma Paolo Foietta, presidente dell'Osservatorio sulla Torino-Lione e commissario di governo per l'opera. "Si tratta del risultato di un anno di lavoro - aggiunge - svolto con Rfi, con il ministero dei Trasporti e condiviso con tutti i sindaci per usare il più possibile le linee storiche e farne di nuove solo laddove strettamente necessario. Abbiamo dimostrato che si possono fare cose sensate spendendo meno".

Il risparmio è di 2,6 miliardi di euro rispetto al progetto preliminare del 2011. E' quanto prevede un documento approvato lo scorso 20 giugno dall'Osservatorio. A cambiare, come s'è detto, sono le opere di adduzione al tunnel, che non subisce invece variazioni, quelle cioè necessarie al funzionamento della nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità. Non più un progetto unitario, ma singoli interventi ordinari, ognuno con la propria progettazione, da realizzare entro il 2030, anno di entrata in esercizio della linea internazionale. "Non sono arretramenti, sono adeguamenti, e sono un'intelligente rivisitazione dei progetti per fare le opere nei tempi giusti, con i costi minori e che siano davvero utili" ha spiegato Delrio. Nella prima fase, in particolare, è previsto l'adeguamento della linea storica tra Bussoleno e Avigliana, un tunnel in due tronchi sotto la collina morenica di Avigliana-Buttigliera Alta, il riuso dello scalo San Paolo e l'adeguamento del Passante di Torino. Slitta invece la Gronda merci a Nord di Torino, perché in vista dell'adeguamento della Trofarello-Alessandria-Novì i treni che non entreranno nel Passante potranno riconnettersi all'Alta Velocità e al Terzo Valico da Sud.

Si passerà così da 4,3 miliardi di investimenti stimati inizialmente, a 1,7 miliardi complessivi nel 2030. Un risparmio notevole reso ancora più ragguardevole - osserva il vicepresidente dell'Osservatorio, Osvaldo Napoli - "se si tiene presente la prospettiva dell'aumento di carico dei treni che passerà dai 3 milioni annui di tonnellate a 25 milioni/anno. Il tutto sarà propedeutico all'adeguamento della Torino-Genova".

