

Tav, “L’alternativa al “grande buco” da 10 miliardi c’è. I lavori per la linea esistente costano di meno”

Alberto Poggio, membro della commissione tecnica Torino-Lione - “le merci possono già viaggiare tra i due Paesi e il tunnel di base farebbe guadagnare solo mezz’ora di tempo ai passeggeri”

di **Gianni Barbacetto** da *Il Fatto Quotidiano* del 07-03-2019

<https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2019/03/07/quale-buco-i-lavori-per-la-linea-esistente-costano-di-meno/5019651/>

Se fermano il grande buco nella montagna, c’è un’alternativa? “Sì”, risponde Alberto Poggio, membro della Commissione tecnica Torino-Lione, il gruppo di specialisti incaricato di supportare il Comune di Torino e i Comuni della Valle di Susa. “La linea esistente del Frejus è già più che sufficiente a trasportare le merci che viaggiano tra l’Italia e la Francia, che sono in calo dal 1997 a oggi”.

Sono però necessari dei lavori di miglioramento, o una nuova galleria del Frejus, come proposto dal sindaco di Venaus?

Nuovi lavori sarebbero irrinunciabili comunque, anche se si facesse il tunnel di base, perché questo sarebbe pronto, se va bene, tra 15 anni. E sono lavori che costano venti volte meno del tunnel e si possono completare in pochi anni. Sulla nuova galleria proposta, sono necessari approfondimenti tecnici.

Che lavori sono necessari?

Gli standard di sicurezza e di funzionalità della linea esistente sono già garantiti. Del resto, ci sono in Italia un migliaio di chilometri di gallerie con caratteristiche simili al Frejus. Si può e si deve migliorarli: soprattutto aumentando la facilità di evacuazione dei passeggeri in caso di incidente, realizzando uscite intermedie e gallerie di sicurezza.

La galleria esistente, dicono i fautori del Tav, non ha una sagoma sufficiente a far passare le merci.

Non è vero. La sagoma è già stata allargata e portata allo standard B+ che permette il transito, anche contemporaneamente nei due sensi di marcia, dei più grandi tra i container esistenti. Semmai il problema riguarda le gallerie tra Genova e Torino, che sono troppo strette.

Non possono passare però i “modalohr”, cioè i camion carichi sui treni.

Possono passare, ma non contemporaneamente nei due sensi di marcia, perché nel tratto francese hanno risparmiato sui lavori di adeguamento della sagoma del tunnel. È comunque una modalità di trasporto marginale, non conveniente, che già oggi Italia e Francia sovvenzionano pagando il 67 per cento dei costi, ma senza riuscire a riempire i treni.

Un prefetto francese ha stabilito che nella galleria non possono passare contemporaneamente passeggeri e merci.

Una valutazione della sicurezza è ancora in corso. È una galleria a canna unica come lo sono anche i tunnel della Bologna-Firenze dove pure s’incrociano a 300 all’ora i treni dell’Alta velocità.

La linea esistente ha forti pendenze, sale fino a quota 1.300 metri, mentre il tunnel di base non supera i 600 metri.

I problemi di pendenza si possono superare utilizzando due o tre locomotori. Lo fanno normalmente gli svizzeri sulle loro linee. E comunque i treni merci stanno diventando più leggeri: trasportano sempre meno lamiera, carbone, cereali, oggi i beni trasportati hanno più volume e meno peso.

La linea esistente permette però il passaggio di treni meno lunghi.

Lo standard europeo di lunghezza è di 750 metri. Non è soddisfatto dalle linee esistenti, ma si può raggiungerlo facilmente costruendo (o allungando) i necessari binari di stazionamento per rendere possibili i sorpassi.

Il tunnel di base farebbe passare anche i passeggeri sul Tgv, riducendo i tempi di viaggio tra Torino e Lione, dunque anche tra Milano e Parigi.

Guardi un orario ferroviario: vedrà che il Tgv parte da Milano e poi ferma a Novara, Vercelli, Torino, Oulx, Bardonecchia, Modane, Saint-Jean-de-Maurienne, Chambéry, Aix-les-Bains e infine Lione. Ci mette 3 ore e 44 minuti da Torino a Lione, 2 ore e 53 quando fa meno fermate. In 5 ore e 40 minuti porta da Torino a Parigi. Se volessero ridurre il tempo, basterebbe eliminare gran parte delle fermate, come fa il Frecciarossa tra Milano e Salerno. La verità è che non le vogliono ridurre, le fermate, perché questo Tgv serve ai parigini per andare a sciare sulle Alpi. Se ci fosse il tunnel di base, non lo prenderebbero perché il tunnel taglierebbe fuori tutte le località sciistiche. Nel tratto italiano, il Tgv non fa neppure la linea ad alta velocità che già c’è, la Milano-Torino, perché preferisce la linea normale, che ha un canone molto più basso, e permette di fare le fermate di Novara e Vercelli, che portano passeggeri e fanno vendere biglietti. Insomma: non ha alcun senso spendere 9,6 miliardi per un tunnel che tra 15 anni farà passare merci che già ora possono viaggiare sulla linea esistente, e passeggeri che tra Torino e Lione guadagnerebbero mezz’ora di tempo.