

Da Parigi a Roma in 7 ore e mezza La Torino-Lione restringerà l'Europa

IL FOCUS

ROMA Da Parigi a Roma in appena sette ore e mezza, meno di una notte. Partire dal centro di Milano e sbarcare alla Gare de Lyon in quattro ore o poco più. Oppure da Place Vendôme al Canal Grande in 5 ore e mezzo e ancora da Piazza Navona alle Ramblas di Barcellona nello spazio di appena otto ore e una manciata di minuti. Ecco cosa determinerà la Tav nel 2030: una maxi-restrizione della cartina geografica europea e una nuova dimensione temporale per il turismo e il business di cui potranno usufruire 4 milioni passeggeri all'anno.

Gli effetti della Torino-Lione sono stati sommersi dal mare di inchiostro versato sul tema ma sono ricavabili facilmente spulciando le mille pagine del progetto già avviato e i siti delle Ferrovie dedicati al dossier.

LA SFORBICIATA

Gli addetti ai lavori illustrano così il taglio del tempo legato alla Tav: il tunnel transfrontaliero da solo riduce la percorrenza di quasi due ore (1 ora e 47 minuti per l'esattezza) rispetto al tracciato attuale che risale al 1871. Il resto del risparmio di tempo verrà dai miglioramenti che da

qui a 10 anni saranno realizzati sulle linee di Alta Velocità italiane, francesi e spagnole e dai nuovi treni più performanti. Un esempio concreto? L'entrata in funzione della stazione dedicata di Firenze, che dovrebbe essere terminata fra il 2022 e il 2023, e che da sola dovrebbe far risparmiare ai Frecciarossa un'altra decina di minuti sulle percorrenze attuali.

Ma il senso forse più profondo della Torino-Lione arriva dal versante merci del progetto. Oggi i treni commerciali arrancano sul vecchio Frejus lungo

un percorso che ha una pendenza del 30%. Sono treni corti. E piccoli. Perché il Frejus è stretto e dunque può far passare solo i vecchi carri merci. Risultato? Di

merci ne passano poche attraverso il valico attuale anche se sarebbe interesse dell'Italia snellire il trasporto visto che noi esportiamo in Francia per 46 miliardi e importiamo per 35.

IL PRESENTE

Invece i tunnel della Torino-Lione hanno (il presente è d'obbligo perché i francesi hanno già cementato 7 chilometri) una

pendenza modesta per un valico alpino, appena il 12% che consentirà ai convogli di viaggiare ad oltre 220 chilometri orari lungo i 57 chilometri del tunnel transalpino.

CONTAINER NAVALI

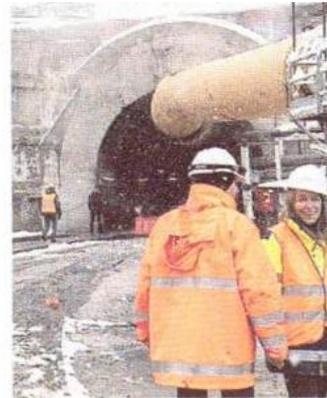
I treni merci potranno essere lunghi 750 metri e trasportare 2.000 tonnellate ognuno (contro l'attuale massima portata di 1.050 tonnellate). Ma soprattutto sui binari viaggeranno gli attuali maxi-container delle navi sbarcati a Genova e direttamente caricati sui treni concentrati e smistati nel gigantesco hub di Orbassano, vicino Torino, dove passerà la nuova linea.

Per farla breve il costo di attraversamento delle Alpi nel 2030 è previsto scendere del 42% rispetto ai livelli attuali il che dovrebbe consentire un aumento del tonnellaggio trasportato via binario che - come fanno notare i No Tav - negli ultimi anni ha subito un calo. Ma per avere termini di paragone va ricordato che il trasporto merci su treno fra Italia e Francia oggi copre meno del 10% del tonnellaggio totale contro il 71% (anno 2016) degli scambi fra Italia e Svizzera. mai come questa volta è l'offerta che può "fare" la domanda.

Diodato Pirone

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'ITALIA ESPORTA
VERSO LA FRANCIA
MERCÌ PER 46 MILIARDI
E I COSTI DEL
TRASPORTO FERROVIARIO
CALERANNO DEL 42%**



Il cantiere di Chiomonte in Val di Susa (foto LAPRESSE)

