

LA LETTERA

## Progetti e cantieri per la Tav, basta ritardi

GIORGIO MARSIAJ E MARCO GAY\*

**C**aro direttore, è nota a tutti l'importanza strategica della nuova linea ferroviaria **Torino-Lione**, come parte fondamentale del Corridoio Mediterraneo, principale asse Est-Ovest tra i 9 corridoi prioritari della rete europea, che lungo circa 3.000 chilometri attraverserà 6 Paesi tra Ucraina e Spagna.

Punto fondamentale al quale occorre dare risposta al più presto è il tracciato della tratta italiana, che è stato già ampiamente condiviso a livello pubblico e politico, prevedendo l'utilizzo dell'interporto di Orbassano quale snodo fondamentale da collegare direttamente al percorso. A tutt'oggi, però, l'opera è ferma, nonostante l'Unione Europea abbia garantito un finanziamento pari al 50% del costo dei lavori, pari a oltre 750 milioni di euro. Questi fondi rischiano, quindi, di non essere utilizzati se la progettazione non viene completata.

Vogliamo ricordare che il completamento della Tav, previsto nel 2029, consentirà di raggiungere gli obiettivi stabiliti dalla Comunità Europea riguardanti integrazione, interoperabilità e miglioramento ambientale, grazie al trasferimento modale del traffico merci e passeggeri dalla strada alla ferrovia.

La direttrice che collega due tra le principali aree strategiche della manifattura europea, interessate da un interscambio di oltre



Giorgio Marsiaj e Marco Gay

80 miliardi l'anno, è oggi servita solo da una linea di montagna che nella tratta di valico presenta caratteristiche fisiche di tracciato non più rispondenti ai re-

quisiti internazionali dal punto di vista economico e della sicurezza.

La nuova linea si pone l'obiettivo di integrare gli standard europei nei 270 km cir-

ca che separano **Torino** e Lione, con il fondamentale intervento di sostituzione del tunnel storico con un tunnel di base moderno di 57,5 km (di cui 12,5 in Italia e 45 in Francia).

Il progetto per l'adeguamento dell'asse ferroviario **Torino-Lione** si compone di tre parti: la sezione internazionale che comprende il tunnel di base del Moncenisio (in costruzione), la tratta di accesso italiana da **Torino** a Bussoleno e la corrispettiva francese da Lione a Saint Jean de Maurienne.

Entro il 2029 devono – e sottolineiamo: devono – essere ultimati non solo i lavori del tunnel di base, già avviati, ma anche quelli relativi alle tratte nazionali italiana e francese.

Come **Unione Industriale di Torino** e Confindustria Piemonte chiediamo, quindi, che Rfi completi urgentemente la progettazione della tratta nazionale italiana e pubblici i bandi per gli appalti con l'obiettivo di coinvolgere le migliori imprese, in modo da investire i fondi europei, celermente iniziare i lavori di costruzione e poter finalmente disporre di un tassello fondamentale nel sistema della nuova mobilità europea. Il rischio è di avere nel 2029 un magnifico tunnel che attraversa la montagna e non porta da nessuna parte, almeno in Italia. –

*\*presidente  
Unione Industriale di Torino  
e presidente  
Confindustria Piemonte*

