

Telt pubblica la bozza del prospetto della rete per le imprese ferroviarie
Nel tunnel di base convogli non potranno superare i 400 metri di lunghezza

Treni non oltre i 220 all'ora e massimo 1.200 passeggeri Così viaggeremo sulla Tav

IL RETROSCENA

LEONARDO DIPACO

Treni lunghi al massimo 400 metri che potranno trasportare non oltre 1.200 passeggeri e viaggeranno ad una velocità massima di 220 chilometri all'ora, 120 se trasporteranno merci.

Sono alcuni dei dettagli sui treni della futura linea del tunnel di base del Moncenisio contenuti nella prima bozza del Prospetto informativo di rete (Pir) di Telt, il soggetto pubblico binazionale che sta realizzando e in futuro gestirà la tratta transfrontaliera della nuova ferrovia ad alta velocità Torino-Lione. Il documento, rivolto principalmente alle imprese ferroviarie interessate all'esercizio futuro della nuova linea italo-francese, fornisce un'analisi preliminare delle caratteristiche del tracciato, delle normative d'uso e della capacità complessiva della tratta transfrontaliera.

Il documento, che Telt aggiornerà via via fino ad arrivare alla versione definitiva, in-

2.800

Le persone impegnate oggi nel cantiere dell'alta velocità. Al picco saranno oltre 4 mila

11,1

I miliardi di euro di investimento complessivo da Italia e Francia con il contributo dell'Europa

clude già alcune informazioni definitive sulle caratteristiche del tracciato, in particolare nei tratti in galleria, e sulla capacità della linea. La sezione transfrontaliera, che si estende per 65 chilometri da Susa/Bussoleto a Saint-Jean-de-Maurienne e comprende il tunnel di base del Moncenisio lungo 57,5 chilometri, sarà percorsa sia da

treni passeggeri che merci. Tuttavia, è stata progettata principalmente per potenziare il trasporto commerciale, grazie a una pendenza massima limitata al 12,5 per mille, nettamente inferiore a quella della linea storica, ormai inadeguata a causa delle forti pendenze e dei raggi di curvatura ridotti.

Il documento, rilasciato da Telt in occasione dei suoi primi 10 anni, segue la struttura redazionale raccomandata da RailNetEurope (RNE), l'associazione europea costituita dai Gestori di infrastruttura e degli organismi di ripartizione delle capacità ferroviarie. Una volta completata la costruzione, secondo gli accordi internazionali, Telt sarà il soggetto responsabile della commercializzazione delle tracce sia per i treni merci che passeggeri, ad alta velocità e convenzionali, tra Susa e Saint-Jean-de-Maurienne.

Gli accordi prevedono che Telt diventi il gestore dell'infrastruttura della sezione transfrontaliera della Nuova Linea Torino-Lione, comprese le due stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e Susa, ma anche eventualmente della linea storica





La fase di montaggio della talpa da 2.300 tonnellate che scaverà i 9 chilometri della galleria Nord

tra Saint-Jean-de-Maurienne e Bussoleno (compresa la gestione/esercizio delle nuove stazioni internazionali), richiedendo quindi la modifica della convenzione tra Italia e Francia del 29 gennaio 1951.

La data del trasferimento della gestione della linea storica non è ancora stata fissata e lo stesso potrebbe avvenire in

concomitanza o dopo l'entrata in servizio del tunnel di base del Moncenisio. In caso di trasferimento dopo la messa in servizio della sezione, la gestione condivisa del corridoio transfrontaliero sarà attuata con Sncf Réseau e Rfi durante il periodo di transizione

Ad oggi sono stati scavati 37,3 chilometri, di cui 13,7 di

tunnel di base, dei circa 164 chilometri di gallerie previste per l'opera. I cantieri, che oggi vedono al lavoro oltre 2.800 persone, al picco delle attività vedranno impegnati 4 mila lavoratori diretti. L'entrata in funzione della linea ferroviaria Torino-Lione è prevista per il 2033—

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato