

Tap, M5S fa ripartire i cantieri Alitalia di Stato: entra Ferrovie

Di Maio vuole il rilancio della compagnia: se Tria è contrario lasci. Verso il silenzio-assenso su Tav

Claudio Tito

Dopo l'Ilva di Taranto, ora è il turno del Tap. E i fari si stanno accendendo di nuovo anche per l'Alta velocità Torino-Lione. Due cavalli di battaglia della campagna elettorale grillina.

pagina 2

AMATO, GRISERI e LIVINI

pagine 3, 4 e 5

Dodici chilometri con una sola canna e senza vie di fuga: la capacità potrebbe scendere a soli 42 transiti al giorno

Il documento *La galleria dell'800 a rischio sicurezza*

“Frejus ormai fuori norma” Ecco il dossier dei francesi per sbloccare la Tav

Per i contrari all'opera nel vecchio tunnel possono passare 120 treni al giorno Sncf: è impossibile

PAOLO GRISERI, TORINO

La lettera del 19 settembre scorso è firmata da Thomas Allary, direttore regionale delle ferrovie francesi (Sncf) per la regione Rhon-Alpes, al confine con l'Italia. Il testo è chiaro: con le nuove norme di sicurezza la vecchia galleria ferroviaria del Frejus, tra Italia e Francia, quella ottocentesca che oggi unisce Bardonecchia a Modane,

è vicina al punto di saturazione e finirà presto fuori norma. Secondo una interpretazione più restrittiva delle stesse norme, la vecchia galleria non riuscirebbe neppure a garantire le punte di traffico di oggi. Dunque il nuovo tunnel Torino-Lione, quello della contestata Tav, è indispensabile per tenere aperti i traffici tra i due paesi. La lettera è uno dei documenti che vengono inviati in questi

giorni ai tecnici del ministero che devono prendere una decisione sul futuro della Tav. E sembra essere uno degli elementi, non l'unico, che spingono per far concludere almeno lo scavo della galleria di base, oggi arrivato a 6 dei 57 chilometri complessivi. Il direttore regionale delle ferrovie francesi risponde a una domanda di Jacques Gounon,

presidente della Transalpine, l'associazione di Lione promotrice della nuova linea ferroviaria. Il responsabile delle ferrovie invia un documento di lavoro in cui riferisce che nei primi sei mesi del 2018 la punta massima di traffico sotto la vecchia galleria è stata di 45 treni, il 17 gennaio scorso. Di questi 6 erano passeggeri, quelli della linea Milano-Parigi, e 39 merci. Gli oppositori alla Tav sostengono che la vecchia galleria è perfettamente in grado di far passare 120 treni al giorno, molto più del picco dei



45 registrato a gennaio e che quindi non sarebbe necessario realizzare la nuova. Ma il dirigente delle ferrovie francese sostiene che non è così. Anzi. E spiega perché. «L'attuale

galleria del Frejus è regolata dalle norme di sicurezza della legge italiana ed è sotto la responsabilità di Rfi», la società di Fs che si occupa delle reti. «In una recente lettera - scrive il dirigente francese - Rfi sostiene che le future norme di sicurezza sui nuovi treni merci di terza generazione» farebbero

scendere «la capacità massima del tunnel a 94 treni al giorno». Ancora il doppio, comunque, della punta massima registrata quest'anno. Ma nel vecchio tunnel, 12 chilometri a una sola canna e senza vie di fuga (è stato realizzato nel 1871), la legge italiana impedisce l'incrocio di un treno passeggeri con un

treno di merci pericolose. Così come impedisce l'incrocio di due treni di merci pericolose. Con queste regole la capacità di utilizzo della vecchia galleria scende da 94 a 62 treni al giorno che calano ancora a 54 se si introduce il principio per cui non possono incrociarsi comunque un treno merci (di qualsiasi tipo) e uno passeggeri. «Se le esigenze di sicurezza diventeranno più stringenti, impedendo comunque il transito di due treni contemporaneamente nella galleria, ecco che la capacità totale scende a 42 treni al giorno», sotto il picco massimo di 45 registrato quest'anno, conclude la lettera di Allary. Le nuove norme di sicurezza sono in queste settimane allo studio di una commissione tecnica mista italo-francese che dovrà decidere quali nuovi obblighi imporre per la circolazione nella vecchia galleria. Mentre le regole di garanzia contro gli incidenti riducono al lumicino la capacità di assorbire traffico della vecchia galleria, aumenta il numero dei Tir che ogni anno attraversano la val di Susa per andare in Francia. Secondo un recentissimo studio del dipartimento francese della Savoia, sono stati 741 mila i camion transitati nel 2017, in crescita del 5 per cento rispetto all'anno precedente. Se si arriverà alla riduzione

ulteriore del traffico sui treni nella vecchia galleria e se non si realizzerà più la Tav, il numero dei Tir che inquinano la val di Susa sarà destinato inevitabilmente ad aumentare.

Ci sono infine altri due elementi allo studio dei tecnici che consiglio di non bloccare lo scavo della Tav. Il primo è che sul versante francese sono già stati scavati 6 chilometri di tunnel di base e che bloccare vorrebbe dire riempire 20 chilometri di gallerie già realizzate (oltre al tunnel di base anche le gallerie di servizio). Il secondo è che l'Unione Europea ha annunciato nelle scorse settimane che è disposta ad aumentare la sua quota di spesa, facendo scendere di 490 milioni il costo per l'Italia. Il governo di Roma avrebbe anche sconti sulla parte nazionale del percorso. Insomma costerebbe meno concludere il nuovo tunnel della Torino-Lione che bloccarlo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA