SPECIALE GRANDI OPERE

ALTA VELOCITÀ

Torino-Lione, accordo raggiunto per lo sviluppo

È stata la stazione internazionale di Susa, oltre al tunnel più lungo e al massimo interramento sotto la linea storica, la chiave dell'accordo che ha chiuso il 29 giugno il mandato dell'Osservatorio di Mario Virano. L'idea, decisiva per i sindaci, è contenuta in uno studio Ltf che prefigura anche la costituzione di un Polo terziario e la nascita di una stazione metropolitana a Sant'Antonino di Susa, sfruttando l'interramento delle due linee.

Si apre un nuovo corso per le compensazioni delle grandi opere. Come nota Marco Ponti, docente di Economia dei trasporti al Politecnico di Milano: «Le popolazioni hanno chiesto un miglioramento del servizio di trasporto, non opere o "operette"».

L'obiettivo di questo modello, sottolinea Virano, è «dare vita a un'infrastruttura capace di rispondere alle esigenze del collegamento ferroviario e a quelle del territorio». La Tav, infatti, sarà seguita da 800 milioni di investimenti di accompagnamento, con azioni che vanno dalla messa in sicurezza della Dora Riparia alla valorizzazione turistica. E porterà un "salto" delle merci sulla Torino-Lione da 6,5 a 39,4 milioni di tonnellate.

La parola passa ora al tavolo politico, che dovrebbe dare il via libera entro metà luglio. Poi partirà la progettazione. Mentre già si fanno le prime ipotesi di un aumento delle spese. Di fronte al quale potrebbero aprirsi scenari alternativi per il finanziamento, come la contribuzione fiscale per chi godrà dei benefici della linea od operazioni di cattura di valore. ■

SERVIZI ALLE PAGINE II E III

ALTA VELOCITÀ La stazione internazionale di Susa decisiva per raggiungere l'accordo

To-Lione, il peso del nuovo scalo

Sarà un punto di snodo intermodale per tutta la valle e sosterrà il turismo e il polo del terziario

È la grande stazione internazionale viaggiatori di Susa, accessibile a tutta la valle e punto di snodo intermodale sull'esempio dello scalo previsto a Saint-Jean de Maurienne, la principale novità del futuro tracciato in territorio italiano della Torino-Lione. L'idea, che ha conquistato i sindaci della Valle e ha contribuito in maniera determinante al raggiungimento dell'accordo con cui si è chiuso il 29 giugno il mandato dell'Osservatorio di Virano, è contenuta in uno studio firmato da Ltf e condotto, su mandato della Commissione intergovernativa italo-francese, da un gruppo di ingegneri ferroviari, architetti ed esperti del paesaggio coordinati da Gerard Cartier, il project manager del tunnel sotto la Manica.

La nuova stazione

Secondo l'ipotesi di Ltf, ripresa in toto dal documento dell'Osservatorio, la nuova stazione sorgerà lontano dal centro abitato, in corrispondenza con lo svincolo Susa est dell'A32 e all'uscita del tunnel di base, che sarà allungato di quattro chilometri rispetto al progetto originario e correrà per circa 12 chilometri in territorio italiano. Lo scalo, accessibile sia dall'autostrada che dalle due statali, rappresenterà un punto di interscambio modale a servizio dell'intera valle: qui i treni passeggeri che viaggiano sulla linea storica si incontreranno con l'Alta velocità e da qui partirà un sistema di navette che consentirà un agevole collegamento con le località sciistiche della Via Lattea.

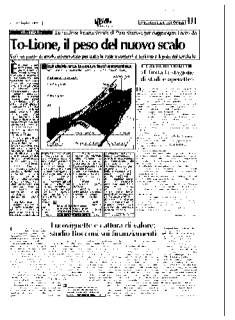
Un polo terziario

Intorno alla stazione è prevista inoltre la nascita di un polo terziario e commerciale con strutture ricettive e per la ristorazione, outlet, centro congressi e aree a parcheggio. «La presenza di un importante sistema idraulico costituito dalla Dora, il rio Scaglione, il canale di Coldimosso e i bacini di laminazione – scrive ancora Ltf nello studio – costituisce un'opportunità per creare un parco fluviale, con attività ludico-sportive e di educazione ambientale e funzioni di monitoraggio del territorio». Lo studio Ltf ipotizza anche riqualificazione di siti e fabbricati da tempo dismessi e lasciati in disuso, prima fra tutti l'ex Caserma Cascino di Susa che potrebbe essere ristrutturata, utilizzata come campo base e poi restituita al Comune.

Lo sviluppo della Valle

Oltre alla stazione di Susa, lo studio di Ltf prefigura la possibilità di creare una stazione metropolitana a Sant'Antonino di Susa, con l'interramento delle due linee ad Alta velocità e storica e la creazione in superficie di una piazza e di un grande viale urbano alberato. «L'idea di base – spiega Mario Virano – è quella di dare vita a un'infrastruttura capace di rispondere contemporaneamente alle esigenze del nuovo collegamento ferroviario e a quelle del territorio con l'obiettivo di rispettarne le caratteristiche e, ove possibile, creare un valore aggiunto anche nel quadro delineato dal Piano strategico della Provincia di Torino». Le ipotesi avanzate da Ltf si sposano infatti con lo studio di fattibilità presentato dal Comitato di pilotaggio guidato dalla Provincia per una sorta di Piano regolatore generale dei comuni interessati dalla nuova infrastruttura. Il rapporto, inserito anch'esso nel documento redatto dall'Osservatorio, prevede investimenti di accompagnamento alla Tav per circa 800 milioni di euro, con azioni che vanno dalla messa in sicurezza della montagna e della Dora Riparia alla valorizzazione turistica dei siti. ■

MARIA CHIARA VOCI

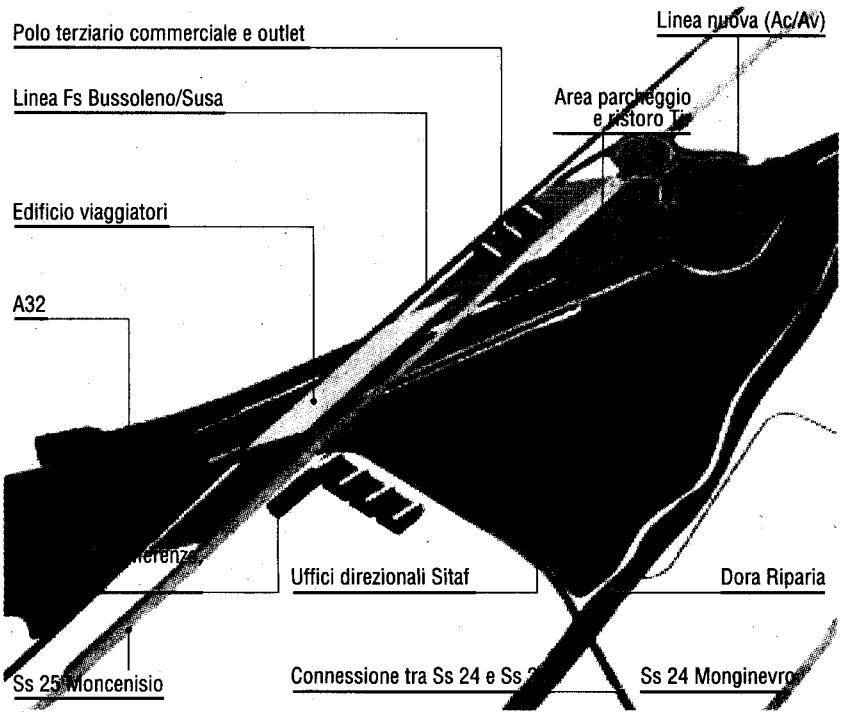

To-Lione, il peso del nuovo scalo

Edilizia e Territorio
Infrastrutture, tagli per 14 miliardi

Ritaglio stampa riservato ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ALLO SBOCCO DELLA GALLERIA LO SCALO INTERNAZIONALE

Un'ipotesi per la stazione Av di Susa, nello studio di Ltf (Spa mista Italia-Francia)



Ritaglio stampa riservato ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.