

PASSEGGERI

L'ultima frontiera? La To-Lione 'competitor' dell'aereo

LA TORINO-Lione non viene solo più giustificata con la necessità di accelerare i collegamenti merci e ridurre l'inquinamento nello spazio alpino. Ora si affaccia seriamente la possibilità che il Tav diventi un possibile competitor dell'aereo. Un tema che è di attualità proprio mentre parte la progettazione definitiva per collegare la ferrovia attuale per l'aeroporto di Caselle al sistema ferroviario torinese e quindi alle stazioni ferroviarie dell'alta valle di Susa.

Ltf, aveva commissionato un sondaggio per capire l'appeal generato dall'arrivo di un treno ad alta velocità, tra Milano, Torino e le capitali del nord e dell'ovest d'Europa, da Bruxelles a Londra, a Barcellona. Alla valorizzazione della Torino-Lione come linea passeggeri sta lavorando il professor Oliviero Bacelli, vicedirettore del Certet, il Centro di economia regionale trasporti e del turismo e membro dell'Osservatorio sulla Torino-Lione nominato dal comune di Condove. Per Bacelli, il Tav potrebbe chiudere le maglie di una rete che tra Italia ed Europa (soprattutto Francia) è già sufficientemente sviluppata per fare concorrenza all'aereo nei movimenti dentro il continente.

Non a caso, proprio in Francia, si sta proponendo

apertamente la Torino-Lione anche come linea per lo sviluppo del mercato passeggeri. Fatto che ha scatenato le ire del partito dei Verdi che da sempre appoggia l'opera a patto che venga giustificata come alternativa all'inquinamento dei Tir che trasportano le merci attraverso la valle della Maurienne. Le reti alternative alle rotte aeree si stanno espandendo. Ad esempio, fra Lione e Londra l'alta velocità è già oggi realtà. Così come verso Barcellona, dove mancano la Nimes-Montpellier e la tratta Figueres-Barcellona, tutte infrastrutture che però sono già in cantiere.

Un vantaggio per l'utilizzo della futura Torino-Lione per i passeggeri è rappresentato dagli investimenti massicci delle case produttrici di treni che hanno consentito di studiare tecnologie più sofisticate, capaci di permettere una maggiore accelerazione e un aumento della velocità media del 10 per cento, con l'impiego di convogli più piccoli a parità di passeggeri trasportati. Altro passo in avanti è la scelta, sempre più diffusa in Europa, di realizzare le "gronde merci" intorno ai grandi nodi urbani che permettono ingressi e attraversamenti più rapidi delle città anche da parte dei treni passeggeri.

Massimiliano Borgia