



7 DICEMBRE 2018 DI REDAZIONE IN INFRASTRUTTURE ♥ 0

LINEA TORINO-LIONE: IL CORRIDOIO MEDITERRANEO NEL QUADRO EUROPEO



NOW PLAYING: Bonus Casa 2018

Click to expand



La linea Torino – Lione, rientra nel **corridoio Mediterraneo che collega la penisola iberica con il confine dell'Ucraina** ed incrocia a Novara e Milano il corridoio Reno – Alpi (Genova – Rotterdam/Anversa) che partirà con l'apertura del Terzo Valico ferroviario dei Giovi, a Verona, il corridoio Scandinavo-Mediterraneo verso il centro e nord Europa e a Venezia il Baltico-Adriatico verso l'Europa centro orientale.

I **corridoi europei dei trasporti (TEN-T_ Fig.1)** sono una rete integrata su scala continentale, costituita da infrastrutture stradali e ferroviarie di elevate caratteristiche (autostrade e linee ferroviarie veloci e ad alta velocità), **in grado di**

trasportare passeggeri e merci fra i vari Paesi dell'Unione Europea.

Sulla realizzazione della linea Torino – Lione, si è espresso l'**Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino** che ha dichiarato il **proprio ruolo di indipendenza politica e di sostegno al progresso scientifico e innovazione tecnologica** *“da perseguire anche attraverso la realizzazione di opere e infrastrutture che possano favorire lo sviluppo della società e del territorio”*.

L'Ordine informa, con una [nota](#), che la sua *Commissione Trasporti: Mobilità, Infrastrutture, Sistemi* sta lavorando ad una specifica analisi su un'opera di tale portata ed attraverso il comunicato stampa *“La posizione della Commissione Trasporti: Mobilità, Infrastrutture e Sistemi dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino, a determinate condizioni tecniche, sulla nuova linea Torino-Lione”* intende fornire all'opinione pubblica **elementi tecnici, per quanto possibile oggettivi, per poter**

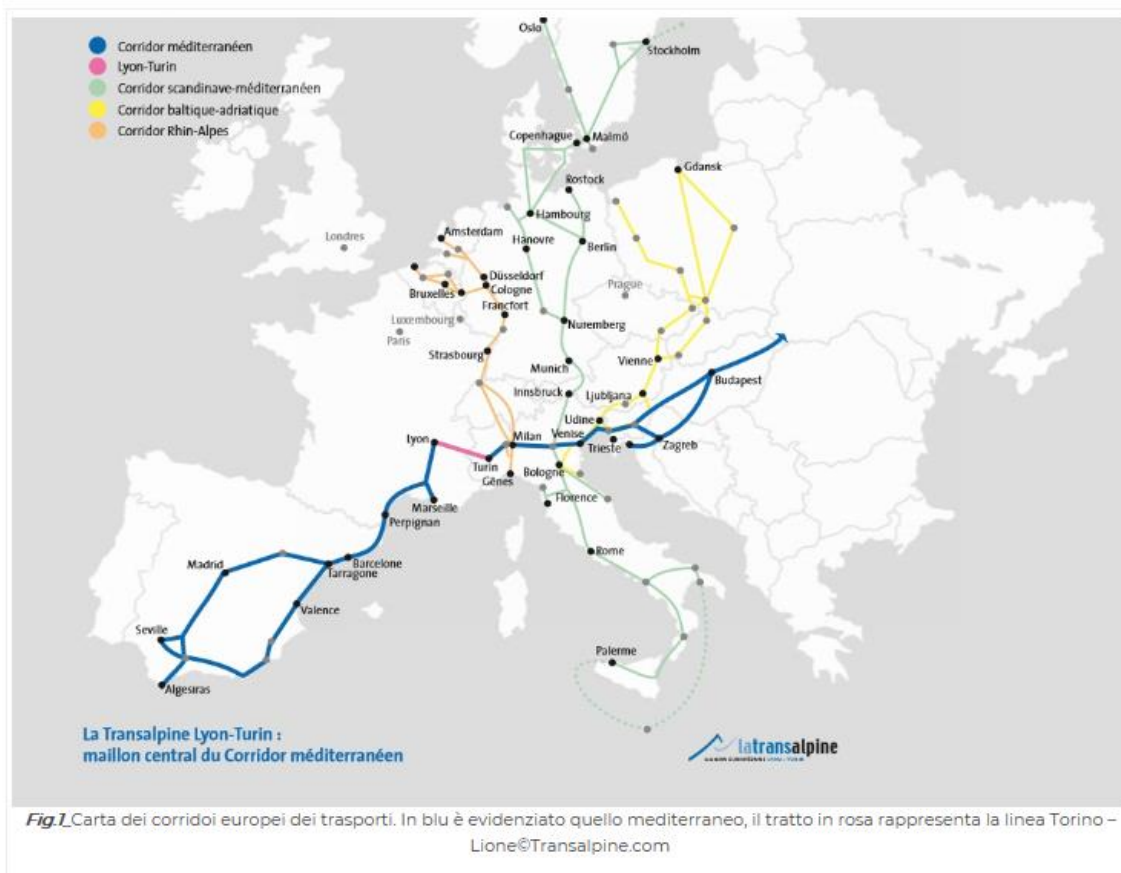
Testata: www.ingegneri.cc Data: venerdì 7 dicembre 2018 Pagina: Infrastrutture

comprendere e valutare l'utilità dell'opera.

LINEA TORINO – LIONE, L'ANELLO MANCANTE

Una storia che parte alla fine del 1800, periodo in cui il Piemonte dialogava con la Francia per mezzo della galleria del Frejus. Difatti la realizzazione di questa opera ha permesso il collegamento tra il Regno Sabauda e la Repubblica Francese, **servendo epoche in cui le esigenze in termini di trasporti e sicurezza erano diverse** da quelle che negli anni sono nate ed evolute.

L'attuale galleria del Frejus, è diventata inadeguata ed i traffici si sono spostati, verso altri itinerari. Oggi, le tonnellate di merce che attraversano il tunnel del **Monte Bianco sono pari ad 8,5 milioni** mentre per il **tunnel stradale del Frejus, 10 milioni** e per il tunnel **ferroviario del Frejus 3,3 milioni**. Circa l'85% del trasporto merci, nella tratta Piemonte-Francia avviene su ruote ed il 15% via ferrovia.



Un **rinnovamento infrastrutturale** che nasce dalla necessità di rispondere ad esigenze trasportistiche, sempre più in crescita. Solo nel 2017, è stato registrato un dato pari a **162 milioni di tonnellate di merci trasportate attraverso l'intero arco alpino**. Se ci riferiamo agli ultimi anni, sono **3 milioni i camion che hanno percorso il tratto tra l'Italia e la Francia** superando quello che attraversa la Svizzera.

Testata: www.ingegneri.cc Data: venerdì 7 dicembre 2018 Pagina: Infrastrutture

Il trasporto viaggiatori come va? La media dei treni al giorno, che viaggiano sulla **linea ad alta velocità Lione-Parigi**, è di **240 treni** con un numero di **viaggiatori all'anno paria a 44,4 milioni** mentre la linea alta velocità Torino – Milano aveva 7 coppie di treni feriali nel dicembre 2009, all'inaugurazione; a settembre 2018 si contavano 28 coppie per Trenitalia e 21 per NTV.

La linea Torino – Lione è stata progettata **per collegare le due reti ferroviarie ad alta velocità nazionali**. Un tratto strategico, che oggi rappresenta l'anello mancante, che consentirà di **unire i paesi europei con la Spagna a sud e le capitali europee a nord** (Londra, Bruxelles, Amsterdam, Francoforte, ecc.), che rende Torino un nodo strategico del sistema AV/AC nazionale e internazionale e dona centralità a tutta l'Italia occidentale a livello europeo.

A CHE PUNTO È LA COSTRUZIONE DELLA LINEA TORINO – LIONE?

L'opera consiste **nella realizzazione della porzione del corridoio che unisce la rete ad alta velocità francese con quella italiana** e comprende il nuovo tunnel ferroviario di 57 km. Il collegamento costituisce la direttrice della rete transeuropea che dovrà collegare la Spagna con Budapest e l'Ucraina passando a sud delle Alpi.



Fig.2.Tunnel di base, europei@Transalpine.com

Testata: www.ingegneri.cc Data: venerdì 7 dicembre 2018 Pagina: Infrastrutture

I tunnel ferroviari di base transalpini previsti da Europa e Svizzera sono sette (Fig.2): Koralm e Semmering (interni all'Austria e pronti nel 2025), Gottardo, Loetschberg (già attivi) e Ceneri (pronto nel 2021), interni alla Svizzera, ed infine, il Brennero tra Italia e Austria previsto per il 2026 e il nuovo tunnel del Moncenisio tra Italia e Francia per il 2030. La nascita dei tunnel base ferroviari, **rappresenta un profondo cambiamento per i trasporti**, paragonabile a quanto accaduto con le autostrade ed i tunnel transalpini realizzati negli anni '60 e '70.

Come procedono i lavori? In Italia, lo scavo dei 7 km del **cunicolo geognostico di Chiomonte, è stato completato a febbraio 2017**, raggiungendo tutti gli obiettivi geognostici nel **rispetto dell'ambiente, dei tempi e dei costi e senza incidenti**. La galleria servirà come accesso al cantiere del tunnel di base e a lavori ultimati come accesso/uscita di sicurezza. L'area dei lavori sarà ampliata e ospiterà il cantiere principale per il tunnel di base in Italia.

In Francia, a Saint-Martin-La-Porte, è in corso lo scavo dei 9 Km della galleria geognostica (superato più della metà dello scavo) che resterà come tratto del tunnel di base.

È stata inoltre, **eseguita la messa in esercizio del nuovo tunnel ferroviario del Moncenisio** che entrerà in funzione nel 2030. Sono previsti dieci anni di lavori. In particolare: affidamenti, ingegneria e lavori preparatori da ultimare entro il 2020; lavori civili entro il 2026; impianti e pre-esercizio entro il 2029.

Quanto costa all'Italia questa opera? Costi e finanziamenti Il costo totale del tunnel nella sezione transfrontaliera è di **8,6 miliardi di euro**. Questi costi, in buona parte già spesi/assegnati, sono spalmati nell'arco di più di 10 anni e ripartiti: **40% a carico dell'Unione Europea**, che molto probabilmente salirà al 50%, per il ruolo strategico a livello continentale, Francia 25% e **Italia 35%**. **L'Italia contribuisce con 2,9 miliardi di euro** (per gran parte già stanziati nel 2012), equivalenti al costo di 80-100 km di autostrada in pianura. A questi costi vanno aggiunti quelli per la tratta di adduzione pari a circa 1,6-1,7 miliardi di euro.

Per maggiori dettagli, consulta i comunicati stampa dell'Ordine degli Ingegneri di Torino:

[Nota Stampa sulla Torino – Lione_ 8 novembre 2018](#)

[Nota introduttiva_4 dicembre 2018](#)

[La posizione della Commissione Trasporti: Mobilità, Infrastrutture e Sistemi dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino, a determinate condizioni tecniche, sulla nuova linea Torino-Lione_ 4 dicembre 2018](#)