

Per la linea storica un futuro alla parigina

Stura-Settimo collegamento metropolitano come la Rer

Retrosceña

MAURIZIO TROPEANO

Le trattative sul tracciato del supertreno

Contestato in Val-susa il comitato di pilotaggio voluto dalla Provincia di Torino per accompagnare il piano strategico per il rilancio dei territori attraversati dalla Torino-Lione ha iniziato ad elaborare delle proposte per superare uno dei punti critici del nodo di Torino, quello tra Stura e Settimo.

Uno dei temi comuni è quello della mobilità sostenibile. I progetti di attraversamento del nodo di Torino presentati da Rfi prevedono di far passare i treni merci che arrivano dalla Gronda dalla linea storica prima di collegarsi con la linea veloce per Milano all'altezza di Settimo. Progetti contestati dai sindaci della zona tanto che Aldo Corgiat, primo cittadino di Settimo, ha posto un aut aut: «Far passare 100 treni sulla linea storica è un fatto inaccettabile che rischia di far nascere sul nostro territorio un'opposizione sul modello Val Susa».

Un rischio da evitare. E così l'altro giorno, proprio a Settimo, il commissario stra-

ordinario per la Torino-Lione, Mario Virano, ha ipotiz-

zato una soluzione alternativa. L'ipotesi è di utilizzare la linea storica solo per il collegamento metropolitano sul modello della Rer parigina e del sistema ferroviario metropolitano studiato dall'Agenzia per la Mobilità guidata da Giovanni Nigro. I treni merci e i convogli passeggeri del servizio interregionale sarebbero instradati sulla linea ad alta velocità per Milano che anche nelle più rosee previsioni di aumento del traffico verrebbe utilizzata al massimo per il 60 per cento delle sue possibilità.

In quella riunione a cui ha partecipato anche l'assessore all'Urbanistica del Comune di Torino, Mario Viano, il sindaco Corgiat ha integrato la proposta del presidente dell'Osservatorio con l'idea

di costruire una stazione intermedia tra Stura e Settimo nell'area chiamata «Laguna verde», cioè la riqualificazione urbana di una vasta area industriale. L'attuale stazione di Settimo continuerebbe a fare da snodo per i collegamenti ferroviari con il Canavese e la Val d'Aosta.

Adesso toccherà alle Ferrovie valutare se questo progetto potrà essere realizzato dal punto di vista tecnico e trasportistico. Sulla carta dal punto di vista economico il progetto sembra meno costoso di quello del quadruplicamento e dell'interramento dell'attuale linea storica per-

ché Corgiat ha ribadito con forza che l'idea di far passare cento treni giorni all'interno della città di Settimo non è accettabile.

Anche per l'Agenzia per la Mobilità la tratta Stura Settimo rappresenta uno dei problemi da risolvere. Senza interventi aggiuntivi - la Gronda merci o questa ipotesi alternativa - nel 2012 con il Passante ferroviario completato il livello di saturazione di questo pezzo di linea ferroviaria raggiungerà l'85 per cento. Secondo i tecnici sono necessari altri studi di approfondimento. Già domani nella riunione dell'Osservatorio dovrebbero essere forniti i dati aggiornati sul nodo di Torino con la compilazione di un quadro orario che dovrà tener conto del passaggio di 950 treni al giorno con la presenza di «rigidità», cioè la necessità di dover rispettare i tempi di viaggio per i treni passeggeri e per i convogli merci inseriti nel progetto di Autostrada ferroviaria.

Il problema del nodo di Torino non è dato dal numero di treni in transito ma dall'intersezione delle tratte in alcuni punti critici. Per calcolare i passaggi dal bivio Crocetta, ad esempio, si dovrà tener conto di 162 intersezioni. Al bivio Pronda gli intrecci sono 104. Crocetta e Pronda rappresentano gli altri due punti critici dell'attraversamento urbano dei collegamenti ferroviari. Poi ci sono altre zone a rischio: quadrivio Zappata, la stazione del Lingotto e quelle di Rebaudengo e Stura.