il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

L'Alta Velocità Torino-Lione

La vicenda della nuova linea ferroviaria ha avuto inizio di fatto nella prima metà degli anni novanta, quando l'opera (indicata dal Consiglio di Essen del 1994 tra i 14 progetti prioritari della Comunità europea) venne inserita nel quadro più vasto del Corridoio VLisbona-Kiev, all'interno della rete di trasporto multimodale Ten-T. La successiva firma, nel 2001, del trattato italo-francese per la realizzazione della nuova linea definì i tre attori principali dell'operazione: Rfi responsabile della tratta italiana, dal nodo di Torino a Venaus; Rff per il settore francese, da St. Jean de Maurienne a Lione; Ltf (Lyon-Turin Ferroviaire), società compartecipata dalle due precedenti, avente in carico la tratta transfrontaliera del «tunnel di base», sviluppato su una lunghezza di circa 53 km. La fase iniziale della progettazione, conclusasi con il primo progetto definitivo, generò un forte movimento di opposizione tra gli abitanti della valle, sfociato nei duri scontri del dicembre 2005. Anche a seguito di ciò l'anno successivo venne istituito l'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione, organismo tecnico avente il compito di gestire con una regia unitaria la governance dell'intero progetto, azzerando di fatto le ipotesi fatte e aprendo un nuovo processo di concertazione con gli enti locali. Dopo circa un anno e mezzo l'Osservatorio depositò un corposo rapporto di orientamenti per il tracciato, sintetizzato nell'Accordo di Pracatinat (giugno 2008), base per il lavoro di nuova progettazione, avviato l'anno successivo. Nell'estate 2010 è stato quindi consegnato un nuovo progetto preliminare che rivede completamente il tracciato in valle, collocandolo prevalentemente in destra orografica. Entro il 2012 dovrà essere approvato il progetto definitivo. Sul fronte delle opere già realizzate, tra 2007 e 2010 sono stati completati, a Saint-Martin-la-Porte, La Praz e Modane/Villarodin-Bourget, gli scavi per le tre «discenderie»: gallerie sotterranee di servizio che permetteranno l'ingresso a parti intermedie del tracciato di base del tunnel per sondaggi geologici (in sede di progetto), per l'avvio contemporaneo di più punti di scavo (in fase di cantiere) e per aerazione, manutenzione e sicurezza (in ambito di esercizio). Nel corso del 2011 è atteso infine l'avvio dei lavori per il tunnel esplorativo de «La Maddalena», di circa 7,5 km con base a Chiomonte, avente finalità analoghe alle opere già realizzate sul versante francese.

Autore

il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

mauro_berta