

# Anche Parigi è tentata di diventare no Tav

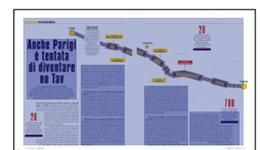
*Un rapporto di esperti consiglia di posticipare al 2038 i costosissimi lavori di connessione, in attesa di vedere se i flussi del traffico merci saranno davvero in aumento. Ma così il tunnel diventa inutile. E la Francia adesso deve decidere come procedere.*

**Durante le trattative tra Matteo Salvini e Luigi Di Maio, i 5 Stelle** ne davano per certo il suo abbandono.

Ma per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione con il suo tunnel di 57 km attraverso le Alpi, ciclopico cantiere ormai già iniziato (ci lavorano al momento 400 persone) le insidie provengono anche dal versante francese. Da questa parte delle Alpi non si sono visti scontri violenti con militanti anti-Tav e la pillola sembrava essere stata ingoiata senza problemi.

In realtà le Ferrovie francesi (Sncf) sono in grosse difficoltà, a causa di un debito di quasi 50 miliardi di euro, accumulato anche a forza di realizzare troppe linee per l'alta velocità (Tgv). I tempi sono cambiati a Parigi: il presidente Emmanuel Macron vuole rispettare davvero i parametri di Maastricht per il deficit pubblico. E l'opposizione alla Tav sale. Anche ad altissimi livelli.

La linea rapida Torino-Lione sarà lunga 235 km, compreso il tunnel. Questo è realizzato dalla Telt (Tunnel Euralpin Lyon Turin), controllata per metà dallo Stato francese e per il resto dalle Ferrovie pubbliche italiane. Dovrebbe costare 8,6 miliardi ed essere concluso nel 2029. Ma tutta la linea, comprendendo gli accessi al tunnel da Torino e da Lione, dovrebbe totalizzare i



Peso: 100%

26 miliardi, secondo le ultime stime. E sul versante francese i costi di collegamento sono particolarmente elevati (*vedere anche l'infografica in alto*) a causa della complessità dei lavori.

**Concretamente sono stati finora perforati dieci chilometri** e un'altra ventina di gallerie di servizio. L'obiettivo è alleggerire di metà il traffico di mezzi pesanti attuale attraverso le Alpi fra Italia e Francia, spostandolo su rotaia. Il tunnel (che sarà utilizzato all'80 per cento da treni merci) verrà pagato dall'Italia al 35 per cento, dalla Francia al 25 e al 40 dall'Unione europea. Finora sono stati stanziati 1,8 miliardi, quasi la metà a carico di Bruxelles, fino al 2020. E qui sorge un primo problema: non sono ancora sicuri i fondi europei per il dopo. Intanto, anche a Parigi si stanno facendo qualche domanda.

**Philippe Duron, ex deputato socialista, ha diretto per mesi** i lavori del Consiglio di orientamento delle infrastrutture (Coi), che doveva segnalare, con un pool di esperti, le priorità in materia di infrastrutture al governo di Edouard Philippe. A febbraio il Coi ha consegnato a Elisabeth Borne, ministra dei Trasporti, il suo rapporto. E lì, a sorpresa, si consiglia di andare avanti con il tunnel, ma di rimandare a dopo il 2038 la seconda fase, quella più costosa per il governo francese, cioè l'accesso all'opera, in attesa di capire se i volumi di traffico rendono sensato l'investimento. Di fatto, rendendo inutile la nuova galleria.

Il rapporto Duron consiglia nel frattempo di rimodernare una buona parte della linea Digione-Modane, che già esiste e il cui utilizzo da parte del traffico merci può essere potenziato, senza dover spendere, almeno per il momento, tutti quei miliardi per l'accesso al nuovo tunnel. D'altra parte già nel 2014 la Corte dei conti fran-

cese aveva sottolineato «la redditività economica troppo debole» della Tav. Una posizione, quella del comitato, che coincide con quella degli ecologisti francesi ed europei, che da sempre spingono per la soluzione meno invasiva e meno costosa dell'ammodernamento della linea ferroviaria esistente.

**Il comitato «consiglia», ma poi il governo fa quello che vuole.** La Borne sta preparando una legge d'orientamento della mobilità nella quale si deciderà dove e quanto investire nel prossimo decennio in Francia nel settore dei trasporti. Il testo doveva essere adottato a metà maggio dal Consiglio dei ministri. Ma ritarda. Il governo e Macron devono capire cosa privilegiare, mentre i ferrovieri stanno scioperando a singhiozzo da più di due mesi contro la riorganizzazione del loro settore (e i sacrifici da sopportare). Il presidente incita a tagliare l'inutile. E guarda con preoccupazione a quello che un nuovo governo in Italia potrebbero decidere.

In ogni caso, il rapporto Duron ha ridato fiducia

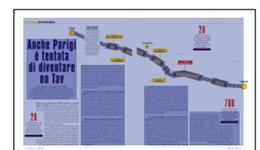
agli oppositori francesi, che non sono solo manciate di villaggi delle Alpi, già stufi per la polvere e i rumori del cantiere, o aggressivi no global. C'è pure Daniel Ibanez, economista, tra i più agguerriti «anti». Lui ricorda sempre che attraverso il traforo ferroviario oggi esistente, a più alta quota, quello di Frejus, passano una ventina di treni merci al giorno, ma erano cinque volte di più negli anni Ottanta. E questo nonostante che la linea Modane-Lione sia stata rinnovata negli ultimi anni, spendendo un miliardo. Il futuro del progetto non dipenderà solo dai 5 Stelle.

(Leonardo Martinelli - da Parigi)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# 26

il costo in miliardi della Lione-Torino secondo la Corte dei conti francese. Il trattato bilaterale dispone che i lavori possano iniziare solo se c'è la copertura.

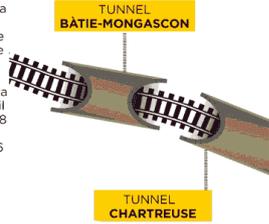


Peso: 100%

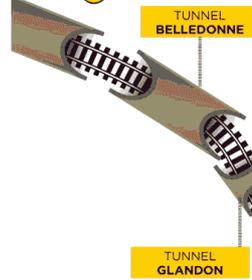
LIONE



**L'alta velocità Torino-Lione.**  
L'Ue finanzia il tratto transfrontaliero con il 40 per cento. La parte restante è a carico di Francia e Italia. Per la sezione della parte comune compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa-Bussoleno, il Cipe a febbraio 2018 ha fissato il nuovo limite di spesa a 5,6 miliardi di euro.



Chambéry



FRANCIA

TUNNEL FRANCIA-ITALIA

ITALIA

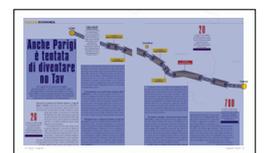
20

I milioni di tonnellate di traffico merci annuo che può gestire l'attuale linea. Al contrario delle previsioni, però, il traffico reale non ha mai superato 10 milioni di tonnellate.

TOR

700

Il costo in milioni per il potenziamento della linea ferroviaria attuale nella tratta Digione-Ambérieu-Chambéry-Montmélián-Saint Jean de Maurienne.



Peso: 100%