

Francia No Tav un'altra frenata sulla Torino-Lione

di MARCO GIAVELLI

AL NETTO delle dichiarazioni ufficiali sull'importanza strategica della Torino-Lione, riaffermata dal presidente francese Hollande durante il vertice del 3 dicembre scorso a Lione con il premier Monti,

anche sul fronte transalpino i tentennamenti sembrano farsi sempre più numerosi. Dopo i dubbi avanzati in autunno dalla Corte dei conti, che metteva in guardia l'esecutivo sulla sostenibilità economica dell'opera rilevando che i costi sarebbero più che raddoppiati rispetto alle stime iniziali, è di mercoledì 6 marzo un'altra autorevole presa di posizione che invita esplicitamente a non realizzare nuove linee ferroviarie ad alta velocità. A chiederlo è niente meno che l'ex ministro dei trasporti socialista Jean-Louis Bianco, incaricato dal governo di pianificare una riforma del sistema dei trasporti ferroviari che a breve si tradurrà in una proposta di legge, che in un articolo

Stavolta è l'ex ministro dei trasporti socialista Bianco a bocciare la costruzione di nuove linee ferroviarie

A lato: la manifestazione a Lione in occasione del vertice Hollande-Monti. Sopra: il cantiere della discenderia

pubblicato sull'edizione on-line del quotidiano "Le Figaro", pur senza fare alcun riferimento esplicito alla Torino-Lione, boccia in sostanza la costruzione di nuove linee ad alta velocità invitando a puntare sul miglioramento dei servizi ferroviari esistenti.

Un messaggio che lo stesso ministero dei trasporti, in base a quanto scriveva in autunno il sito web dello stesso giornale conservatore parigino, starebbe cercando di far passare anche alla luce del budget realmente disponibile, che imporrebbe al governo la necessità di rivedere le sue politiche dei trasporti. L'Afit, Agenzia di finanziamento delle infrastrutture dei trasporti francesi, deve infatti



far fronte ad un buco di 300 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, che però verrebbe in parte compensato dalla nuova ecotassa sui mezzi pesanti che dovrebbe entrare in vigore nel luglio 2013. Una situazione che il ministero traduce in una necessità di attingere il meno possibile dalle risorse dei contribuenti, puntando invece di più su risorse proprie. Il suggerimento sarebbe appunto quello di mantenere soltanto le quattro linee "scolpite nel marmo", cioè Le Mans-Rennes, Tours-Bordeaux, Nîmes-Montpellier e la cosiddetta

la sua, che acquisisce maggiore significato se pensiamo che, come egli stesso ammette, fin dagli anni '90 non ha mai fatto mancare il suo sostegno al progetto. «Negli anni '80 - scrive Dord - era stata fatta una previsione di crescita del traffico merci tra Francia e Italia che, di fatto, si è concretizzata solo fino al 1998, quando 34,7 milioni di tonnellate attraversavano le nostre Alpi contro le 17 del 1980. Ma dal '98 i flussi non hanno mai smesso di diminuire toccando il loro punto più basso nel 2009 con 20,4 milioni di tonnellate, un dato non molto più elevato rispetto a quello dell'80». Come se non bastasse, aggiunge, il traffico merci complessivo lungo tutti i valichi alpini è praticamente raddoppiato tra il 1980 e il 2011, passando da 50 a 107 milioni di tonnellate, transitando però in prevalenza tramite Svizzera e Austria.

La sua analisi prosegue affermando che, per giustificare la Torino-Lione, viene previsto per il 2035 il passaggio di 74,7 milioni di tonnellate tra Italia e Francia, di cui 41,6 via ferro e 33,1 su gomma. «Si prevede dunque - evidenzia Dord - un aumento in Francia di 40 milioni di tonnellate in poco meno di

30 anni, cioè più del 300 per cento, senza spiegare né perché, né come. Per me questo è un abuso di fiducia nei confronti degli eletti e dei cittadini». Tanto più, rimarca il deputato savoiardo, che nel frattempo il mondo è cambiato e che le merci in arrivo via mare dall'India e dalla Cina non hanno alcuna ragione di transitare tra Torino e Lione: «Solo alcuni tecnocrati francesi possono pensare una cosa simile - chiosa - una volta sbarcate a Genova, le merci risalgono l'Italia verso i paesi dell'Europa centrale attraverso la Svizzera o l'Austria, fatta eccezione forse per quelle che sono destinate al mercato francese, a meno che queste non stiano già sbarcate direttamente al porto di Marsiglia. Ma in ogni caso passerebbero in modo ultra marginale attraverso Torino e Lione». L'ultimo vertice italo-francese, a suo giudizio, non avrebbe in realtà deciso alcunché. «Ci è stato fatto credere che sarebbe stato decisivo per le sorti dell'opera, ma non è stato concretizzato alcun nuovo accordo sul piano finanziario. Ha semplicemente ribadito le determinazioni a carico dei due Stati, come fanno a ogni summit ormai da 20 anni».

