

# Grande vitesse la Francia rallenta, ma non sul tunnel

di MARCO GIAVELLI

«LO STATO mette un freno all'alta velocità». In Francia i giornali sparano titoli che, qua da noi, farebbero la felicità di quanti, dopo oltre 20 anni di lotta, non si sono ancora stancati di opporsi alla grande opera. A scriverlo è "Le monde", uno dei più prestigiosi quotidiani d'Oltralpe, che sull'edizione on-line del 12 luglio riprende la notizia già circolata nelle scorse settimane: il primo ministro francese Jean-Marc Ayrault ha infatti preso in consegna le raccomandazioni fornite dal dossier "Mobilità 21" in base al quale, a oggi, la tratta francese della Torino-Lione non è ritenuta prioritaria. Un'analisi frutto del lavoro svolto dalla commissione mista tecnico-politica presieduta dal deputato socialista Philippe Duron, incaricata di revisionare il piano nazionale delle infrastrutture alla luce del fatto che nei prossimi 25 anni 245 miliardi da spendere per strade, ferrovie, porti e aeroporti non ci saranno mai.

Ma l'inevitabile frenata della Francia sull'alta velocità non preoccupa Mario Virano, commissario di governo per la Torino-Lione nonché presidente dell'Osservatorio, che smentisce qualsiasi possibile ripercussione sulla realizzazione della tratta transfrontaliera e quindi del tunnel di base da 57 km, ritenuto un punto fermo anche dai francesi. Di più: per Virano il rinvio a tempi migliori, in questo caso a dopo il 2030, di tutte le opere d'accesso alla tratta internazionale è in realtà il segnale che la Francia ha fatto propria una "rivoluzione culturale" introdotta dall'Osservatorio da lui presieduto, e cioè l'ormai celebre "fasaggio" dell'opera. Eppure l'articolo pubblicato da "Le monde", quotidiano di impronta

A lato: la pagina web di Le Monde con l'articolo dedicato alle scelte del governo francese in tema di infrastrutture. In alto, uno dei cantieri delle discenderie d'Oltralpe

Le Monde mette in risalto la decisione del ministro Ayrault di rinviare a dopo il 2030 il collegamento fino a St.Jean

liberaldemocratica e riformista, tra le righe sembra dare ragione a quella nuova politica che i No Tav invocano da tempo: abbandonare l'alta velocità, sempre più costosa e sempre meno redditizia, per puntare sull'ammodernamento delle linee storiche e sul potenziamento del trasporto passeggeri a livello locale.

Gli unici progetti di nuove linee ad alta velocità che potranno andare avanti sono i quattro già avviati, che dovrebbero vedere la luce entro il 2017: Tours-Bordeaux, Metz-Strasburgo, Le Mans-Rennes e la tangenziale ferroviaria di Nîmes e Montpellier. Tutti gli altri sono stati appunto rinviati a dopo il 2030, dando la priorità a quello «sviluppo dei trasporti del quotidiano» - recita l'articolo scritto da Mathilde Gérard - che François Hollande vuole privilegiare. In realtà, a precisa domanda, è lo stesso primo ministro Ayrault a puntualizzare che «la Francia non volta le spalle all'alta velocità». E il ministro dei trasporti Frédéric Cuvillier gli fa eco precisando che «oltralpe il solo-Tgv» è abbandonato, vale a dire gli annunci di cantieri faraonici a scappato dei bisogni degli altri territori». È chiaro che anche la Francia non è immune dal gioco delle parti tutto politico: in tema di infrastrutture, il centrosinistra transalpino del presidente Hollande vuole infatti distinguersi dalla "grandeur" del suo predecessore Sarkozy, che solo nel 2009 aveva previsto la



messa in cantiere di una quindicina di nuove linee ad alta velocità in 30 anni. Ecco perché, analizza "Le monde", «per un paese la cui rete ferroviaria ha costruito il suo orgoglio sulle sue linee ad alta velocità, la posizione dell'attuale governo rappresenta un'autentica svolta».

In realtà, a ben guardare, la situazione francese e quella italiana non sono neanche lontanamente paragonabili in tema di alta velocità: Oltralpe sono già in funzione 2024 km di linee che nel 2017, con la conclusione dei quattro cantieri in corso, saliranno a 2794. La Spagna ha fatto addirittura meglio: 5000 km già esistenti e una decina di nuove linee in costruzione, anche se a quanto pare il numero annuo di passeggeri (circa 16 milioni) rimane relativamente basso. L'Italia, invece, conta appena un migliaio di km. Ma "Le monde" mette in risalto anche un altro aspetto: la fragilità finanziaria e la redditività del tutto incerta dell'alta velocità ferroviaria, altro argomento caro ai No Tav italiani e francesi. Una constatazione a cui concorre il



basso numero di passeggeri trasportati (-0,5 per cento nel 2012), in particolare della clientela professionale toccata dalla crisi economica: di conseguenza il volume d'affari generato dall'attività "Tgv Francia" è in ribasso (-2 per cento nel primo trimestre 2013 rispetto allo stesso periodo del 2012). Per questi motivi Duron, nel dossier "Mobilità 21", si rammarica del fatto che «lo sforzo fatto per il Tgv ha ridotto la parte destinata alla modernizzazione della rete e ai treni del quotidiano». Una linea Tgv da 12 miliardi di euro vale quattro volte la sostituzione di tutti i treni "Corail de France". Ed è a questo proposito che viene citata la Lione-Torino, «oggetto di una forte opposizione civile e di associazioni ambientaliste, quantificata in 26,1 miliardi di euro dalla Corte dei conti».

Questa è anche l'unica volta che il tanto contestato progetto Tav viene menzionato in tutto l'articolo di "Le monde": il tratto Lione-Torino non compare nemmeno nella cartina che raffigura le linee ad alta velocità già in funzione, quelle in fase di realizzazione, quelle consigliate prima del 2030, quelle possibili entro il 2030, quelle rinviata a dopo il 2030. Un'immagine che stride fortemente con le dichiarazioni

roboanti del fronte politico. Si Tav italiano, che un giorno sì e l'altro pure parla di «opera fondamentale strategica per lo sviluppo del Paese»... «Un'interpretazione comprensibile, ma non fedele a quella che è la realtà dei fatti» - osserva Virano - la sezione transfrontaliera dell'opera è priva di qualsiasi dubbio, tanto in Italia quanto in Francia: una volta partito il tunnel di base, parte la locomotiva che poi si porta dietro tutti i vagoni. Ora, sui vagoni ogni discussione può essere legittima e tattica. Solo l'altra settimana ho partecipato ad un consiglio regionale straordinario delle Rhône-Alpes dove tutti gli schieramenti, ad eccezione del Front National, hanno riaffermato l'impegno a premere sul governo centrale affinché si realizzi non solo la tratta internazionale, ma anche gli accessi lato Francia». Quindi sta dicendo che le due

omogeneo rispetto agli altri sei valichi alpini ferroviari. Qualsiasi altra congettura è legittima, ma la realtà è questa: anche il rapporto "Mobilità 21" ribadisce che la tratta transfrontaliera della Torino-Lione, insieme ad altre quattro direttrici, è materia sovraordinata rispetto al suo ambito valutativo, soltanto le opere di accesso vengono considerate come "seconda priorità".

Non la preoccupa però questa valutazione? «Assolutamente no. Anzi, considero un successo culturale dell'Osservatorio il fatto che i francesi abbiano assunto il metodo del "fasaggio" nella realizzazione delle grandi opere, valutando cosa si deve fare prima, cosa dopo e quale grado di incidenza avrà il dopo sul prima. Proprio mercoledì, in Osservatorio, abbiamo analizzato quali saranno i possibili effetti sulla tratta Bussoleno-Avigliana senza realizzare nuove opere civili, ma solo interventi di ammodernamento tecnologico. Abbiamo verificato che è possibile adottare soluzioni di minima che consentano di integrare la nuova linea con la linea storica». Sulla tratta internazionale grava ancora l'incognita del 40 per cento di cofinanziamento europeo, che Monti e Hollande avevano ritenuto fondamentale durante il vertice del 3 dicembre scorso a Lione... «Mi limito a dire che a oggi lo scenario, da questo punto di vista, appare confortante. Entro l'autunno credo possa arrivare la decisione finale».

Ma Virano rimane ottimista: «Premiata la strada del fasaggio, adottata dall'Osservatorio»

parti nazionali e parte transfrontaliera, viaggiano su due binari completamente diversi? «Non esageriamo. Chiaramente sono correlate tra loro, trattandosi della stessa direttrice. Quel che è certo è che nessuno mette in discussione il fatto che la sezione internazionale con il tunnel di base rappresenti un "punto di non ritorno" perché porta con sé un vantaggio differenziale rispetto al resto del progetto: trasformare una tratta di montagna in una linea di pianura e rendere il Frejus