

Torino – Lione? No, Torino – Digione

Nuovo itinerario deciso dalla Francia per risparmiare 11 miliardi di euro di gallerie tra Lione e il tunnel di base di 57 km

da PresidioEuropa.net del 12-04-2019

<http://www.presidioeuropa.net/blog/torino-lione-no-torino-digione-questo-il-nuovo-itinerario-deciso-dalla-francia/>

Grandi manovre ferroviarie in Francia, la nuova linea Torino-Lione non passerà più da Lione, ma da ... Digione, una città 200 chilometri a nord. Questo il nuovo itinerario deciso dalla Francia per risparmiare 11 miliardi di euro di gallerie tra Lione e il tunnel di base di 57 km

Questa novità l'ha rivelata Elisabeth Borne, Ministra dei Trasporti francesi, con una Lettera inviata al Prefetto di Lione lunedì 8 aprile 2019 (cfr. in basso), nella quale indica le prossime tappe per il trasporto ferroviario delle merci dal confine franco-italiano verso Parigi.

La Francia non è interessata (in questo secolo) al progetto Lyon-Turin.

Ecco il programma dettagliato della ministra:

- *In primo luogo, in attesa della costruzione di nuove sezioni di linea, la linea ferroviaria in uso e modernizzata Digione-Modane costituirà la via d'accesso alla galleria di base al momento della sua entrata in servizio, prevista per il 2030.*
- *... dare priorità al miglioramento dei trasporti quotidiani, ... i grandi progetti infrastrutturali devono far parte di un approccio progressivo di realizzazione, a partire dalle necessarie ottimizzazioni della rete in cui sono integrati, prima della costruzione di sezioni di nuove linee che saranno quindi scaglionate nel tempo.*
- *Per quanto riguarda le nuove sezioni di linea ferroviaria tra Lione e la sezione transfrontaliera del tunnel, le riflessioni proseguiranno per determinare gli investimenti opportuni allo scopo di far fronte nel tempo all'aumento del traffico.*

Spiegazione

Le nuove sezioni di linea ferroviaria tra "Lione e la sezione transfrontaliera del tunnel" comprendono 72,4 chilometri di gallerie (Sainte-Blandine 2,4 km, Dullin-L'Epine 15 km, Chartreuse 25 km, Belledonne 20 km e Glandon 10 km).

La Francia pare non abbia alcuna visibile intenzione di realizzare queste cinque gallerie, per lo meno in questo secolo, perché richiedono un investimento di ben 11 miliardi di €.

La ministra ha confermato che l'interesse della Francia su questo itinerario è il trasporto delle **merci** e **non dei passeggeri**. La parola "merci" compare sette volte nella sua lettera, la parola passeggeri solo tre ma riferita in particolare ai treni dei pendolari.

L'**obiettivo dichiarato dalla ministra** è di "effettuare investimenti a breve termine nella linea in uso e aumentare la sua capacità fino a **10 milioni di tonnellate di merci/anno** (entro il 2030, N.d.T.), **poi a 15 dopo il 2030**".

Ma equipaggiare la sezione transfrontaliera di un nuovo tunnel di base di 57 km, dotato di una capacità stimata tra 50 e 70 milioni di tonnellate/anno senza costruire nuove linee ferroviarie di accesso al tunnel della stessa capacità tra Lione o Digione e il Tunnel di Base (ma anche tra Torino e il Tunnel) - sarebbe un investimento inutile, come da tempo dimostrato dagli esperti ferroviari.

Trapela in questa lettera la preoccupazione della ministra Borne per la mancanza di sufficienti traffici merci e passeggeri su questo itinerario anche nel medio/lungo periodo e l'assenza dei fondi per un'opera che, al di là delle dichiarazioni, le sta apparendo inutile.

La prova? La ministra si guarda bene dall'informare come la Francia finanzierà la costruzione dei suoi 45 km della Torino-Lione. Forse si aspetta che l'Unione europea finanzia anche la costruzione delle linee di accesso al tunnel?

La LOM (Legge Orientamento Mobilità) approvata in prima lettura al Senato francese il 2 aprile scorso non contiene alcuna misura economica per la Lyon-Turin, ma solo dichiarazioni di principio che non costringono il Governo a finanziare questo progetto.

Per prudenza la ministra vuole conoscere, attraverso l'istituzione di un **osservatorio permanente, la saturazione ferroviaria sulle attuali vie di accesso e sul tunnel del Moncenisio**.

Le decisioni della ministra francese dovrebbero far capire all'Italia che la Francia non è interessata (in questo secolo) al progetto Lyon-Turin, tanto da aver già modificato il suo itinerario in Dijon-Turin.