

LOGISTICA VERDE INTRALOGISTICA



La Baviera chiede di ridurre i divieti per camion al Brennero



Mit completa l'erogazione dei ristori 2024 per il trasporto ferroviario



FS conquista sei progetti del programma Connecting Europe Facility



Albo Autotrasporto avvia la gara sulle aree di sosta per camion



Operatori ferroviari critici con l'Europa, perde tempo sulle merci

La Francia conferma la Torino-Lione, ma solo merci per ridurre i costi

Martedì, 9 Luglio 2024 13:05

di Redazione



Se si volesse ricorrere a un classico modo di dire, sarebbe come dare un colpo al cerchio e un colpo alla botte. Messa un po' alle strette dalle scadenze fissate dall'Unione Europea per non perdere i finanziamenti, **la Francia sulla nuova ferrovia Torino-Lione ha sciolto la riserva** su come intende procedere e il risultato è a dir poco salomonico: non viene sconfessata l'ipotesi di realizzare un nuovo tracciato come prevedono i

progetti originali tra l'uscita del tunnel di base del Moncenisio a Saint-Jean-de-Maurienne e Lione, ma nello stesso tempo si privilegia la direttrice verso Digione.

Il gestore della rete ferroviaria francese SnCF Réseau in **studio sugli investimenti programmati per il prossimo triennio**, conferma in modo definitivo quanto finora era emersa come un'ipotesi avvalorata da un rapporto messo a punto dal Conseil d'Orientation des Infrastructures, un organismo consultivo del ministero dei Trasporti francese, vale a dire l'intenzione di investire in via prioritaria per potenziare e ammodernare la direttrice Modane-Digione per il più favorevole rapporto costi-benefici, circa 600 milioni di euro invece di sei miliardi.

Ma contestualmente, le ferrovie francesi si impegneranno anche nella **progettazione della nuova linea ferroviaria** da sempre prevista che da Saint-Jean-de-Maurienne raggiungerà Lione, con la novità che nello studio è stata inserita anche la circonvallazione che eviterà di attraversare il nodo ferroviario congestionato della terza città più popolosa di Francia. La progettazione della nuova linea prevede un costo di 170 milioni di euro ai quali dovranno essere aggiunti anche i 50 milioni necessari per integrare lo studio della circonvallazione di Lione. Per sbloccare la situazione è dovuta intervenire anche la regione Auvergne-Rhône-Alpes con un contributo aggiuntivo di 20 milioni, il che la dice lunga sull'effettivo impegno della Francia su questo fronte.

Comunque sia la progettazione andrà avanti, e **il piano ha preso il nome di Grand Gabarit**, espressione che sta a indicare la grande sagoma che caratterizza le linee ferroviarie adatte ai trasporti intermodali senza limitazioni. Anche in questo caso si ha una conferma di quanto già ormai si dava per scontato: sarà messo a punto un piano stralcio, dove in pratica verrà data priorità a quegli investimenti indirizzati al servizio merci, giudicato preminente, rispetto a quello passeggeri.

In particolare, **saranno realizzati i due tunnel di Belledonne e Chartreuse** che, oltre a presentare un tracciato più favorevole, evitano l'ansa e il nodo di Chambéry. Per questi ultimi la progettazione dovrà indicare se in una prima fase sarà possibile limitarsi a scavare una sola canna, sufficiente per il traffico merci, l'unico che percorrerà il nuovo tracciato, almeno per più di un decennio.

Del resto, considerando i tempi tecnici tra progettazione, apertura dei cantieri e conclusione dei lavori, la direttrice tra Saint-Jean-de-Maurienne e Lione arriverà ben oltre l'apertura all'esercizio del tunnel di base del Moncenisio. Ecco quindi che **l'opzione Modane-Digione** da mettere in cantiere in tempi relativamente stretti appare del tutto realistica. E tutto questo non comporterà rinunce eccessive, in quanto il traffico merci internazionale con l'Italia già oggi va soprattutto verso il nord della Francia e non attraversa Lione.

Ma ora entra in gioco un'altra variabile, quella politica, **in seguito alle elezioni parlamentari di luglio 2024 in Francia** che hanno visto l'affermazione come prima compagine del Nouveau Front Populaire. Al di là delle dichiarazioni politiche estemporanee, frutto soprattutto del dibattito in corso per la formazione della nuova maggioranza governativa, forse il punto di riferimento più affidabile è il programma "Contratto di legislatura" redatto dal Fronte Popolare che non mette in discussione nessuna opera ferroviaria, anzi intende investire sulla rotaia, mentre tra le azioni prioritarie a breve scadenza prevede di "decretare una moratoria sui grandi progetti infrastrutturali autostradali".

Piermario Curti Sacchi