

# La linea Lione-Torino è una follia

Remy Prud'homme, Les Echos, Francia

Il traffico di passeggeri e merci è in calo e i ricavi dell'alta velocità sotto le Alpi copriranno meno del 10 per cento dei costi

**L**a Francia e l'Italia si preparano a spendere più di 26 miliardi di euro per una linea ferroviaria ad alta velocità che collega Lione e Torino, con un tunnel lungo cinquanta chilometri. Si stenta a crederlo. Tutti gli studi indipendenti hanno dimostrato che questo progetto faraonico è una follia.

È facile capirlo se si pensa al tunnel sotto la Manica. Il costo della linea Lione-Torino è più alto di quello della linea Parigi-Londra. Ma il traffico, e dunque i potenziali ricavi, è molto inferiore (di 14 volte per i passeggeri e di tre volte per le merci).

Già i ricavi del tunnel sotto la Manica non coprono le sue spese di investimento e di manutenzione, come sanno fin troppo bene i risparmiatori e le banche che l'hanno finanziato. I ricavi del tunnel alpino non copriranno nemmeno il 10 per cento dei costi. Era già evidente negli anni novanta, all'epoca in cui il progetto fu concepito. Lo è ancora di più oggi, e per tre fattori.

Primo, il costo del progetto è aumentato in modo considerevole, passando da 16 a 26 miliardi di euro. E tutti sanno che il costo preventivato è notevolmente inferiore a quello che sarà il costo effettivo. Secondo, le previsioni di crescita del traffico, all'epoca molto generose (si ipotizzava un raddoppiamento, e addirittura un quadruplicamento per il trasporto ferroviario), non si sono avverate.

## Fine della crescita

Dopo vent'anni, il traffico ferroviario tra Lione e Torino è fermo o addirittura in declino. Le ragioni sono tante: la deindustrializzazione dei due paesi, la fine della crescita, la costosa apertura dei tunnel ferroviari svizzeri e una maggiore efficienza della linea stradale. Motivi che non sono destinati a scomparire nei prossimi anni.

Terzo, la situazione dei conti pubblici di Francia e Italia è peggiorata. L'aumento dei costi del progetto più la sua diminuita utilità danno come risultato un aggravio delle possibili perdite. I 26 miliardi di investimento saranno interamente a carico dello stato, tramite un aumento delle tasse o un au-

mento del debito. In Francia non si potrà contare sui risparmiatori o sulle banche, già scottati dall'affare del tunnel sotto la Manica. Le forme di partenariato tra pubblico e privati, evocate di quando in quando, non saranno altro che prestiti camuffati.

## Migliorare l'esistente

Sembra che l'Unione europea parteciperà con una quota che potrà variare dal 10 al 15 per cento a questo enorme sperpero. E saranno soldi nostri. Siamo di fronte a un'istituzione bizzarra, schizofrenica e che istiga a sfiorare con il bilancio: da un lato esige che Francia e Italia riducano il debito pubblico e il carico fiscale, dall'altro le incita a fare ingenti spese inutili.

Questo progetto viene difeso solo dalle potenti lobby francesi e italiane nel settore dei lavori pubblici e dagli eletti delle zone interessate, come il dipartimento Rodano-Alpi o la regione Piemonte. In fondo ricevere una sovvenzione statale è sempre un grosso vantaggio, anche se si è una regione ricca.

Nell'agosto del 2012 un parere sul progetto espresso dalla corte dei conti francese raccomandava "di non escludere troppo presto l'alternativa del miglioramento della linea esistente", un modo per dire: abbandonate il progetto. Nel giugno del 2013 la commissione Mobilità 21 presieduta da Philippe Duron, ha presentato un rapporto lucido e coraggioso sugli investimenti da fare nei trasporti fino al 2030, in cui si mette l'accento sulla priorità assoluta da dare alla manutenzione della rete e si scartava qualsiasi nuovo progetto di alta velocità. Anche la Société nationale des chemins de fer (SnCF), le ferrovie francesi, sostiene il progetto con poca convinzione perché è consapevole che contribuirà a un deficit che poi le sarà rimproverato. Ci si chiede in che mondo vivano i nostri politici. ♦ *gim*

**“Non escludere troppo presto l'alternativa del miglioramento della linea esistente”**

## Chiamonte (To), 12 novembre 2013. I lavori per la linea ferroviaria ad alta velocità



La linea Lione-Torino è una follia. Il progetto è stato approvato nel 2007, ma i lavori sono ancora in corso. La linea è lunga 140 chilometri e sarà la prima ad alta velocità in Francia. Il costo è di 1,5 miliardi di euro. La linea sarà costruita in tunnel e sarà la più lunga in Europa. La linea sarà costruita in tunnel e sarà la più lunga in Europa. La linea sarà costruita in tunnel e sarà la più lunga in Europa.

### La linea Lione-Torino è una follia

di Denis D'Amico, Leo Tassin, Franco

Il progetto della linea Lione-Torino è stato approvato nel 2007, ma i lavori sono ancora in corso. La linea è lunga 140 chilometri e sarà la prima ad alta velocità in Francia. Il costo è di 1,5 miliardi di euro. La linea sarà costruita in tunnel e sarà la più lunga in Europa. La linea sarà costruita in tunnel e sarà la più lunga in Europa. La linea sarà costruita in tunnel e sarà la più lunga in Europa.



### Visti dagli altri

Il demone dei videopoker. In una città di 100.000 abitanti, il videopoker è diventato un problema. I giocatori sono diventati schiavi delle macchine. Il demone dei videopoker è diventato un problema per la città. Il demone dei videopoker è diventato un problema per la città. Il demone dei videopoker è diventato un problema per la città.



### Il demone dei videopoker

Il demone dei videopoker. In una città di 100.000 abitanti, il videopoker è diventato un problema. I giocatori sono diventati schiavi delle macchine. Il demone dei videopoker è diventato un problema per la città. Il demone dei videopoker è diventato un problema per la città. Il demone dei videopoker è diventato un problema per la città.