

Lione-Torino: "L'ottimizzazione della linea storica sarà studiata, ma non a scapito della sicurezza".

Cédric Vetzal



"La CIG vi sosterrà, in particolare sulla questione dei servizi alla stazione di Modane, che riteniamo sia un giusto compenso per tutto ciò che state vivendo", ha assicurato Josiane Beaud.

Al centro delle notizie della settimana precedente, il progetto Lione-Torino è stato invitato ad aprire l'ultima riunione del comitato sindacale del Pays de Maurienne, martedì 20 giugno a Hermillon (vedi pag. 6). Josiane Beaud, capo della delegazione francese alla Commissione intergovernativa (CIG) per la Lione-Torino, ha presentato gli obiettivi del Comitato di gestione delle infrastrutture istituito dalla CIG nel giugno 2022. *"All'interno di questo comitato sono stati istituiti quattro gruppi tecnici per stabilire un quadro molto preciso di ciò che sta accadendo su questa linea. Il primo gruppo cercherà di capire esattamente quanto traffico c'è, per evitare di manipolare le cifre dicendo che, se volessimo, potremmo far passare 15 milioni di tonnellate di merci attraverso il vecchio tunnel. Il secondo gruppo si occupa della manutenzione della linea. Il terzo gruppo si occuperà degli operatori attuali e potenziali della linea. Una volta aperto il tunnel, dovranno passare più treni di quelli attuali: attualmente vengono trasportati solo 2,8 milioni di tonnellate di merci, pari ad appena l'8% delle merci che passano per la Maurienne, contro il 78% delle ferrovie svizzere. Il quarto gruppo si occupa delle esigenze di chi gestisce i treni su questa infrastruttura. L'obiettivo del comitato è quindi quello di definire i possibili miglioramenti su questa tratta. Ma in nessun caso il lavoro svolto dal comitato sostituirà gli accessi, va detto a chiare lettere, anche quando il tunnel di base sarà aperto. Il tunnel di base non potrà fare a meno degli accessi", ha insistito.*

Yves Durbet: "C'è la possibilità di far passare più merci attraverso il tunnel del Mont Cenis".

Yves Durbet, presidente del Syndicat du Pays de Maurienne, è tornato sul tema del tunnel storico: *"È certamente utilizzato al limite della sua capacità nominale, con gli attuali dati di funzionamento e di sicurezza, ma condivido un'opinione: sono convinto che per far fronte alla chiusura sempre più frequente del tunnel del Monte Bianco, ci sia la possibilità, lavorando in modo diverso con altre procedure, soprattutto in termini di sicurezza, di far passare più merci attraverso questo tunnel storico in tempi abbastanza rapidi, senza aspettare l'apertura del tunnel di base".*

Josiane Beaud ha risposto senza mezzi termini: *"I vari gruppi di lavoro stanno anche valutando se sia possibile far passare più treni, MA l'ottimizzazione del sistema non avverrà a scapito della sicurezza. Non se ne parla né da parte italiana né da parte francese, e la CIG non darà mai la priorità all'ottimizzazione senza preservare le norme di sicurezza. Si può fare di meglio, certo, ma dopo aver visitato il tunnel del Moncenisio due mesi fa, sono felice che i treni non si incroceranno più in questa galleria! Oggi, grosso modo, ci sono tra i 40 e i 50*

treni al giorno. Alcuni dicono che sarebbe possibile portarli a 70, altri dicono che 20 anni fa ne passavano 90 o 100... Le regole non erano le stesse e il tragico incidente del Monte Bianco non era ancora avvenuto (era il 1999, n.d.r.), e non possiamo scavare una galleria di sicurezza in questo vecchio tunnel, è assurdo. Quindi la mia risposta è molto chiara: vedremo se possiamo fare un po' di più con quello che abbiamo, ma senza compromettere la sicurezza.

Pierre-Yves Bonnivard: "Il progetto Lione-Torino soffre di un problema di credibilità dovuto a incoerenze da parte dello Stato".

"La tendenza è addirittura quella di aumentare i vincoli di sicurezza su questo tunnel. Stiamo aggiungendo una deroga all'altra e, in tutta onestà, questo tunnel dovrebbe essere praticamente chiuso", ha dichiarato il sottoprefetto Kevin Poveda.

Pierre-Yves Bonnivard, sindaco di Saint-Colomban-des-Villard, ha sottolineato "le incoerenze dello Stato": "La Lione-Torino soffre di un problema di credibilità, e la ragione principale sono le incoerenze dello Stato in materia di trasporto modale. Lei ha parlato della linea storica... Oggi c'è chi dice che non viene utilizzata abbastanza. Ed è vero che nel 2023 ci saranno meno passaggi rispetto a 5 o 10 anni fa. Ok, dobbiamo tenere conto della sicurezza. Secondo punto: vogliamo promuovere il trasporto modale, ma il governo continua a tassare parzialmente i mezzi pesanti sul carburante. Terzo punto: gli accessi non sono ancora stati risolti. Oggi i lavori consistono nella costruzione di un tubo grande, ma alimentato da un tubo piccolo. Il flusso attraverso il tubo grande sarà quindi uguale a quello attraverso il tubo piccolo... Lo Stato deve prendere posizione. Il rischio è che la Maurienne sia teatro di questa procrastinazione", ha avvertito.

"La DUP deve essere mantenuta a tutti i costi, altrimenti un certo numero di ultras, e lei è nella posizione giusta per saperlo, disturberà qualsiasi nuova inchiesta pubblica".

"Ci stiamo dimenticando che dovremo convincere le aziende a salire sui camion. Convincerle o costringerle. Dovremo fare questo dibattito. E molto presto", ha risposto Josiane Beaud, ricordando che la Dichiarazione di Pubblica Utilità scade nel 2028: "Dobbiamo mantenerla a tutti i costi. Se dobbiamo rifare una DUP, un'inchiesta pubblica sulla DUP, qui nella Maurienne siete in una buona posizione per sapere che avremo un certo numero di ultras che disturberanno la cosa... Quindi dobbiamo mantenere la DUP a tutti i costi. Per questo è necessario un decreto del Consiglio di Stato. Il Consiglio di Stato deve essere convinto. Ecco perché è così importante lanciare subito il progetto preliminare dettagliato sugli accessi. Tutti si sono impegnati nella lotta, quindi possiamo essere certi che la decisione sarà positiva sul progetto preliminare dettagliato, che costerà tra i 100 e i 150 milioni di euro in 4 anni. Ciò significa che nel 2028 dovremmo essere in grado di presentare al Consiglio di Stato un dossier che ci permetterà di andare avanti. Inoltre, i 3 miliardi di euro messi sul tavolo dal Ministero dei Trasporti per l'accessibilità significano che le discussioni si apriranno. Non c'è più motivo di pensare che gli accessi non vadano avanti. Sono molto più ottimista ora rispetto a qualche tempo fa. Mi sembra che siamo usciti dalla fase di stallo dello Stato, ma non dobbiamo abbassare la guardia!

Da parte sua, il sottoprefetto ha risposto alle critiche mosse allo Stato dal sindaco di Saint-Colomban-des-Villard: "Sia chiaro, la questione della sicurezza nel tunnel del Mont-Cenis non è di competenza dello Stato. Negli ultimi giorni abbiamo sentito molte sciocchezze sulla capacità del tunnel, con alcuni che hanno assunto un atteggiamento piuttosto complottista... La capacità del tunnel del Mont-Cenis è irrevocabile". Pierre-Yves Bonnivard ha replicato: "Signor Sottoprefetto, forse ha interpretato male quello che ho detto, o forse mi sono espresso male... Non si tratta di avere una visione complottista delle cose sulla linea storica. Abbiamo bisogno di informazioni affidabili su ciò che siamo in grado di fare dati i vincoli che abbiamo. Dobbiamo saperlo. Dopodiché, se riusciremo a far passare più merci, dovremo mettere a disposizione le risorse, e mi dispiace, signor Sottoprefetto, ma lo Stato ha tagliato le risorse finanziarie e umane".

E i servizi per Modane una volta aperto il tunnel di base?

La discussione si è conclusa con l'importanza di prevedere il futuro del collegamento Saint-Jean/Modane una volta che il tunnel di base sarà operativo. "È una questione che ci preoccupa ancora... Dobbiamo tenere veramente conto di questo problema, che è economicamente vitale per noi", ha dichiarato Stéphane Boyer,

sindaco di Aussois. *“Abbiamo intenzione di affrontare l'argomento con la CIG entro 48 ore. L'obiettivo è quello di cercare di riportare al più presto i treni che prima del Covid erano in servizio tra Bardonnecchia e Modane. Dobbiamo riportarli nel fine settimana per consentire alle persone di andare da una parte o dall'altra. E, come ho discusso con la deputata Émilie Bonnivard, le Regioni AURA e Piemonte devono collaborare affinché, all'apertura del tunnel di base, si possano trovare soluzioni. La CIG è sensibile a questo aspetto e TELT deve, nel suo capitolato d'oneri, realizzare uno studio post apertura del tunnel”,* ha spiegato Josiane Beaud.

“Stavo per citare questo aspetto”, ha detto Yves Durbet. *“Abbiamo regolarmente parlato di questo famoso studio congiunto tra la Val di Susa, il Briançonnais e la Maurienne per analizzare l'impatto e il ruolo della Lione-Torino durante la sua costruzione e quando entrerà in funzione, e come le nostre regioni saranno servite. L'obiettivo non è fare un passo indietro, ma piuttosto andare avanti e migliorare i servizi. Abbiamo cercato a lungo chi potrebbe realizzare questo studio. TELT avrebbe dovuto farlo direttamente, ma ci sono stati problemi da parte italiana. Così la Conferenza delle Alpi delle Hautes Vallées lo sta portando avanti. Siamo un po' più avanti rispetto al capitolato d'oneri: la consultazione è partita, abbiamo avuto alcune risposte e presto dovremmo essere in grado di selezionare l'équipe di studio che lavorerà sul tema. La Haute Maurienne Vanoise sarà coinvolta per garantire che i problemi specifici della stazione di Modane siano ascoltati e analizzati. L'idea è di progredire con un miglioramento dei servizi locali tra le nostre regioni, ma anche con i grandi centri urbani, siano essi Milano, Torino, Lione o Parigi. Non dobbiamo essere come le mucche che guardano passare i treni”,* ha rassicurato.

Cédric Vetz
