

Dalla Francia Gérard Mathieu annuncia:

## «Siamo pronti a collaborare per l'alta velocità attraverso le Alpi»



Gérard Mathieu insieme a Marcello Pacini, presidente di Tecnocity

Le ferrovie francesi «accarezzano la speranza» di realizzare una linea diretta ad alta velocità fra Lione e Torino. Gérard Mathieu, responsabile del Dipartimento Alta Velocità della Snef e membro della «Missione Alta Velocità», l'organizzazione internazionale che associa i 12 enti ferroviari dei paesi Cee più quelli dell'Austria e della Svizzera, ritiene questa tratta come un anello fondamentale del grande complesso ferroviario che dovrà legare l'Europa del Duemila.

«L'asse che ci interessa — spiega Mathieu — è una grande trasversale europea, che parte da Londra da un lato e da Bruxelles dall'altro; che si ricongiunge a Lille; che serve Parigi e poi prosegue in direzione di Lione, per scendere fino a Marsiglia e biforcarsi verso la Costa azzurra e la Spagna. Speriamo possa anche superare le Alpi, dall'aeroporto di Lione fino a Torino e Milano».

Secondo Mathieu «la Lione-Torino è probabilmente una delle tratte comunitarie più importanti, per non dire l'unica

odierna tratta ferroviaria strettamente comunitaria. C'è un gran progetto, che è stato varato, c'è una vera motivazione europea alla base di questo progetto, una posta in gioco che dovrebbe mobilitare sia Francia che Italia, ma forse anche la Comunità».

L'ipotesi di una trasversale transalpina è già stata valutata anche sotto il profilo della fattibilità. Fa parte di uno studio continentale condotto, come precisa Mathieu, «da tre grandi reti; le ferrovie italiane, la società delle ferrovie di stato tedesche, quella francese, a cui si sono poi aggiunte le ferrovie spagnole, in collegamento stretto con le altre reti, per quanto riguarda gli scambi di informazioni, di dati e la messa a punto di proposte comuni».

Spiega Mathieu che «questo asse transalpino, nello spirito dei tecnici italiani e francesi che lo studiano, è un asse misto, cioè un asse che prevede sia il trasporto di passeggeri a gran velocità che il trasporto merci». Per la Francia rappresenta una vera svolta, in quanto ormai da anni le

linee ferroviarie francesi ad alta velocità sono impiegate esclusivamente per il traffico dei passeggeri.

«È vero — ammette Mathieu — ma nel caso particolare di una linea internazionale che valica le Alpi noi non faremo più una linea specializzata per i soli viaggiatori. La posta in gioco è talmente grande che questa linea a grande velocità dovrà essere destinata sia ai passeggeri che alle merci. È una linea adatta alle merci vuol dire linea adatta al traffico molto pesante: non è il caso per l'attuale linea Torino-Modane, che a causa delle rampe e del clima invernale e con un'altitudine di 1100 metri di altezza, è difficile sia sul versante italiano che su quello francese».

Le ferrovie francesi per il balzo al di là delle Alpi ipotizzano un progetto veramente ambizioso: «un grande tunnel di base fra St. Jean de Maurienne e Susa; per un totale di 50 chilometri di percorso per una linea che a Chambéry potrà collegarsi anche con quella che giunge fino a Ginevra. «È un lavoro, è molto caro, è un'impresa veramente» Mathieu non lo nasconde, ma ricorda «che non è meno importante di quello che hanno recentemente deciso i nostri amici svizzeri per il Gottardo». I vantaggi che deriverebbero da una simile opera sono già stati calcolati in termini di tempi di percorrenza. Si arriverebbe a Parigi da Torino in 3 ore e mezza, mentre da Milano se ne impiegherebbero 4 e mezza. In un'ora e un quarto di viaggio i torinesi potrebbero raggiungere l'aeroporto di Lione, a Satolas. Anche le sedi del Parlamento europeo sarebbero raggiunte con un tempo minore di quello che oggi occorre per recarsi a Roma. Strasburgo sarà raggiungibile in cinque ore e Bruxelles in 4 ore e 45 minuti.

Il grande circuito a cui l'Europa sta pensando e che viene caldamente sostenuto dall'imprenditoria italiana all'Italia avrà grandi potenzialità. «Di notte — ricorda Mathieu — la grande trasversale europea a cui facciamo riferimento, in virtù delle velocità ottenibili nelle ore in cui il traffico è meno intenso, potrebbe collegare con facilità in 8-10 ore un ampio circuito di grandi capitali, di città e località turistiche lungo un anello di 1500-2000 chilometri. Otterremmo così una nuova possibilità di contatti che riuscirebbero veramente a creare nuovi vincoli comunitari».