

TORINO-LIONE

**Il presidente di Ltf
du Mesnil: «Opera
lungimirante»**

Hubert du Mesnil, ex presidente del Réseau Ferré de France e già direttore generale di Rff, è il nuovo presidente di Lyon Turin Ferroviaire (Ltf), la società italo-francese che studia e progetta la sezione transfrontaliera della Torino-Lione. Fra le scadenze urgenti, la ratifica dei Parlamenti italiano e francese

all'accordo intergovernativo del gennaio 2012. Hubert du Mesnil è sicuro: «Bisogna essere lungimiranti. La Torino-Lione non riguarda solo Italia e Francia. L'Ue la sostiene con costanza da quasi vent'anni». E si punta al trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia.

pag. 42

INTERVISTA | Hubert du Mesnil | Presidente Lyon Turin Ferroviaire (Ltf)

«Basta giochi anche sulla Tav»

Francia e Italia accelerino la ratifica dell'accordo o il progetto rischia di fermarsi



Maria Chiara Voci
TORINO

Hubert du Mesnil, ex presidente del Réseau Ferré de France e già direttore generale di Rff e degli aeroporti di Parigi (Adp), è il nuovo presidente di Lyon Turin Ferroviaire (Ltf), la società italo-francese che studia e progetta la sezione transfrontaliera della Torino-Lione. La nomina è avvenuta il 29 marzo e arriva in un momento delicato. Fra le scadenze urgenti, la ratifica da parte dei Parlamenti italiano e francese all'accordo intergovernativo, siglato a gennaio 2012 dai ministri alle Infrastrutture ed essenziale per individuare il promotore, che sostituirà Ltf e si occuperà di costruire il collegamento. «La data prevista è fine 2013», fa presente Du Mesnil, che la scorsa settimana - presentandosi alla stampa - ha lanciato il suo appello all'impegno dei Governi.

A che punto è la ratifica dell'accordo?

In Francia, il progetto di legge che contiene il via libera è stato consegnato all'Assemblea nazionale e dovrebbe essere votato a breve. In Italia, la situazione politica è più complessa e non consente previsioni. È necessario impegnarsi per rispettare la scadenza. Ho però avuto rassicurazioni molto chiare a riguardo, da parte dei poteri pubblici italiani.

Preoccupa il mutato clima politico in Italia?

L'Italia, come altri Paesi europei, sta attraversando un momento difficile, anche per via della situazione economica. Ma, è necessario essere lungi-

miranti e ragionare a lungo termine. La Torino-Lione non riguarda solo Italia e Francia. L'Ue la sostiene con costanza da quasi vent'anni.

In Francia, c'è consenso intorno all'opera?

Sì, un consenso molto solido, soprattutto per la sezione transfrontaliera. Anche Oltralpe ci sono fronti di opposizione, ma si tratta di fenomeni locali. Soprattutto in Rhône-Alpes si guarda con favore al trasferimento gomma-ferro, per ragioni economiche, ambientali e di sicurezza stradale. Rff e Sncf credono nella Torino-Lione, soprattutto per il trasporto merci, che non potrà essere gestito sulla linea storica, inadeguata al passaggio di convogli più lunghi e che trasportano grandi container.

Il Governo Monti ha dato copertura finanziaria alla parte transnazionale, lato Italia. La Francia?

Dal 2002, la Francia ha garantito tutti i finanziamenti di sua competenza nell'ambito dei lavori di ricognizione, compresi quelli per i nuovi lavori che saranno avviati dal 2014 da Saint-Martin-La-Porte e la cui gara d'appalto è in corso. Resta da completare la partita legata ai lavori principali.

Avete stimato, anche informalmente, i costi di un'eventuale rinuncia della Torino-Lione?

No. Ltf ha il compito di studiare la realizzazione dell'opera, non il suo abbandono. È importante, però, tener conto che ad oggi sono stati impegnati per finanziare gli studi e i lavori di ricognizione di Ltf circa 900 milioni. Fondi che l'Ue ha coperto per circa il 40 per cento.

In molti lamentano scarse ricadute dirette per il territorio nel primo cantiere valsusi-**no. È così?**

Il cantiere di Chiomonte è operativo da giugno 2011 e l'assoluta maggioranza della spesa è stata investita in valle. Lo sforzo di Ltf va nel senso del massimo coinvolgimento delle imprese locali, a patto ovviamente che ci siano le professionalità richieste e siano superati tutti i controlli di legge.

Ino Tav hanno contestato la decisione di spaccettare il progetto esecutivo di Chiomonte in fasi successive. Si tratta di una procedura anomala?

No. La suddivisione in fasi successive è una procedura tipica di casi come questo, in cui il progetto deve essere adeguato all'andamento dei lavori di ricognizione geognostica.

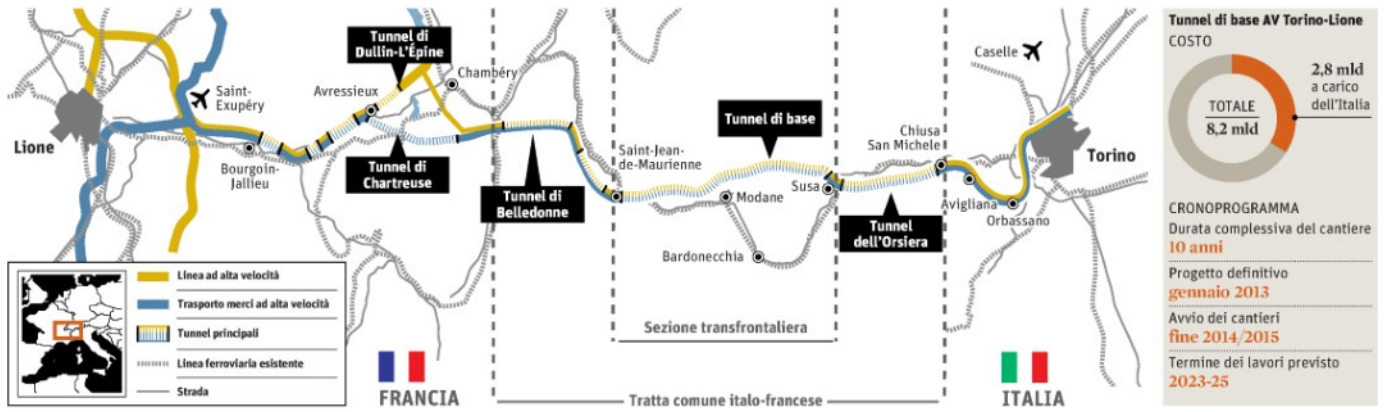
Negli ultimi tempi, Ltf comunica di più rispetto al passato. Sta cambiando la strategia?

Chiomonte è un cantiere importante a livello locale, nazionale e internazionale e con lo scavo dei primi metri della galleria geognostica si è aperta una nuova stagione, che ci consente di comunicare con i fatti e con le immagini. Finora abbiamo lavorato con documenti e progetti, che avevano meno visibilità. Ora intendiamo aprire le porte del cantiere, così che si possa toccare con mano che l'opera non è astratta, ma reale. Sul nostro sito, è stato di recente anche pubblicato un documento con le ragioni del sì, senza riserve, alla Torino-Lione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il collegamento ferroviario veloce Torino-Lione



(*) I due paesi in questa fase intervengono allo stesso livello ma i 36 mln di differenza tra Italia e Francia sono legati alla presa in carico da parte dell'Italia degli overcosts relativi all'evoluzione del tracciato in territorio italiano

Fonte: LTF



Presidente Ltf. Hubert du Mesnil