La Francia navigherà per eliminare 500.000 camion

Parigi. Con il lancio, a fine aprile, da parte del presidente Nicolas Sarkozy, del «dialogo competitivo» che dovrebbe sboccare sulla scelta di un partner, nell'ambito di un ambizioso quanto ambiguo partenariato pubblico-privato (ppp), il progetto di canale ad alta capacità Senna-Nord Europa, i cui esordi rimontano al 1993, è finalmente entrato, dopo mesi d'incertezza, in una fase decisiva.
Il progetto costituisce la parte francese del segmento Seine-Escaut (Senna-Schelda) della rete europea di vie navigabili, iscritto dal 2004 tra le priorità del Trans-European Networks Transport (TEN-T). Il canale consentirebbe di aprire il bacino della Senna sulla rete del Nord-Europa, rafforzando così la competitività dei porti di Rouen, Le Havre e Dunkerque, dando loro accesso alla rete a grande capacità che collega il Benelux, la Germania e l'Europa dell'Est. Questa estensione del fronte marittimo francese all'hinterland è concepita dai promotori del progetto come un'opportunità strategica di crescita. Nel suo tratto francese, il canale previsto si estenderà su 106 km da Compiègne, sul fiume Oise, a Aubencheul-au-Bac, sul canale Dunkerque-Escaut.
Aperto alle navi fino a 4.500 tonnellate (l'equivalente di 220 camion), dovrebbe permettere di rivedere l'organizzazione di tutta la catena logistica del Nord della Francia e di promuovere una diversa ripartizione modale, sviluppando per esempio il trasporto di container su navi. L'obiettivo è di far passare la quota del trasporto merce non su gomma (ferro e vie navigabili) dall'attuale 12% al 25%. L'opera dovrebbe avere un costo complessivo di 4,3 miliardi, e
come previsto della legge del 3 agosto 2009 sull'attuazione delle misure del cosiddetto «Grenelle de l'Environnement», sarà finanziata sotto forma di ppp, con tuttavia importanti quote di sovvenzioni pubbliche: oltre ai 900
milioni che lo Stato francese intende investire, l'Europa contribuirà con 420 milioni

per l'insieme dell'infrastruttura, di cui 333 per il segmento francese. Altri 510 milioni provengono dalle sovvenzioni alle tre regioni francesi (Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Ile-de-France) interessate alla realizzazione dell'opera, mentre le varie province situate sul percorso ne sborseranno 200 e i porti di Rouen, Le Havre e Dunkerque altri 100.
Il cantiere dovrebbe aprire all'inizio del 2012, pochi mesi dopo la firma del ppp, per una consegna prevista nel 2017. Lungo il percorso, sono previste quattro piattaforme intermodali (fluviale, ferro, strada), per collegare il nuovo segmento alle reti ferroviaria e stradale nonché per favorire lo sviluppo di aree destinate ad attività industriali e commerciali. Le previsioni di traffico sono da 13 a 15 milioni di tonnellate all'anno all'orizzonte 2020, ossia l'equivalente di circa 500.000 camion. Per finanziare una parte del ppp, sarà chiesto un pedaggio agli armatori che utilizzeranno l'infrastruttura. Ma resta il fatto che sia le previsioni di traffico che quelle relative al numero di posti di lavoro generati (4.500 durante il cantiere, 25.000 all'orizzonte 2030) sono sicuramente ottimistiche, e che le spese finanziarie legate all'affitto da pagare poi per decenni all'imprenditore titolare del ppp (i raggruppamenti Vinci/Eiffage e Bouygues/Sanef sono i favoriti) fanno dubitare della validità stessa della formula ritenuta per non rinunciare, anche in tempo di restrizioni di budget, a un investimento infrastrutturale di queste dimensioni.

About Author



Denis Bocquet

Nato nel 1970 a Grenoble, ha studiato a partire dal 1990 presso l'Ecole normale

supérieure di Fontenay Saint Cloud, si è laureato nel 1992 alla Sorbona e ha poi conseguito il dottorato di ricerca. È docente ordinario di Storia e teoria dell'architettura e dell'urbanistica presso l'Ecole nationale supérieure d'architecture di Strasburgo. Ha vissuto e insegnato a Firenze, Roma, Aix-en-Provence, Dresda, Tours e Parigi. Scrive per «Il Giornale dell'Architettura» sin dalla nascita della testata, nel 2002. Dal 2004 vive a Berlino.

See author's posts

Condividi