

LA FRANCIA ha un nuovo ripensamento sulla Torino-Lione. Secondo quanto anticipato ieri dal quotidiano di destra Le Figaro, il ministro del bilancio, Jérôme Cahuzac, ha intenzione di rimettere in discussione il piano delle grandi opere ferroviarie varato nel 2007. Anche oltralpe mancano soldi e il governo vuole impegnarsi solo per le opere già avviate o strettamente necessarie. Il ministro nominerà una commissione composta da parlamentari e da esperti che avrà il compito di redigere un elenco dei progetti classificati per ordine di priorità. I criteri da utilizzare saranno l'effettivo risparmio di tempo nei trasporti rispetto alle linee esistenti, e le previsioni di crescita dei traffici.

Come è noto, l'asse privilegiato per il trasporto ferroviario merci francese verso l'Europa guarda a Est, verso la Germania e i paesi slavi. La Torino-Lione è da tempo

Tav: mancano i soldi, la Francia tentenna

Il ministro del bilancio transalpino ripensa l'elenco delle opere

sotto la lente della critica per la mancanza di politiche che abbiano seriamente incentivato il trasporto merci su ferrovia, fatto che, insieme ai ritardi nei lavori di allargamento del tunnel storico e alla crisi economica, ha causato il crollo dei traffici. Oggi, dal Frejus passano tre milioni di tonnellate di merci, con un transito che si è più che dimezzato rispetto agli anni in cui la Francia premeva per prima per la nuova linea.

Le linee che verranno realizzate di sicuro saranno la Tours-Bordeaux e la Metz-Nancy che sono già in costruzione; oltre alla Le

Mans-Rennes e alla Nimes-Montpellier che hanno i contratti già firmati. La commissione dovrà rendere note le conclusioni dello studio entro la fine dell'anno.

In Francia, dove il fronte del Sì non è più così granitico, questo nuovo freno non è una sorpresa. In campagna elettorale, il presidente francese François Hollande è stato tiepido con la Torino-Lione. Nel suo programma era prevista una rivisitazione delle linee da realizzare alla luce delle ristrettezze economiche, e il Tav verso l'Italia non era tra quelle citate esplicita-

mente come irrinunciabili. Poi, il premier socialista ha detto che la Torino-Lione si fa solo se dall'Europa arriva un consistente contributo.

Già nel settembre 2002, quando il trattato di Torino non era nemmeno ratificato, dal governo francese erano emersi i primi dubbi. Sulle nuove linee ferroviarie ad alta capacità il governo Raffarin scoprì che non aveva abbastanza risorse e commissionò un'indagine interministeriale per capire se anche la Torino-Lione andava ancora considerata come opera prioritaria. Nel

giugno 2003, nella relazione finale, di fronte all'Assemblea nazionale, il primo ministro concluse che la Francia andava avanti con il Tav, anche di fronte a un maggiore onere per l'Italia e un aumento del finanziamento europeo.

Oggi, alla Francia, la nuova linea costa sui 12 miliardi. Ma con il fasaggio, sancito dall'accordo bilaterale del 30 gennaio, per ora si tratta di realizzare solo la tratta internazionale con il tunnel di base da Saint Jean de Maurienne al confine, per un costo totale di 6,2 miliardi, ma per il quale la Francia deve mettere solo un miliardo 550 milioni. Tra l'altro, la Cig prevede che lo scavo del tunnel parta con la realizzazione di una prima canna tra le discenderie già terminate di La Praz e Saint Martin la Porte grazie a un forte impegno finanziario europeo che rientra nei finanziamenti comunitari già concessi. **M.B.**