

PENALIZZATI DAI RITARDI NEI LAVORI AL TUNNEL DEL FREJUS E DALLE DIFFICOLTÀ CHE INCONTRA LA TAV

Milano-Parigi in treno ma saltando Torino

Accordo Trenitalia-Veolia: passeremo dal Sempione

■ Torino resta fuori dal rilancio del collegamento notturno da e per Parigi che Trenitalia gestirà con il gruppo ferroviario privato francese Veolia. Colpa dei ritardi legati ai lavori di adeguamento del tunnel del Frejus. Entro l'anno, però, la newco (partecipata al 50% da Trenitalia e Veolia) renderà operativo un collegamento ferroviario tradizionale sulla tratta Torino-Lione che funzionerà solo di

giorno. Per Cyrille du Peloux, direttore generale di Veolia Transport «il nostro obiettivo è di raggiungere il 20% del traffico attuale. Si tratta di ricreare un'offerta che adesso non c'è più». Uno scenario di progressiva sostituzione del servizio Tgv svolto da Artesia (per metà controllata da Trenitalia che non può certo farsi concorrenza da sola) che da ormai due anni viene esercitato a singhiozzo per i ritardi nell'omologazione dei sistemi di sicurezza.

Tropeano e Mondo ALLE PAG. 56-57

TRASPORTI

PROGETTI E POLEMICHE

Nuovi treni per Parigi Ma Torino resta fuori

La linea notturna collegherà solo Milano fino al completamento del Frejus

MAURIZIO TROPEANO
INVIATO A ROMA

Per ora Torino resta fuori dal rilancio del collegamento notturno da e per Parigi che Trenitalia, a partire da settembre o al massimo da dicembre di quest'anno, gestirà con il gruppo ferroviario privato francese Veolia. Colpa dei ritardi legati ai lavori di adeguamento del tunnel del Frejus come spiega l'amministratore delegato del gruppo

Fs, Mauro Moretti: «Fino a quando i lavori di ristrutturazione del Frejus, che noi abbiamo completato tre anni fa, e di messa in funzione dei sistemi di sicurezza noi passeremo da Milano, che è anche più grande di Torino, e dalla Svizzera». Ma anche quando la galleria sarà agibile sui due binari e sicura (forse a giugno) il passaggio da Torino non sarà automatico ma legato «alla disponibilità delle

tracce e alla valutazione della sostenibilità del servizio».

Entro l'anno, però, la newco (partecipata al 50% da Trenitalia e Veolia) renderà operativo un collegamento ferroviario tradizionale sulla tratta Torino-Lione che funzionerà solo di giorno. Orari, prezzi, fermate in Valsusa e numero dei convogli, anche in questo caso, saranno determinati «dalla sostenibilità economica del servizio», aggiunge Moretti. Cyrille du Pe-



loux, direttore generale di Veolia Transport, aggiunge: «Il nostro obiettivo è di raggiungere il 20% del traffico attuale. Si tratta di ricreare un'offerta che adesso non c'è più».

Le parole del manager francese e le strategie di crescita della nuova società - è in corso di definizione e valutazione congiunta del business plan per un servizio ad alta velocità Milano-Parigi - prefigurano uno scenario di progressiva sostituzione del servizio Tgv svolto da Artesia (per metà controllata da Trenitalia che non può certo farsi concorrenza da sola) che da ormai due anni viene esercitato a singhiozzo a causa dei ritardi legati all'omologazione dei sistemi di sicurezza.

Il nuovo servizio, comunque, sarà assicurato da vetture Alstom 610, fabbricate a Savigliano e omologate agli standard di sicurezza dei due paesi. «Abbiamo ricevuto forti richieste da parte della regione Rhone Alpes per attivare una fermata a Chambéry», spiega du Cyrille. Moretti precisa: «Valuteremo fermata per fermata il rapporto costi-benefici perché ci sono servizi che non possono essere sempre finanziati da fondi pubblici».

Progetti futuri che si intrecciano con le vicende legate alla realizzazione della Tav in Valsusa che vanno avanti dal 1993. La Regione, la Provincia di Torino e il fronte del sì stanno puntando molto sul potenziamento del trasporto ferroviario locale - si parla di metropolitana di valle - per rendere più agevole e gestibile dal punto di vista sociale la prossima apertura dei cantieri per la realizzazione della galleria geognostica di Chiomonte. I disagi del servizio ferroviario attuale e la definizione più dettagliata di quello futuro rischiano di rendere più difficile questo percorso di ricerca del consenso popolare.

La nuova società avrà una propria licenza e certificato di sicurezza con una struttura snella e flessibile. Il materiale rotabile sarà acquistato in leasing e i canali di vendita del prodotto saranno prevalentemente sui canali on line. Ancora Moretti: «La nuova impresa ferroviaria potrà garantire l'integrazione dei servizi internazionali con le offerte domestiche in Italia e Francia».

ASPETTANDO L'ALTA VELOCITÀ E il collegamento per Lione sarà condizionato dai costi

■ Per ora è un collegamento tradizionale. In futuro potrebbe diventare ad alta velocità. La nuova società è intenzionata a far partire sulla Torino-Lione un nuovo collegamento ferroviario. Orari, prezzi, fermate in Valsusa e numero dei convogli, saranno determinati «dalla sostenibilità economica del servizio», come spiega l'amministratore delegato delle Ferrovie, Mauro Moretti. Cyrille du Peloux, direttore generale di Veolia Transport, aggiunge: «Il nostro obiettivo è di raggiungere il 20% del traffico attuale. Si tratta di ricreare un'offerta che adesso non c'è più». Anche perché continua a slittare nel tempo l'apertura completa del tunnel del Frejus. Prevista per la fi-



Mario Moretti

ne del 2010 - «Noi abbiamo finito 3 anni fa», spiega Moretti - l'inaugurazione slitta di almeno sei mesi. Il tempo necessario ad Snecf di adeguare la parte francese agli standard di sicurezza italiani. Fino ad allora i convogli viaggeranno a velocità ridotta e su un unico binario.

