

TRASPORTI GUERRA SUI BINARI

# Torino sempre più lontana da Parigi

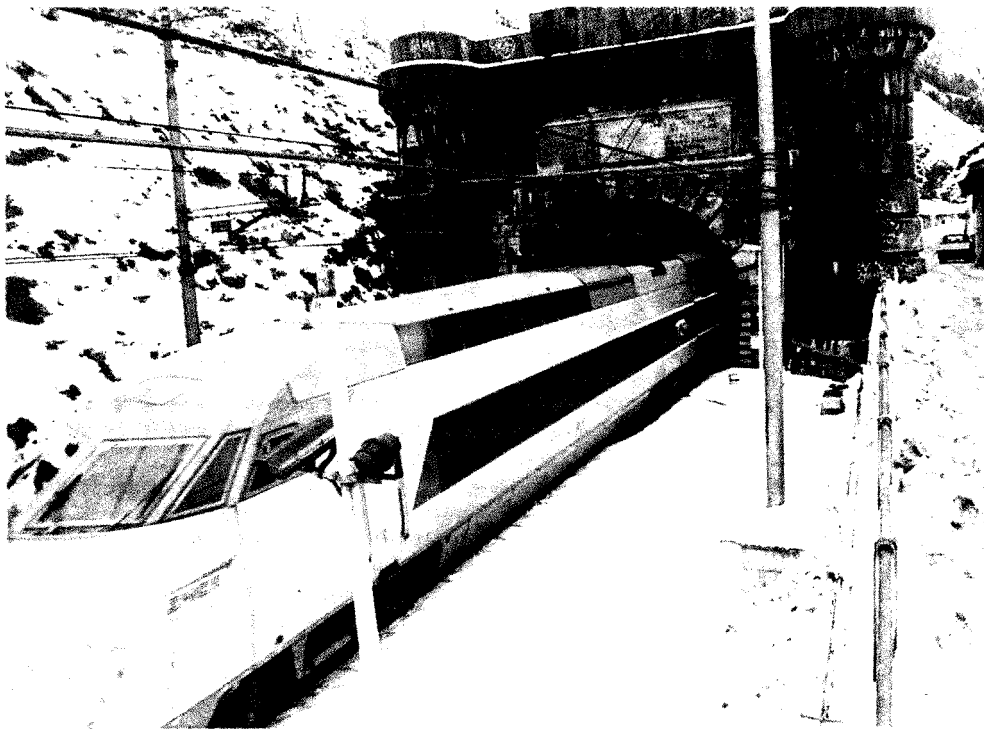
Trenitalia e Snec verso il divorzio, il Tgv a rischio. La Regione: per il territorio la tratta è vitale

MAURIZIO TROPEANO

«Non c'è una sola ragione per la quale si possa pensare di perdere il collegamento ferroviario ad alta velocità tra Torino e Parigi: la Regione metterà in campo tutto quanto è possibile per assicurare la prosecuzione di un servizio che dopo mesi travagliati ha ripreso a funzionare con una faticosa regolarità». Le preoccupazioni di Barbara Bonino, assessore regionale ai Trasporti, nascono dalle difficoltà e dai costi economici legati alla necessità di adeguare il materiale rotabile francese alle norme imposte dall'Agenzia italiana per la sicurezza ferroviaria. Ma la Regione guarda con apprensione al futuro quando le diverse strategie commerciali delle ferrovie pubbliche francesi e del gruppo Fs potrebbero mettere a rischio i collegamenti ad alta velocità.

## Vertice tra Piemonte e Rhône-Alpes L'assessore: «Insieme per tutelare il Tgv»

Questo è il futuro. Il presente è legato ai due milioni che servono per adeguare ogni Tgv alla normativa italiana e alle lunghe liste d'attesa nelle officine. A farne le spese, naturalmente, sono i viaggiatori costretti a subire quella che in gergo tecnico si chiama rottura di carico. L'ultima è avvenuta la sera del 3 gennaio. In Regione spiegano che da dopo la metà di agosto le «rotture di carico» sono notevolmente diminuite ma il problema di garantire il collegamento veloce tra Torino e Parigi resta. Si spiega così la decisione dell'assessore Bonino di incontrare nelle prossime settimane la sua collega della regione Rhône-Alpes, Bernadette Laclais. Spiega: «Dobbiamo mettere a punto una stra-



## Il «missile» fuori norma

Il Tgv, supertreno veloce francese, qui in transito al Frejus, è fuori norma in Italia dal 13 dicembre 2009. Tra ostacoli burocratici e spese milionarie i treni francesi ancora non sono adeguati alle leggi italiane

tegia condivisa volta a tutelare questa tratta. Anche perché le fermate del Tgv ad Oulx e Bardonecchia rappresentano uno strumento prezioso per alimentare i flussi turistici transfrontalieri».

Per ridurre i disagi Trenitalia e Snec hanno proposto alla Regione l'entrata in servizio di un treno diretto Torino-Lione. Un treno interregionale che non avrebbe bisogno dell'omologazione di sicurezza, ma che comporterebbe un cambio obbligatorio a Lione. Secondo Bonino «si tratta di una valida opzione aggiuntiva, ma non può

## Servono due milioni per adeguare ciascun treno alla legge italiana

essere un'alternativa al Tgv che è e resta insostituibile».

Ma perché Parigi diventa sempre più lontana per chi da Torino sceglie il treno? Facciamo un passo indietro. Dal 13 di-

cembre 2009 tutti i treni circolanti sulla rete di Rfi (Rete ferroviaria italiana) devono essere attrezzati con il sistema di sicurezza Scmt. Per adeguarsi alle norme, Artesia propone agli azionisti una riduzione dei servizi con un minor impatto sulla clientela internazionale. E così vengono soppressi due convogli (quello in partenza da Milano alle 8,10 e il ritorno da Parigi delle 13,50). Bonino attacca: «È incredibile che per omologare i convogli occorra così tanto tempo».

Ma a parte i problemi tecnici e quelli burocratici a rendere complicato il servizio Tgv verso la Francia è la sotterranea guerra commerciale in corso tra il gruppo Fs e Snec che potrebbe avere ripercussioni sul futuro stesso del collegamento. Le ferrovie statali francesi, infatti, sono soci di minoranza del gruppo ferroviario privato Ntv che fa capo a Luca Cordero di Montezemolo, concorrente diretto di Trenitalia sulle linee ad alta velocità italiane. L'amministratore delegato Fs, Mauro



Moretti, ha fatto accordi con il

### **Dietro i disagi la guerra commerciale tra le due ferrovie statali, rivali sull'alta velocità in Italia**

gruppo privato francese **Veolia**.

Sncf e Fs sono i soci di Artesia. E in Regione ci si interroga su come sia possibile che strategie commerciali differenti possano coesistere sotto lo stesso tetto. E non è un caso che da Parigi e Roma rimbalzino le voci che danno per certo lo scioglimento di Artesia, tanto che si ipotizza un'assemblea straordinaria dei soci nel 2012. La richiesta arriverebbe dai francesi che hanno comunque fatto sapere di essere intenzionati a proseguire il servizio prenotando, entro l'aprile, le tracce per tutto il 2012. E anche in caso di scioglimento di Artesia, Sncf è pronta a chiedere la certificazione ed omologazione per il passaggio del Tgv in tratta italiana. Il timore della Regione è che la partnership con la Ntv di Montezemolo possa essere un problema. Ecco perché Bonino incontrerà i vertici di Artesia e le direzioni di Rfi e Trenitalia: «La Regione deve avere un preciso quadro della situazione attuale e dei possibili sviluppi futuri di un servizio che a nostro giudizio è fondamentale».