

NUOVA SOCIETÀ AL 50 PER CENTO CON LA FRANCESE VEOLIA

Trenitalia punta all'Europa A Parigi da Roma e Venezia

Ma Torino rischia di allontanarsi dalla Tour Eiffel



ROSARIA TALARICO
ROMA

Manca ancora il nome, ma la nascita di una nuova società ferroviaria metà italiana e metà francese è già realtà. L'annuncio lo hanno dato ieri Mauro Moretti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato e Cyrille du Peloux, direttore generale di Veolia Transport, società leader in Europa nel trasporto ferroviario locale. Entro il 2011, verrà inaugurato il servizio di treni notturni sulle tratte

Il servizio dovrebbe partire entro settembre-dicembre di quest'anno

Venezia-Parigi e Roma-Parigi. Altre rotte allo studio sono la Torino-Lione (con treni diurni sulla linea tradizionale) e l'alta velocità Parigi-Bruxelles e Parigi-Milano.

Per provare a sgretolare il monopolio d'Oltralpe, la joint venture **Veolia-Trenitalia** sarà una società di diritto francese, con un capitale di 1,5 milioni di euro e un giro di affari stimato per il primo anno di

100 milioni di euro. «Una struttura e capitalizzazione leggera e flessibile», l'ha definita Moretti.

Visti i nuovi collegamenti, che ne sarà dei treni Torino-Parigi garantiti da un precedente accordo Trenitalia con Artesia? Moretti ufficialmente tace, ma è molto probabile che la partnership verrà sciolta onde evitare una concorrenza «interna» sulle stesse tratte. Di contro, però, non è detto che quelli nuovi passino sotto la Mole. Almeno in prima battuta.

Moretti rintuzza inoltre le provocazioni sulla tempistica di partenza del servizio (settembre-dicembre di quest'anno) che coincide con l'avvio dell'offerta di Ntv, la nuova società italo-francese presieduta da Luca Montezemolo che farà concorrenza a Trenitalia su alcune tratte italiane. Per l'«ad» delle Fs le due cose non sono confrontabili: «Si tratta di segmenti di mercato diversi, con regole diverse. Con Veolia l'accordo riguarda il trasporto internazionale. Aspettiamo di poter entrare sul mercato interno francese, ma non siamo noi a dover denunciare questa incredibile asimmetria (l'assenza

cioè di reciprocità nella liberalizzazione del mercato ferroviario in Francia e Italia, ndr). Immagino che le nostre istituzioni, oltre a mandare a noi delle ispezioni, abbiano spedito carteggi e dossier per evidenziare il problema all'Antitrust europea e ad altri soggetti regolatori».

Oltre alla Francia, la nuova società franco-italiana punterà molto sui mercati esteri partecipando alle gare internazionali come quelle che a breve in Gran Bretagna metteranno a gara l'Intercity West Coast (valore di 800 milioni di euro) ed il Greater Anglia (600 milioni).

Quanto alle nuove tratte italo-francesi percorsi, orari e tipologia di offerta sono ancora tutte da precisare. Per ora si sa che i treni non saranno acquistati, ma in leasing (verranno anche utilizzati i treni Alstom già in dotazione a Trenitalia). Mentre sono allo studio le diverse possibilità per arrivare da Venezia e Roma a Parigi (passando per il Frejus o molto più probabilmente bypassando Torino a favore della linea Milano-Domodossola-Sempione a causa del protrarsi dei lavori sul versante francese).

Sulla Torino-Lione si punta



ad avere una quota di mercato del 20%. Per i treni notturni si cercherà di privilegiare orari di arrivo comodi, compresi nella fascia 7.30-10.00. Internet sarà il canale privilegiato per la distribuzione dei biglietti della nuova società. Ai passeggeri da settembre spetterà la scelta.