

PARADOSSI NON ANCORA OMOLOGATA SUI TRENI UNA TECNOLOGIA ITALIANA ALL'AVANGUARDIA

# “Senza le garanzie di sicurezza il Tgv per Parigi rischia lo stop”

## I convogli della Artesia non sono dotati del sistema Semt

MAURIZIO TROPEANO

Si chiama Semt. E grazie al sistema controllo marcia treno l'Italia è all'avanguardia nell'installazione dei sistemi di sicurezza ferroviaria. Un primato che rischia di penalizzare i passeggeri che utilizzano il collegamento internazionale Torino Parigi. Il motivo? I treni Caravaggio, Dumas e Manzoni della società Artesia che svolgono il servizio non sono dotati di quell'apparato di sicurezza e se entro il 30 giugno non otterranno l'autorizzazione a circolare sulla rete italiana, così come imposto dalla direttiva ministeriale 81T, i collegamenti dovranno essere sop-

pressi. Di fatto «non ci sarebbe modo da Torino di raggiungere Parigi in treno a meno di non recarsi a Milano e poi passare dalla Svizzera», spiega Daniele Borioli, assessore ai Trasporti.

In Regione l'allarme è scattato nel tardo pomeriggio al termine della riunione del consiglio d'amministrazione dell'Agenzia per la mobilità Urbana. In quella sede è stato approfondito il dossier Semt e i suoi riflessi sulla rete metropolitana. I problemi nascono dal fatto che Artesia, società partecipata a metà dalle ferrovie italiane e francesi, utilizza da molto tempo il materiale rotabile Tgv che non è dotato di un'infrastruttura a bordo del locomotore in grado di leggere i segnali che arrivano da un apparecchio a terra. Ad oggi, dunque, il materiale rotabile della serie Tgv non ha ancora ottenuto l'autorizzazione a circolare sulla rete italiana. Si spiega così, ad esempio,

il fatto che sulla Torino-Novara-Milano i treni viaggiano sulla linea storica e non su quella ad alta velocità.

Le Ferrovie italiane hanno deciso di investire milioni di euro per rendere più sicura la rete e con l'introduzione del Semt ogni impresa ferroviaria ha dovuto dotare i convogli dell'attrezzatura. La Direttiva Ministeriale impone come termine ultimo per adeguare i convogli ferroviari il 30 giugno. L'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, naturalmente, intende rispettare quella scadenza e ha imposto l'omologazione dei treni Artesia Tgv ai nuovi parametri di sicurezza. La Regione plaude all'iniziativa «per rendere più sicuro il trasporto passeggeri» ma l'assessore non nasconde le sue preoccupazioni perché «si tratta di una procedura lunga che a quanto ci risulta non è ancora iniziata e che rischia di non concludersi in tempo».

Un rischio che «se si concretizzasse, risulterebbe, anche dal punto di vista simbolico, del tutto paradossale proprio ora in cui da più parti si sente parlare di volontà di sviluppo e potenziamento del trasporto ferroviario», precisa l'assessore. Ecco perché Borioli si dice pronto ad attivarsi «immediatamente presso il Ministero delle Infrastrutture e l'Agenzia nazionale per scongiurare questo pericolo».

Che succederà adesso? Franco Campia, assessore provinciale ai Trasporti, ipotizza una soluzione transitoria, cioè l'utilizzo di materiale rotabile italiano. Una soluzione che permetterebbe di non isolare Torino da Parigi continuando ad utilizzare la linea Bardonecchia-Modane senza doversi recare a Milano e poi attraverso la Svizzera e Digione raggiungere Parigi. Certo non si potrebbe utilizzare la rete ad alta velocità francese da Chambéry in avanti a meno di non cambiare i convogli.

Così oggi

| Da Torino Porta Susa per Parigi | TRENTALIA | Da Parigi per Torino Porta Susa |
|---------------------------------|-----------|---------------------------------|
| ORE 8,11                        |           | ORE 7,42                        |
| ORE 9,40                        |           | ORE 13,50                       |
| ORE 17,35                       |           | ORE 15,24                       |

