

GUILLAUME PEPEY Il presidente di SnCF: l'infrastruttura serve alle merci
"Ben venga la concorrenza, porterà vantaggi per tutti, soprattutto i passeggeri"

"Tav è fondamentale per i treni francesi Bene le Fs in Francia"

INTERVISTA

PAOLO LEVI
PARIGI

«**L**e Alpi rischiano di asfissiare». Guillaume Pepy, presidente di SnCF, guida da oltre dieci anni la storica compagnia ferroviaria francese che dal primo gennaio 2020 dovrà affrontare quella che lui stesso definisce una svolta storica, vale a dire l'apertura del mercato transalpino alla concorrenza, tra le prime contestate riforme del presidente Emmanuel Macron. Al timone dal 2008, l'alto funzionario ha seguito passo passo gli sviluppi del dibattito in Italia sulla Torino-Lione.

Monsieur Pepy, cosa pensa del blocco del cantiere invocato dal M5S?

«Che ci sia un dibattito politico è assolutamente comprensibile, ma il dibattito istituzionale ha già avuto luogo. Tornare su trattati internazionali ormai ratificati dai Parlamenti della Repubblica italiana e della Repubblica francese è particolarmente raro e molto complesso. Immaginate solo un attimo se la Francia potesse ad un certo punto denun-

ciare il trattato franco-tedesco di Aquisgrana con la Germania. In un certo senso quello della Torino-Lione è un dibattito chiuso».

Sì, però, in Italia la metà del governo chiede lo stop del cantiere. Che idea si è fatto, lei, del progetto?

«E' un'idea nata 30 anni fa come infrastruttura per il trasporto passeggeri. Ma quello che adesso conta davvero sono soprattutto le merci, vale a dire che la Torino-Lione servirà soprattutto a ridurre il trasporto su gomma. Chi si oppone deve interrogarsi su come vogliamo trasportare le merci attraverso l'Europa. Continuiamo a mettere camion sull'autostrada tra Nizza e Genova? Li facciamo passare attraverso il tunnel del Monte-Bianco o quello del Fréjus? Quella parte d'Europa è in pericolo, sta soffocando a causa della circolazione dei Tir. La questione non è dirsi favorevoli o contrari, questo fa parte del dibattito democratico, la questione è chiedersi cosa faremo di quelle merci senza una simile infrastruttura».

Dal primo gennaio 2020, con l'apertura della rete ferroviaria francese alla concorrenza, la SnCF perderà la sua posizione di monopolio.

Questo significa che nuovi operatori, come ad esempio Trenitalia o Deutsche Bahn, potranno far circolare i loro treni in Francia. È preoccupato?

«Assolutamente no, siamo pronti a questa svolta storica che porterà vantaggi per tutti. La concorrenza nel mercato ferroviario non significa strappare quote di mercato ad altri operatori, ma diversificare l'offerta a vantaggio dei passeggeri. In questo l'Italia è stata una vetrina per tutti. Guardate Trenitalia: ha raddoppiato le performance».

I sindacati però non sembrano così entusiasti. Lo scorso anno, per protestare contro la riforma di Macron, hanno scioperato per tre mesi, la protesta più lunga della storia di SnCF.

«I sindacati l'hanno avuta vinta per 20 anni, ma ora per loro è "game over". Dal primo gennaio la SnCF "storica" cederà il posto a una compagnia molto diversa, a cominciare dalla ragione sociale, una società anonima di proprietà pubblica. Cambierà anche lo statuto dei ferrovieri che verranno riasunti».

Vuol dire che cambierà l'antico contratto dei "cheminots", per decenni un totem intoccabile della République?

«Era una situazione eccezionale, che potevamo mantenere in regime di monopolio, con la liberalizzazione sarebbe divenuta insostenibile. Con il nuovo anno, per le Ferrovie francesi, sarà la fine di un mondo. E in qualche modo anche per me, che lascerò la guida del gruppo un giorno prima, il 31 dicembre».

Conoscete già i vostri futuri concorrenti?

«Quasi tutti i grandi operatori internazionali guardano alla Francia. Dall'estate si registreranno le domande. Potrà venire chi vuole, a condizione di presentare i certificati di sicurezza».

Quindi c'è la possibilità che Frecciarossa o Italo sfreccino lungo le ferrovie francesi?

«Di questo non so e non posso sapere nulla. Ma ho come il presentimento che Trenitalia si stia preparando».

SnCF partecipa anche al consorzio Eurostar che gestisce i collegamenti tra Parigi e Londra. Teme per la Brexit?

«Per noi non cambia nulla, quello che sappiamo è che il tasso di riempimento dei treni dipende dal Pil, quindi guarderemo alla situazione della crescita. L'Europa si è costruita anche grazie alla ferrovia e penso che il treno continui ad essere una buona risposta per costruire l'Europa». —



GUILLAUME PEPEY
PRESIDENTE
SNCF (FERROVIE FRANCESI)



Le Alpi rischiano di asfissiare e la Tav servirà soprattutto a ridurre il trasporto merci su gomma

In Francia potranno venire tutte le società ma a condizione di presentare i certificati di sicurezza

Arriveranno qui Italo e i Frecciarossa?
Non lo so, ma credo che Trenitalia si stia preparando



Un Tgv, treno ad alta velocità della Société Nationale des Chemins de fer Français