

Treni: Parigi un po' più lontana da Milano. Dal 13 dicembre un solo convoglio diurno unirà direttamente la capitale francese al capoluogo lombardo

PARIGI – La Tour Eiffel non è mai stata così lontana da Milano. Dal 13 dicembre, un solo treno diurno unirà direttamente Parigi al capoluogo lombardo. Scelta dettata da questioni tecniche, destinata però a creare disagi in vista delle vacanze di fine anno su un tragitto molto frequentato. Le alternative infatti allungano il viaggio da una a cinque ore e la drastica riduzione del servizio solleva interrogativi su una tratta dove Trenitalia rischia, nei prossimi mesi, di fare concorrenza a sé stessa o comunque a un partner.

CAMBI – Dal 13 dicembre, da Parigi partirà un solo Tgv diretto a Milano. Quello delle 7,42. Il suo alter ego lascerà invece la Stazione Centrale nel pomeriggio, alle 16,10. Sono gli unici treni diretti. Una riduzione del 50% del traffico. Il Tgv delle 15,24 infatti si fermerà a Torino, Porta Nuova. Obbligando chi voglia raggiungere Milano a recarsi a Porta Susa per la corrispondenza. Con conseguenti disagi per gli oltre quarantamila passeggeri che mediamente a dicembre scelgono il treno per recarsi a Milano o a Parigi. La linea attira oltre mezzo milione di clienti l'anno, con un tasso di riempimento medio del 70%. Il tragitto inoltre si allunga di oltre un'ora. Una decisione, quella della società Artesia che gestisce la tratta, dovuta alla messa a norma dei convogli secondo le nuove disposizioni italiane per l'alta velocità. Da marzo, però fanno sapere, tutto tornerà come prima. Almeno in teoria.

CONCORRENZA – Infatti, Réseau Ferré de France, proprietaria delle infrastrutture ferroviarie francesi, fa sapere che Trenitalia si è aggiudicato il diritto di far circolare i suoi treni ad alta velocità sulla Milano-Parigi-Milano già dal 14 dicembre. «Attendiamo l'autorizzazione formale», ribattono da Roma. Intanto, sull'abituale sito di prenotazione di Trenitalia, i Frecciarossa compaiono già come opzione notturna per chi volesse recarsi a Parigi da Milano. Con cambio prima a Torino Porta Susa, poi a Chambéry, per un tragitto di 12 ore. Opzione non ancora acquistabile. Un'offerta che di fatto mette Trenitalia in concorrenza con sé stessa. Sullo stesso percorso, anche di notte, opera Artesia, filiale al 50% di Sncf, le Ferrovie francesi, e Trenitalia.

AZIONISTI – Una situazione ambigua che Sncf minimizza: «Garantiremo l'offerta Parigi-Milano e la cooperazione con Trenitalia resta la soluzione preferenziale, se condivisa». Un modo per mettere a tacere le voci che indicavano come possibile una partnership dei francesi con la Ntv di Montezemolo, di cui sono azionisti al 20%, proprio sulla Milano-Lione-Parigi. Strategia «non all'ordine del giorno», secondo l'azienda del presidente della Ferrari. Per Trenitalia, invece, il mercato francese è una certezza. Non solo sul percorso Milano-Parigi, ma anche sulla Genova-Parigi, via Marsiglia: una delle linee più frequentate. Resta da capire quando i treni italiani potranno effettivamente percorrere i due tragitti. Per Rff, probabilmente a giugno. Data che rilancia la questione della concorrenza ad Artesia e ai soci della Sncf, su cui le Ferrovie italiane glissano con un «no comment».

CISALPINO - La società ferroviaria francese, nel frattempo, tramite il suo portale offre un'alternativa al Tgv di Artesia a chi volesse recarsi a Milano da Parigi: a bordo di un altro Tgv (Lyria) fino in Svizzera (Lugano, Ginevra o Zurigo), per poi accomodarsi in un Cisalpino. Il viaggio, in ogni caso, si allungherebbe da una a tre ore. E c'è un altro problema. La Cisalpino, joint venture tra Ferrovie italiane e svizzere, è stata sciolta lo scorso settembre e non sarà più attiva dal prossimo 13 dicembre.