

Radio nostalgia

LA STAMPA web

SPECIALE  
MONDIALI di SCHERMAMercoledì 4 Ottobre  
Direttore Giulio Anselmi

Ultimo aggiornamento

Editoriali | Politica | Esteri | Cronache | Società | Economia | HighTech | Cultura Spettacoli | Sport | To

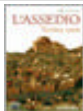
RUBRICHE

- Ambiente
- Arte
- Benessere
- Cinema e tv
- Cucina
- Fumetti
- Giochi
- Golf
- Libri
- Mare
- Moda
- Montagna
- Motori
- Musica
- Poesia
- Scuola
- Soldi
- Stelle
- Viaggi
- Volontariato

OFFERTE LAVORO

ANNUNCI LEGALI

NEWSLETTER

L'ASSEDIO  
Torino 1706MONOGRAFIE  
DEL GUSTOSTORIA DI GIOVANNI  
FALCONEAbbonamenti  
al giornaleTutti  
i prodotti »»

Blog	Forum	Ricerca	Servizi	Multimedia	Speciali
------	-------	---------	---------	------------	----------

TORINO

**SECONDO IL CAPO OPERATIVO DELLA DIVISIONE CARGO LE LINEE STORICHE SONO ANCORA LONTANE DALLA SATURAZIONE**

## Trenitalia frena sulla Tav

**Marco Manfredini: i tempi non sono ancora maturi per l'alta velocità**

4/10/2006

di Maurizio Tropeano



«Le linee storiche sono ben lontane dalla saturazione e i tempi non sono maturi per decidere la realizzazione di linee ad Alta velocità/capacità». Chi parla non è un leader del movimento No Tav valsusino, ma Marco Manfredini, direttore operativo cargo di Trenitalia. Il suo intervento gela la platea del convegno riservato che si è svolto nei giorni scorsi a Torino. Incontra sul futuro dell'Interporto merci di Orbassano. Il ragionamento di Manfredini si inserisce in un'analisi dei flussi del traffico merci che prevede una crescita di domanda di trasporto su nave e aereo (che si utilizza prevalentemente per tratte superiori ai 1000 chilometri) e di staticità di quella su treno (tra i 400 e i 1000 chilometri) e cargo (inferiore ai 400 chilometri).



Per Trenitalia cresceranno i flussi di trasporto per aerei e navi, non quelli per i treni

Se queste sono le tendenze allora diventa chiaro che per Trenitalia puntare sull'alta capacità significherebbe programmare investimenti non sostenibili visto che per il nuovo parco locomotive e il nuovo parco carri la necessità stimata è fra i 7000 e i 10 mila carri.

Certo Trenitalia è solo uno dei tanti attori pubblici che si muovono sulla scacchiera della Tav ma è evidente che in una situazione finanziaria dove il piatto piange quelle riflessioni possono avere un peso almeno dal punto di vista dell'indicazione delle priorità di spesa. Un esempio? Lunedì a Roma il ministro della Solidarietà sociale, Paolo Ferrero, commentando la Finanziaria spiegava: «E' meglio un piano di edilizia popolare che la Tav in Val di Susa». Ferrero è di Rifondazione e da sempre contrario all'opera ma le sue parole aggiunte alla presa di posizione di Trenitalia suonano come un ulteriore campanello d'allarme per chi, come l'assessore regionale ai Trasporti, Daniele Borioli, crede nella necessità di realizzare il tunnel.

Spiega: «Il punto di partenza di Trenitalia capovolge la base di lavoro su cui in questi anni sono stati elaborati i progetti a partire da quelli dell'Unione Europea per finire con i documenti di Rfi. La realizzazione del tunnel di base è fondamentale per assicurare il riequilibrio modale del traffico merci». Borioli si dice convinto che «si tratta di una posizione di cui bisogna tener conto ma da non prendere troppo sul serio, è solo una posizione aziendale e le scelte strategiche vanno fatte in sede politica».

Si vedrà anche perché nei palazzi della politica la situazione si complica. Così se il sindaco, Sergio Chiamparino, tira fuori dal cassetto una vecchia proposta cara all'allora amministratore delegato di Rfi, Mauro Moretti, che punta alla valorizzazione dello scalo merci di Chivasso al posto dell'Interporto di Orbassano, Regione e Provincia fanno muro in difesa del collegamento con il Sito. E a Borioli che parla di una «scelta strategica» fa eco il presidente Antonio Saitta: «Parlare di Chivasso al posto di Orbassano vuol dire ignorare il grande sviluppo dell'Interporto e le potenzialità future. Rfi fa un mestiere, il compito degli enti locali è quello di valorizzare il territorio». Senza dimenticare che la cancellazione del collegamento di Orbassano rischia di far saltare il già fragile accordo con i comuni della Gronda.

Polemiche su un futuro ancora incerto. Oggi a Roma è prevista una nuova riunione della Conferenza Intergovernativa sulla Torino-Lione. Si parlerà soprattutto di fondi, quelli che l'Unione Europea dovrà stanziare per il periodo 2007-2013. Il rapporto De Palacio e i problemi di bilancio a Bruxelles potrebbero portare i due governi ad un'azione congiunta di Roma e di Parigi. Ieri con un comunicato stampa si sono fatti

IN EDICOLA



■ EDICOLA  
■ @RCHIVIO

DAL GIORNO

Prima pagina

Dayfax pdf

Versione acces

Titoli del giorn.

Lettere

Specchio dei te

Un cronista pe

Trova

con u  
click

I SETTIMAN

- GIO'
- TORINO SE'
- TUTTOLIBR
- TUTTOSOL
- TUTTOSOLI
- SPECCHIO

I GRANDI LI  
PER CREAGRANDE ATLA  
NATIONAL  
GEOGRAPHTutti  
«« i prodo

Partecipa  
al Grande  
Concorso

sentire i Sì Tav. Bruno Bottiglieri, segretario generale della Transpadana, spiega: «Se dalla Valle di Susa continueranno ad emergere esclusivamente posizioni pregiudizialmente contrarie alla Torino-Lione il governo dovrà procedere egualmente nella realizzazione dell'opera per rispettare gli impegni presi con l'Ue».

[Home page](#) / [Torino](#)

[P.I.00486620016](#) |

[Copyright 2006](#) |

[Credits](#) |

[Per la pubblicità](#) |

[Scrivi alla redazione](#) |

[Siti partner](#)



Nome : Max

Sono: ovviamente bellissimo

Ti cerco: ovviamente bellissima

Colorami la vita,  
anche e solo  
per una notte...

[Contattami!](#)