



INCHIESTA

■ Ferrovie

*Treni a tre velocità:
bene i passeggeri,
male i pendolari,
peggio le merci*

VIANA A PAGINA 3

Ferrovie a tre velocità

*Da Torino a Salerno a 300 km l'ora, mentre i pendolari soffrono ancora
E il trasporto merci diventa sempre meno competitivo rispetto alla strada*

DI PAOLO VIANA

Un giorno, promette Moretti, prenderemo il treno o l'aereo con lo stesso biglietto. È il sogno di chiunque salga su un Frecciarossa, tre milioni di viaggiatori nei primi due mesi dell'anno. Nell'attesa che si realizzi l'integrazione tra i mezzi di trasporto vagheggiata dall'amministratore delegato di Fs, Giorgio Adams ha duecento container fermi tra Verona e Beilngries, in Germania, perché, ci dice, «movimentare tonnellate di latte su strada è più conveniente; il nostro sistema ferroviario ha ancora delle rigidità insostenibili per le imprese». In altre parole, le nostre ferrovie corrono a due velocità, se non tre.

Invocato, annunciato e infine realizzato, il sistema "alta velocità-alta capacità" di Fs è la matrice su cui sta crescendo il sistema ferroviario e che condizionerà lo sviluppo economico del Paese. In termini strategici, la grande T - diventata una L rovesciata da quando si è capito che per il braccio lombardo-veneto si dovrà attendere ancora qualche anno - rappresenta una scommessa vinta: lo dimostrano i dieci milioni di passeggeri totalizzati in altrettanti mesi, il tasso di gradimento del 93% e un aumento dal 32 al 50% (sulla Milano-Roma) della *market share*, che misura il fatturato in rapporto alla qualità del servizio. Merito di Frecciarossa e Frecciargento e dei loro tempi di percorrenza, che fanno dimenticare l'aereo all'utenza *business*: sono bastati pochi mesi per consolidare la preferenza per questo mezzo di trasporto

tra chi viaggia per lavoro e, pc collegato alla rete elettrica della carrozza, può ottimizzare anche i minuti. Non a caso, il piatto forte che Trenitalia sta preparando sul treno da un milione di viaggiatori è l'accesso al *web* in banda larga, la connessione *wifi* e una migliore ricezione telefoni-

ca su tutte le carrozze.

Da quando è stato completato l'asse Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno, le corse del Frecciarossa sono aumentate del 40% e tra Roma e Milano, tratta tornasole nella gara con il trasporto aereo, sono disponibili 70 treni giornalieri. Un rush che nelle intenzioni di Moretti dovrebbe spegnere le velleità della concorrenza, a partire da Ntv: la liberalizzazione del trasporto passeggeri entrerà nel vivo dall'anno prossimo con l'arrivo di Italo, il figlio supertecnologico del Tgv. Debutterà in prima mondiale sulla rete italiana; realizzato da Ntv e Alstom, assicurerà 54 collegamenti al giorno ed è facile prevedere che solo con il suo arrivo, atteso per l'estate del 2011, si faranno sentire gli effetti della concorrenza. Non solo in termini di offerta al pubblico, ma anche di prezzi, qualità del servizio e flessibilità nelle vendite: sia Trenitalia che Ntv offriranno tariffe diversificate in base al giorno e all'ora di partenza. Insomma, una rivoluzione, con i limiti di tutte le rivoluzioni; se è pur vero che l'alta

velocità copre le aree in cui si concentra più del 65% della domanda di trasporto passeggeri, c'è un terzo del paese che continua a prendere il treno "normale" e le *performances* di Frecciarossa e Frecciargento rischiano di far saltare i nervi a migliaia di pendolari che ogni mattina si trovano ostaggi di una rete locale con troppe pecche. Dopo aver promesso che i 32 miliardi di euro, costo ufficiale dell'alta velocità ferroviaria, si sarebbero riverberati positivamente sul traffico locale, Trenitalia ha annunciato un radicale rinnovo della rete regionale - 600 carrozze a doppio piano e 150 locomotive elettriche, 64 convo-

gli metropolitani e 24 complessi diesel, ma anche la ristrutturazione di 2.750 carrozze, per un totale di due miliardi di euro - senza riuscire ad arrestare i disservizi né le proteste.

«Non solo alta velocità, ma anche alta capacità»: quella di un rilancio del trasporto merci è un'altra promessa Fs che rischia di non essere mantenuta. Si moltiplicano infatti gli slot, che in gergo ferroviario si chiamano "tracce", nel momento in cui, con il pil si contrae la domanda (del 50% lo scorso anno e i dati sono in picchiata dal 2008). «Il traffico merci, e quello che riguarda in



particolare l'intermodalità – è l'opinione di Paolo Li Donni, direttore del *Corriere dei trasporti* e autore di numerosi rapporti sul trasporto combinato strada-rotataia – si va spegnendo come una candela. Questo, in primo luogo, perché Trenitalia ha modificato atteggiamento: prima si caricava sulle spalle tutto il deficit generato dal settore, sempre gestito sottocosto, come se fosse un servizio pubblico. Moretti ha cambiato registro: fa treni merci solo quando copre i costi, quindi solo treni da mille tonnellate e su distanze lunghe». Inevitabile, se Fs deve stare sul mercato, ammette l'esperto, ma «il risultato è che la ferrovia italiana è tutta proiettata sui passeggeri e non costituisce più una modalità 'adatta' al cargo e per il futuro la formula più appropriata è Alta velocità-Bassa capacità, anzi bassissima».

Trenitalia Cargo fa notare che la controllata tedesca quest'anno ha perso solo il 7%; tuttavia questa, se vogliamo, è solo una conferma del gap nazionale, che rende l'autotrasporto più conveniente per le distanze inferiori agli 800 chilometri. «Il nostro costo medio – ci conferma Maurizio

Longo, segretario generale di Trasportounito – si aggira intorno a 1,30 euro/km, laddove quello per il trasferimento delle merci su ferrovia è di circa 3 euro/km per le lunghe percorrenze». Bisogna aggiungere che con la crisi l'autotrasporto è diventato la jungla degli sconti, favoriti da normative inapplicabili, come quella che imporrebbe di indicare il gasolio in fattura, o inapplicata, come la corresponsabilità del committente su tempi di guida, sovraccarico e velocità. Se questo è lo scenario, non basta un Ferrobonus a fare primavera, anche perché l'esperienza degli incentivi non è fortunata: gli ultimi, per favorire il passaggio treno-tir, risalgono al 2002 e nessuno sa che fine abbiano fatto.

Insomma Giorgio Adami oggi non investirebbe più, come ha fatto, quattro milioni di euro sull'intermodalità. Una flotta di 150 tir e 200 container ferroviari che fanno la spola tra Verona e i porti del Nord Europa, 25 milioni di fatturato medio annuo, la Adami è tra le aziende leader nel trasporto di liquidi deperibili: «Ho puntato sui container – ci dichiara l'amministratore delegato – perché il trasporto ferroviario è più affidabile di quello stradale, ma non in Italia. Una volta arrivati a Verona, per scendere al Sud è un dramma. Non è solo un problema di tariffe: la Gdo impone tempi strettissimi di consegna che il cargo non riesce ad assicurare. Esiste un problema di concentrazione della domanda, poiché il tessuto produttivo italiano è parcellizzato, e sull'intermodalità manca una strategia: basti pensare che si possono incontrare due interporti con servizi simili a pochi chilometri di distanza. Recentemente, è partito quello di Nola che sta diventando un punto di riferimento per il Sud». Grazie, si badi bene, a un robusto contributo della Regione Campania che si è fatta carico dei collegamenti con il porto di Napoli.

CANTIERE INFRASTRUTTURE



STRADE
FERRATE

il fatto

I passeggeri delle tratte medio-lunghe hanno beneficiato dell'avvento dei nuovi Frecciarossa e Frecciargento con 70 treni al giorno. Non così per le linee locali alle prese coi vecchi problemi di carrozze lente e sporche. Le Fs investono due miliardi di euro per migliorare E la concorrenza scalda le locomotive

LE NUOVE TRATTE

«NAVETTA» MILANO-ROMA OGNI 15 MINUTI

Le linee Alta Velocità sono state costruite per velocità superiori a 300 km/h (il record di velocità è 362 km/h), ma la velocità commerciale al momento è di 300 km/h. Il reticolo AV è definito anche Alta Capacità (AC) per il continuo collegamento con la rete convenzionale grazie a 24 interconnessioni che permettono una rete ferroviaria completamente integrata e garantiscono il passaggio dei convogli da una linea all'altra. Le linee AV/AC della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) sono state concepite per farvi viaggiare anche i treni merci. La rete Av/AC Torino-Milano-Bologna-Roma-Napoli-Salerno si sviluppa per 1.000 chilometri. Ogni 15 minuti un treno superveloce collega Milano con Roma in meno di tre ore. Il sistema Av/AC è costato finora 32 miliardi di euro (dato Fs).

(P.V.)

La grande T
dell'Alta velocità
da Torino a Venezia
e da Milano a Roma
è in realtà rimasta
una L rovesciata



MERCI**ROCCA (CEMAT):
FINANZIAMENTO
PUBBLICO
PER L'INTERMODALE**

La crisi ha piegato la domanda del trasporto merci, ma il ritardo nazionale in questo settore non può essere spiegato solo attraverso la congiuntura. Per questo è veramente preoccupato Silvio Rocca, presidente di Cemat, terzo operatore europeo nel trasporto combinato strada-rotata e leader in Italia: «Ci misuriamo su un mercato "competitivo" fuori dai confini italiani, ma – ci spiega – sul nostro territorio il termine di confronto diventa la tariffa dell'autotrasporto, che non è oggi minimamente contendibile». Ancora: «Finora Fs si è fatta carico di coprire il "delta", ma questo oggi diventa insostenibile senza una politica strutturata dei trasporti che incentivi l'intermodalità». Infine, il presidente di Cemat fa una stima che è anche una richiesta alla politica: «Sarebbero sufficienti – ci dice – risorse pari a qualche decina di milioni di euro all'anno per smuovere il mercato del trasporto intermodale nazionale».

(P.V.)