

BARBERA E POLETTI

Alta velocità
Più **treni** ma sempre
più in ritardo

PP. 10-11



Tra Roma e Milano è esplosa l'offerta di Trenitalia e Italo, ma le due stazioni non reggono il traffico. La linea direttissima tra Firenze e la capitale è il collo di bottiglia che rallenta l'intera circolazione.

L'Alta velocità è saturata

Più **treni** sulla rete

ma sempre più in ritardo

ALESSANDRO BARBERA
ROMA

Scena prima. 31 ottobre 2019. A Napoli è tutto pronto per celebrare il 180° anniversario della prima linea ferroviaria italiana verso Portici voluta da Re Ferdinando II. Il programma prevede un viaggio sul treno presidenziale con l'amministratore delegato del gruppo Fs Gianfranco Battisti e il presidente del Senato Elisabetta Casellati. Un guasto alla linea ad alta velocità da Roma provocarà ritardi fino a due ore. L'evento è annullato per ragioni anzitutto di opportunità: vai a spiegare che per raggiungere Napoli in tempo occorre l'auto. Stesso guasto, alla stessa altezza, 45 giorni dopo, con altrettanti ritardi.

L'incubo dei viaggiatori

Scena seconda. È il 5 dicembre. Allo scalo di San Lorenzo - due passi dalla stazione Termini - una scenografia rosso fuoco

di stampo hollywoodiano celebra 10 anni di alta velocità. A presentare l'evento è Massimo Giletti. Nel comunicato ci sono

In Toscana troppi regionali transitano insieme alle Freccie rallentando il traffico

innumeri di un successo: trecentocinquanta milioni di viaggiatori trasportati, trecentottanta milioni di chilometri percorsi, ottanta città collegate da centoquarantaquattro Freccie. Un successo sempre più difficile da gestire, ormai un incubo per chi ha l'abitudine di viaggiare. I dati ufficiali del gestore della rete ferroviaria (Rfi) raccontano una verità molto parziale, ma insé dicono già molto.

La puntualità entro i cinque minuti dei **treni** ad alta velocità quest'anno avrebbe raggiunto

il 66,6% (il 14,3% in più di un anno fa), mentre quella dei regionali sfiorerebbe il 90. **Treni** a lunga percorrenza sono veloci, eppure risultano molto più in ritardo di quelli dei pendolari. Verificare la veridicità dei dati è quasi impossibile. I sindacati spiegano che dalle statistiche di Trenitalia e Italo vengono esclusi i problemi causati dal concorrente o guasti alla linea. Un'omissione comprensibile ma che non restituisce un quadro preciso della situazione. Venerdì 22 dicembre la caduta di alcuni rami sulla linea tradizionale della Roma-Napoli all'altezza di Cassino ha provocato fino a un'ora di ritardo a tutti i locali. Tre sono stati cancellati, altri due deviati. Rfi, che ha ancora il difetto di essere funzionalmente legata alla holding di Trenitalia, non nega il problema e spiega di aver istituito un'unità interna impegnata nelle soluzioni a quello che è ormai un problema endemico. Gli episodi più seri

sono sull'affollatissima alta velocità. Venerdì 13 dicembre la pioggia fa crollare uno dei cavi ad alta tensione di Terna che alimenta la Firenze-Roma. Quando è ormai notte la giornalista Sarah Varetto calcola su Twitter di aver raggiunto Roma da Milano «in soli 406 minuti», circa sei ore e mezzo. In condizioni normali non ne sono necessarie più di tre. Di episodi così se ne contano a decine, tutti i giorni. Basta alzare lo sguardo al tabellone di qualunque stazione, in particolare quelli che attraversano l'arteria principale del sistema: la Torino-Milano-Napoli-Salerno. Che succede alle Ferrovie italiane? Come mai un'azienda che ha fatto enormi passi avanti e vince gare all'estero - le ultime in Gran Bretagna, Spagna, persino in Thailandia - è lentamente scivolata nelle abitudini di un tempo?

Infrastruttura al collasso

Le ragioni sono essenzialmente tre. La prima - quella fornita

da Trenitalia, dai concorrenti di Italo e dal gestore della rete – è che l'infrastruttura ferroviaria dell'alta velocità è saturata. Lo sa bene chi si sposta spesso fra Milano e Roma, e fino a qualche anno fa trovava normale farlo in aereo. Nel 2015 da Roma si muovevano una media di 734 treni al giorno, l'anno prossimo saranno 981. Di questi, 161 saranno solo in transito, quattro anni fa erano 77. A Milano si è passati da 612 treni del 2015 ai 750 del 2020. Quattro anni fa i transiti erano 37, quest'anno sono stati 76, l'anno prossimo ce ne saranno 12 di meno. In sintesi: Roma Termini è al limite del collasso, Milano Centrale quel limite l'ha già superato e ora Rfi sta cercando di porvi rimedio. E' di poche settimane fa la contestatissima richiesta del gestore di spostare la fermata milanese dei Torino-Venezia a Porta Garibaldi. Trenitalia ha accontentato Rfi, che si sforza così di apparire autonoma dal gruppo pubblico. Italo, con una flotta di treni molto più ridotta del concorrente, ha preferito eliminare il diretto verso la laguna. Per la società privata rinunciare a Milano Centrale significa perdere tutti i clienti che dal Piemonte vogliono raggiungere altre mete in Lombardia. Quando si parla di infrastrutture il problema in Italia è sempre lo stesso: la mancanza di visione. Spiega An-

drea Giuricin, uno dei massimi esperti del settore: «L'Italia ha costruito il sistema dell'alta velocità senza adeguare i nodi urbani. In giro per il mondo ci sono stazioni e linee dedicate». L'unica città in cui lo si è fatto è a Bologna. A Firenze c'è un bellissimo progetto firmato da Norman Foster: il primo "via libera" risale al 1995, si è scavato per otto anni e sono stati spesi più di ottocento milioni di euro su un investimento complessivo pari al doppio. A poca distanza da Santa Maria Novella – stazione inadeguata al numero di treni in transito oggi – c'è un buco grande quanto cinque campi di calcio: il cantiere è bloccato da inchieste giudiziarie e veti incrociati. Se il passante fiorentino venisse completato, i tempi di percorrenza fra Milano e Roma scenderebbero di altri dieci minuti. Per ovviare ai cronici ritardi italiani sulle infrastrutture esiste una soluzione tecnologica. Si chiama Ertms – European Rail Traffic Management System – e in buona sostanza permette ai treni di viaggiare a distanze sempre più ravvicinate fra di loro, sia lungo le direttrici, sia quando entrano ed escono dalle città. Ecco la seconda ragione contingente dei problemi sulla rete: su questo investimento Ferrovie è in grave ritardo. O meglio, lo è nei pressi delle grandi città e in quello che oggi è imbutato dell'al-

ta velocità, la Firenze-Roma: la terza ragione, la più decisiva, dei ritardi di questi mesi sulla linea. La tecnologia Ertms di ultima generazione permette di far transitare i treni alla massima velocità ad una distanza di cinque minuti l'uno dall'altro. Ebbene, la Firenze-Roma, il cui cantiere risale al 1977, ne è tuttora sprovvista. «E' come avere un'autostrada a due corsie invece di tre», sintetizza Giuricin. Eppure nel frattempo su quell'autostrada il traffico è aumentato enormemente. Secondo i calcoli di Giuricin nel 2013 – a liberalizzazione avvenuta – sulla Firenze-Roma camminavano 176 treni ad alta velocità al giorno: 128 di Trenitalia, 48 di Italo. Quest'anno sono 257. L'offerta dell'azienda pubblica è salita a 173 Frecce al giorno, il concorrente privato – ora acquistato da un fondo americano – l'ha quasi raddoppiata e fa transitare ogni giorno 84 convogli.

Il tappo è servito

L'aumento dei treni è un enorme vantaggio per chi deve spostarsi, purché i ritardi non la trasformino in un'illusione. Nel caso della "Direttissima" – da cui dipende la circolazione su tutta la linea ad alta velocità – c'è poi un'aggravante. Su quei binari viaggiano tutti i giorni decine di treni regionali che dovrebbero camminare sulla linea parallela tradizionale: 37 fra Rovizzano e Valdarno, 53

fra EOrte e Roma Tiburtina. Spiega Giuricin: «Tutta colpa delle convenzioni firmate da Ferrovie con le Regioni, in particolare con la Toscana: pur di far guadagnare qualche minuto ai pendolari si infilano nella corsia veloce ma più affollata dell'autostrada». Il tappo è servito. Imputare a Rfi e a Trenitalia i ritardi infrastrutturali che il Paese lamenta ovunque sarebbe ingeneroso. Ma per un'azienda pubblica che offre tariffe di mercato e con i conti solidamente in utile, il ritardo nell'adeguamento tecnologico della rete esistente è grave. Ferrovie ha chiuso il 2018 con 559 milioni di utile, Rfi – la quale deve i guadagni all'affitto dell'infrastruttura ai due operatori – con 274 milioni. Nei piani del gestore entro il 2022 verranno investiti cinquanta milioni sull'adeguamento dei nodi urbani. La tecnologia "Ertms high density", quando installata correttamente, permette di far circolare più treni nei nodi urbani. Altri trecento milioni verranno investiti entro il 2021 per installare la "Ertms 2" dove manca, e in particolare sulla Firenze-Roma. Fino ad allora occorrerà armarsi di pazienza. Oppure prendere atto che l'infrastruttura non è in grado di reggere così tanti treni, e diminuire quelli in circolazione. Ma chi mai avrà il coraggio di farlo?

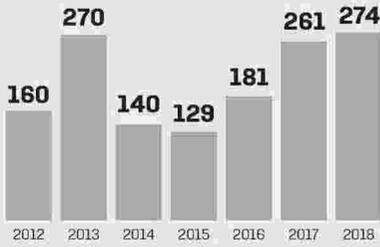
(ha collaborato Antonio Salvati) —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Andrea Giuricin:
“All'estero aumentano
le stazioni dedicate
ai treni veloci”

La rete ferroviaria in Italia

Utile RFI
In milioni di euro



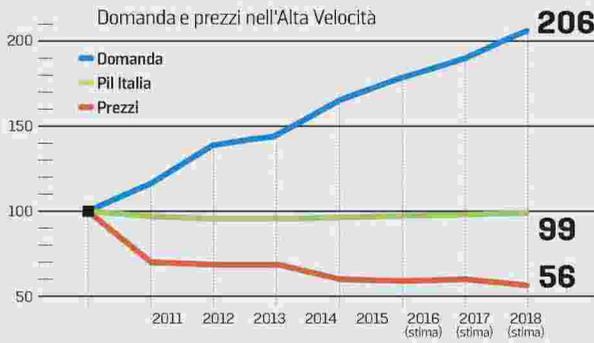
I numeri

I collegamenti più richiesti

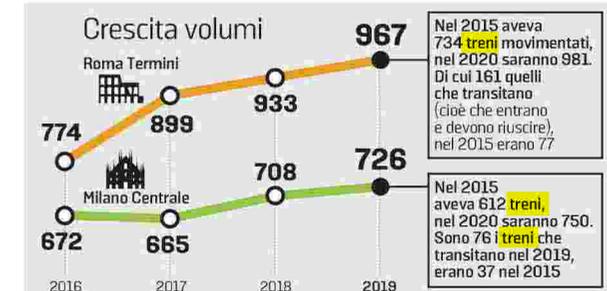


Città collegate dall'AV
(Frecciarossa, Italo e Frecciargento)
oltre 80

Investimento ERTMS
e opere connesse
su Roma-Firenze
300 milioni di euro entro il 2021



Totale rete AV
1.000 km circa



Fonte: Rfi

centimetri - LA STAMPA

