

L'alta velocità ferroviaria ora in Francia non rende più

Scarane a pag. 15

In Francia, il paese che l'ha inventata, il fatturato del Tgv è sceso a 4,7 miliardi nel 2013

L'alta velocità non rende più Tariffe elevate e troppe stazioni: la rete va ridimensionata

DI SIMONETTA SCARANE

Nella Francia che ha inventato l'alta velocità ferroviaria, è arrivato l'invito della Corte dei conti a ridimensionare la rete. La Francia continua a fare progetti per realizzare nuove linee dell'alta velocità ferroviaria con l'intenzione di creare un'unica rete per i treni a 300 all'ora in tutto il paese. Peccato che il Tgv francese abbia visto progressivamente diminuire la sua redditività perché sempre meno persone lo scelgono perché è molto caro. I passeggeri, in genere, oggi sono persone che si spostano per lavoro o chi non ha problemi economici. In questa situazione è arrivato dai giudici amministrativi l'invito a riconsiderare i progetti di espansione e allargamento della rete ad alta velocità in considerazione del minor traffico e degli alti costi di costruzione che sono lievitati, anche quelli, sì, ad alta velocità. Un chilometro di binari della linea Parigi-Lione, nel 1981 era costato 4,8 milioni di euro, ora, i costi sono progressivamente saliti, fino ad arrivare a 26 milioni di euro per un

chilometro della progettata linea Sud-Europa Atlantica.

Dopo oltre 30 anni di attività il Tgv conta oggi 230 stazioni in Francia, troppe per la Core dei conti. E il modello di sviluppo ha bisogno di essere ridimensionato, secondo i giudici amministrativi che hanno dettato le loro otto raccomandazioni. La Corte dei conti francese ha bocciato come una «follia» l'idea di una Francia ferroviaria tutta ad alta velocità. Piuttosto, ha invitato a concentrare gli investimenti sulle tratte più redditizie, a tagliare i collegamenti che rendono poco, a ridurre il numero delle stazioni, limitando le fermate del Tgv soltanto a quelle più importanti e a ridurre i servizi. Inoltre, piuttosto che lanciare progetti costosissimi meglio concentrare le risorse, poche, sul mantenimento della rete. Inoltre, i giudici hanno chiesto maggiore trasparenza relativa ai dati sui passeggeri, e di far prevalere i criteri di redditività dei progetti previsti entro il 2030. E di lanciarli soltanto dopo averli accompagnati da uno studio di fattibilità in conseguenza anche della reale disponibilità di risorse e rispettando i

limiti di indebitamento della società di gestione della rete, la Rff. Questo nuovo modello suggerito dai giudici, che hanno come unico criterio quello di verificare gli sprechi della pubblica amministrazione, prevede che nelle tratte non più servite dal Tgv i collegamenti vengano assicurati con i treni regionali oppure con il trasporto di pullman. A loro giudizio, il treno non è l'unica soluzione per rispondere a tutti i bisogni del trasporto pubblico.

Dunque, secondo i giudici contabili, la rete dei binari del Tgv in Francia è troppo vasta, troppo cara e sempre meno redditizia. Basti pensare che il margine operativo dell'attività del Tgv è sceso dal 28% del 2005 al 12% del 2013, secondo le cifre della società ferroviaria Sncf e del ministero dei trasporti francese che hanno fornito anche i dati di traffico che evidenziano come il numero di passeggeri si sia stabilizzato nel 2013. Nonostante ciò, le ferrovie francesi continuano a inaugurare nuove tratte, come il Tgv Rhin-Rhône nel 2011, mentre le vendite sono diminuite. Nel 2012 il fatturato del Tgv era

di 4,9 miliardi di euro, ma nel 2013, per la prima volta, ha cominciato a diminuire, scendendo a 4,7 miliardi di euro. E la previsione è che la tendenza continui anche per il 2014. Per fare fronte al calo di fatturato e passeggeri la società Tgv moltiplica le offerte a prezzi bassi e si è anche inventata un Tgv low-cost, Ouigo, ma senza ottenere risultati visto il declino certificato della redditività. Impossibile aumentare ancora il costo dei biglietti, anche perché negli anni passati, dal 2002 al 2012, l'aumento del fatturato del Tgv è sicuramente da imputare proprio all'aumento del costo dei biglietti piuttosto che alla crescita dei passeggeri. Di qui in avanti, la società ferroviaria Sncf dovrà presentare un piano per la sopravvivenza dei suoi Tgv, e lo stato dovrà resistere alla tentazione di estendere la rete al di là del ragionevole. I viaggiatori la pensano diversamente e la Federazione che li rappresenta ritiene sbagliato ridurre le stazioni che, dicono, penalizzerebbe le città medie scoraggiando i viaggiatori che sarebbero costretti a ore di viaggio supplementari.