

L'Alta Velocità ha il fiato corto ora in ritardo un treno su due

LUCA PIANA, MILANO

Dopo gli ultimi allarmi Rfi apre un confronto con Trenitalia e Ntv per ridurre i disagi. Ma uno studio avverte: l'uso dei binari per i regionali rende impossibile rispettare gli orari

Nella percezione di chi viaggia in treno sono un po' come la prima classe e la terza. Da una parte c'è l'alta velocità, con il brivido di viaggiare a 300 chilometri l'ora. Dall'altra i convogli regionali, con le carrozze spesso vetuste che, dopo un'attesa infinita, dovrebbero essere sostituite a partire dal prossimo mese maggio. Eppure, anche per chi sfreccia sull'asse Torino-Napoli, il paradiso di un tempo sta iniziando a diventare meno godibile. Nei primi sei mesi del 2018, dicono i dati dell'Autorità di regolazione dei trasporti, soltanto un treno ad alta velocità su due è arrivato in orario, come viene definito un ritardo compreso entro i cinque minuti. Il peggioramento è netto, rispetto al 2017, quando avevano sfiorato il limite burocratico dei cinque minuti di ritardo quattro treni ogni dieci.

Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), la società del gruppo Fs che gestisce i binari, dice che una parte dei ritardi è legata a eventi straordinari, come il gelo dello scorso inverno o il tragico incidente del 25 gennaio a Pioltello, alle porte di Milano. E che un peso lo hanno avuto i lavori di potenziamento dell'infrastruttura e delle dotazioni tecnologiche necessarie per la sicurezza. Proprio in questi giorni, dopo gli allarmi sui ritardi finiti sui giornali, sono stati avviati dei tavoli

tecnici con le due compagnie che forniscono il servizio, i Frecciarossa di Trenitalia e gli Italo di Ntv: «L'obiettivo è analizzare nel dettaglio le criticità che hanno portato al calo di puntualità degli ultimi mesi e, quindi, attivare azioni correttive condivise», spiega la società diretta da Maurizio Gentile.

La cosa interessante è che, nonostante l'aumento dell'offerta che si è registrata negli ultimi anni, la linea dell'Alta velocità non è per nulla satura, nemmeno nella tratta più vecchia, la cosiddetta "Direttissima" tra Firenze e Roma, dove i treni devono limitarsi a viaggiare a 250 chilometri orari. Lo sostiene in uno studio Andrea Giuricin, docente di Economia dei trasporti all'Università Bicocca di Milano e partner della società di consulenza Tra Consulting.

La Direttissima è stata completata 26 anni fa, nel 1992, e la sua costruzione ha di fatto raddoppiato la linea esistente. Nello studio di Giuricin si mettono in fila vari numeri: sulla linea tradizionale, quella che corre vicino ai binari dell'alta velocità, possono passare tra i 200 e i 220 treni al giorno (sommando le due direzioni). Sulla Direttissima, il numero raggiunge quota 350 treni al giorno. Sulle tratte dell'alta velocità costruite

in tempi più recenti ne possono transitare ancora di più, fino a 400 al giorno. Perché la differenza? Perché sul primo spezzone, quello tra Roma e Firenze, non sono state installate le tecnologie di segnalamento "Ertms 2", che consentono il passaggio di un treno ogni cinque minuti.

In teoria, dunque, basterebbe attrezzare meglio la Direttissima per aumentarne la portata. Per la verità, Rfi avrebbe dovuto farlo già entro quest'anno. Invece siamo in ritardo e, dice oggi la società, il sistema sarà attivato nel giugno 2020 tra Firenze e Arezzo e nel 2021 tra Arezzo e Settebagni. Ma c'è un'ulteriore questione: la linea non viene utilizzata soltanto

dai Frecciarossa e dagli Italo. Di treni ad alta velocità, scrive Giuricin, ne passano circa 245 al giorno: anche con i sistemi di segnalamento attuali, dunque, la linea resta ben sotto il livello di saturazione, fermandosi a un tasso di utilizzo che il docente stima attorno al 70 per cento circa.

Il problema, dunque, è da individuare in un altro fattore: sui binari dell'alta velocità passano in alcuni punti anche i treni regionali, persino dei locomotori diesel che non superano i 140 chilometri orari. E quando un Frecciarossa o un Italo se ne trovano uno così davanti, non possono far altro che rallentare. Ma perché questo uso promiscuo? «Ai treni per i pendolari contribuiscono anche le Regioni, che hanno interesse a farli passare sulla linea ad alta velocità perché, in alcuni casi, questo contribuisce a una riduzione dei tempi di viaggio di 10-15 minuti», spiega Giuricin. Che sottolinea uno dei paradossi della situazione: «Mentre i treni regionali occupano la Direttissima, facendo necessariamente rallentare e arrivare in ritardo quelli ad alta velocità, la linea tradizionale è sottoutilizzata. Si tratta di fatto di una gestione non efficiente».

L'uso promiscuo dei binari ad alta velocità non è di facile soluzione. Rfi ritiene che i sistemi di segnalamento che saranno installati miglioreranno la regolarità ma, in quanto a separare i due flussi di traffico, butta la palla in avanti, dicendo che sono «allo studio interventi di lungo periodo». Ma c'è un'altra questione, che riguarda i nodi ferroviari delle grandi città. Anche qui, scrive Giuricin, c'è un ritardo negli investimenti nelle tecnologie di segnalamento di grado più avanzato ancora, che si chiamano "Ertms 3": considerata la minore velocità dei convogli, permettono di distanziare i passaggi a soli 2 minuti e mezzo. Anche in questo caso i lavori sono in ritardo di almeno due anni, anche

a causa dell'aggiornamento delle specifiche tecniche europee: a Ro-

I numeri

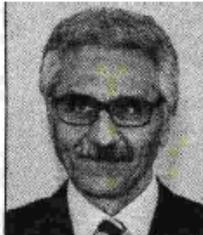
262

MILIONI DI EURO

È l'utile netto di Rfi nel 2017, in crescita rispetto al 2016 (181 milioni) anche grazie a maggiori ricavi da pedaggio sulla rete

ma, Firenze e Milano saranno completati «per fasi» a partire dal 2020, assicura Rfi, che vi investirà complessivamente 45 milioni di euro. Basterà per azzerare i ritardi? Probabilmente no, pensa Giuricin, perché tra Firenze e Roma resterà l'uso promiscuo della linea. E perché nella città toscana restano fermi - causa i guai finanziari del general contractor Nodavia - i lavori per la costruzione del sotto-attraversamento, come lo chiamano. Rfi, però, spera di sciogliere prima o poi anche questo nodo. E dice: «La nostra intenzione è portare avanti il progetto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Maurizio Gentile
Rete Ferroviaria



Gianfranco Battisti
Trenitalia

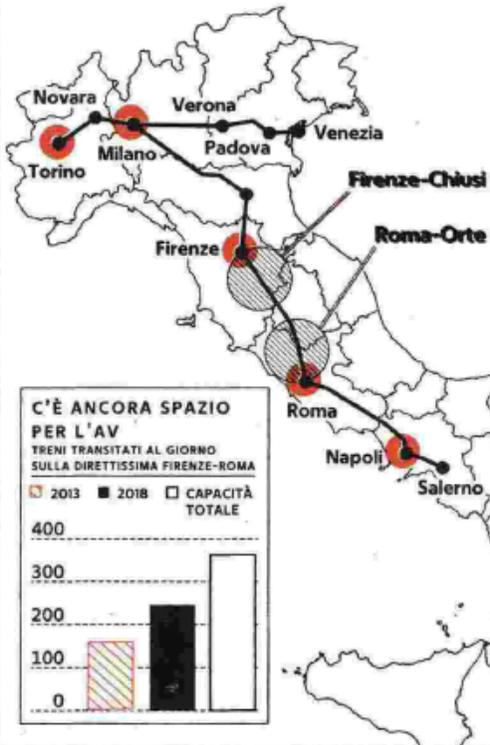


Flavio Cattaneo
Ntv

La mappa

LE TRATTE DELL'ALTA VELOCITÀ DOVE TRANSITANO ANCHE I TRENI REGIONALI

- CONGESTIONE NODI URBANI
- ⊗ TRENI REGIONALI SU DIRETTISSIMA



Un Frecciarossa alla Stazione Centrale di Milano

FOTOGRAFIA