

ATTUALITÀ

FERROVIE / DOPO LA NEVE IL CAOS



Ora fioccano i ritardi AD ALTA VELOCITÀ

Guasti. Disservizi. Non solo nei treni dei pendolari ma anche per i convogli veloci. Intanto crescono gli investimenti. E spunta l'ipotesi della privatizzazione

DI GIANFRANCESCO TURANO

Dacci oggi il nostro caos quotidiano. La preghiera di 2,63 milioni di pendolari non resterà inascoltata. I ritardi, i disservizi, i treni vecchi e sporchi sono quelli di sempre. A prezzi maggiorati. Ci sono le tariffe dei biglietti e in più i costi occulti di decine di miliardi di euro di investimenti per l'Alta velocità da ripianare con le tasse. Senza contare il Generale Inverno, che minaccia i 16.545

chilometri di rete nazionale peggio che in Russia o in Scandinavia. La storia del rapporto difficile fra italiani e ferrovie si ripete. E il lancio trionfale dell'alta velocità il 5 dicembre 2009, officiato dall'amministratore delegato del gruppo Mauro Moretti, con l'ineluttabile presidente-ferroviere Silvio Berlusconi e il ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli, ha perduto smalto nel giro di pochi giorni, quando le nevicate prenatalizie hanno mandato in crisi un sistema

già sofferente e quando si è visto che il supertreno Etr 500 Frecciarossa stenta a mantenere le promesse. In compenso, il resto del sistema è abbandonato a se stesso.

Ci sono i viaggiatori del Milano-Parigi che si sono visti cancellare il treno e sono stati spediti nella Ville Lumière in pullman, alcuni seduti, altri con posto in piedi. Quelli che le porte non si aprono. Quelli che trovano i bagni chiusi a chiave perché l'impresa di pulizie non è a regime. Quelli che alle 8 di mattina salgono su un regionale come Sandokan all'arrembaggio. Quelli che - Moretti dixit - è meglio se si portano i panini e le co-





Mauro Moretti.
A fianco e nella foto grande: la stazione Centrale di Napoli.
A sinistra: neve alla stazione di Milano.
In basso: il passante metropolitano a Napoli



AZIENDA IN CIFRE

- 2,63 milioni** di passeggeri al giorno sui treni regionali
- 300 mila** passeggeri al giorno sui treni a lunga percorrenza
- 33 mila** passeggeri al giorno sui treni ad alta velocità
- 31%** tasso di riempimento treni regionali
- 51%** tasso di riempimento treni a lunga percorrenza
- 83 mila** i dipendenti di cui 850 dirigenti
- 35-40 miliardi** di euro gli investimenti per l'alta velocità (circa 40 milioni a km)
- 750 milioni** gli interessi annui sul debito
- 8,4 miliardi** il costo dei nodi ferroviari per l'alta velocità

Foto: S. De Grandis - Ag. Fotogramma, C. Moretti - Blackarchives (3), A. Dasi - Agf

perfe. E quelli che per metà dello stipendio del manager pubblico (800 mila euro all'anno) i panini li imbottirebbero di proprio pugno.

«C'è uno squilibrio gigantesco fra gli investimenti nell'Av e quelli nel resto della rete», dice Giovanni Luciano, segretario aggiunto della Fit-Cisl. «Tutto il materiale rotabile decente è concentrato sulla Torino-Napoli. Prendere un espresso o un intercity sulla Tirrenica è un'esperienza allucinante

te e sull'Adriatica è peggio. Lunedì 18 gennaio è deragliato a Piacenza un notturno perché è uscita una ruota del locomotore. Dobbiamo aspettare un'altra strage come quella di Viareggio? Non capisco perché l'azionista resti inerte».

Non del tutto inerte, in verità. Sotto traccia, gli uomini dell'esecutivo stanno incominciando a discutere di un'ipotesi inquietante. Per raddrizzare i conti del gruppo Fs si potrebbero tenere sotto il Tesoro Rfi, la società che gestisce la rete, e Grandi Stazioni privatizzando Trenitalia. Non tutta, ovviamente. Solo l'Alta velocità. Certo, l'ipotesi è allo stato embrionale e va anche pesata la disposizione di questo go-

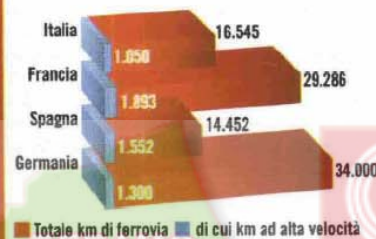
verno a mettere in agenda progetti inconsistenti e/o irrealizzabili, dalle gabbie salariali alla doppia aliquota Irpef. Ma l'emergenza dei conti pubblici è permanente e, nel caso dell'Av, si tratterebbe di fare cassa montando un'operazione sulla falsariga di Cai-Alitalia, con bad company a carico dei contribuenti che già hanno versato circa 40 miliardi di euro. Un primato mondiale. «Stando sia alla letteratura internazionale che a diverse analisi fatte da noi», dice Marco Ponti, docente del Politecnico di Milano, «nel rapporto fra costi astronomici e benefici l'Av non conveniva. Forse soltanto la linea Milano-Roma meritava di essere costruita comunque». Moretti concorderebbe.

Lui lo ha sempre detto chiaro: se guadagno, faccio il servizio. Altrimenti, o gli enti locali mi pagano o chiudo. Per questo motivo l'Alta velocità non arriva a Bolzano né a Trieste. E per lo stesso motivo le Fs sono bersaglio di una fiammata di proteste senza precedenti. Ai contestatori dei treni regionali si è aggiunta una nuova specie migrante. È il pendolare ad Alta velocità. Rispetto ai 2,63 milioni di passeggeri che ogni giorno abordano un treno locale, il pendolare Av ha scarso impatto numerico. Le Fs stimano che i clienti quotidiani dell'Alta velocità nel 2010 saranno 41 mila, anche se nel gruppo circolano stime riservate che per il 2011 parlano di ▶



Binari a confronto

Ferrovie ad alta velocità a confronto, dati in chilometri



un crollo del traffico a media e lunga percorrenza sotto i livelli del 2006.

I pendolari superveloci sono pochi ma cattivi: professionisti, manager, businessmen. Pagano e pretendono. Scrivono lettere ai giornali e aprono siti Web. Fra i più attivi ci sono quelli del Frecciarossa Torino-Milano che, in quanto abbonati, avevano il diritto di salire ma non di sedersi, contro ogni norma di sicurezza. Perciò si portavano dietro i seggiolini. Il loro blog di riferimento è pendolando.it. I frequentatori della Roma-Napoli hanno dato vita al sito 9601iltrenoche-nonc'è, dal numero di uno dei convogli tagliati dalle Fs.

I siti proliferano. I treni, veloci o lenti, mancano. Nell'Av l'orario è forzato rispetto ai convogli disponibili in modo da occupare gli slot migliori in vista della concorrenza dei privati, che partirà nel 2011 con la Ntv formata da Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle e Snf, le ferrovie francesi. La penuria di motrici e carrozze spiega i treni cancellati o allestiti con meno vagoni del previsto. Il materiale disponibile ha parecchie magagne. L'Etr 500 è rigido, va in difficoltà con poca neve, ha una motrice che non può essere sostituita in caso di guasto. I tecnici lo considerano inferiore al vecchio Pendolino, venduto con la Fiat Ferroviaria ai francesi di Alstom nel 2000.

Oggi tutta l'Av è fatta con 72 treni vecchi di 6-8 anni forniti dal consorzio Trevi, attualmente in liquidazione, composto dall'italiana Ansaldo Breda (Finmeccanica) e dai canadesi di Bombardier. La gara per 50 treni superveloci bandita da Moretti in dicembre, e tagliata su misura per il prototipo Zefiro di Ansaldo-Bombardier, non si concluderà con le consegne prima di due o tre anni. Sul fronte non veloce, siamo ancora alle prese con i mille treni annunciati da Romano Prodi. Dovevano costare 6 miliardi

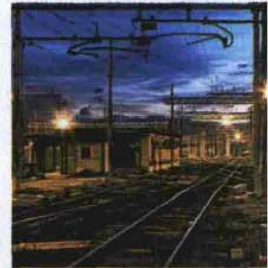
di euro, quanto il ponte sullo Stretto, e risolvere il problema del traffico regionale. Ne sono stati commissionati circa la metà, per una spesa di 2 miliardi di euro, con una gara bandita lo scorso settembre. Anche qui ci vorranno almeno un paio di anni.

Nel frattempo, il trasporto locale resta in una situazione esplosiva. Di fronte al sostanziale disinteresse di Fs verso linee poco remunerate (12,2 centesimi per passeggero al chilometro contro i 25 centesimi di Francia e Germania) e scaricate sugli enti locali, le Regioni stanno tentando la via della gara. Ci ha provato l'Emilia-Romagna e ha comunque vinto Trenitalia. Ci proverà il Piemonte, dopo uno scontro fra il governatore Mercedes Bresso e Moretti, con un bando che dovrebbe coinvolgere i francesi di Véolia, men-

tre sulla Milano-Biella si affaccia l'Arenaways di Maria Pia Valetto, erede dell'imprenditore torinese Cornelio Valetto.

«Le Fs dovrebbero capire», dice Anna Donati, ex senatrice con i Verdi e oggi dirigente dell'agenzia della mobilità della Campania (Acam), «che i treni veloci si riempiono attraverso l'integrazione con il trasporto regionale, come accade in Germania. Oggi i pendolari locali non sono messi in condizione di usare l'Av». Il circolo vizioso è micidiale. I regionali ritardano perché pochi e troppo pieni.

La stazione Centrale di Napoli. A destra: Luca Cordero di Montezemolo. Sotto: pendolari del Roma-Civitavecchia. In basso: il progetto di Calatrava per Reggio Emilia



Frecciarossa vale oro

"Pimp my ride" è il programma di culto trasmesso da Mtv dove un gruppo di carrozzieri e meccanici hip-hop di Los Angeles si impadronisce di una vecchia automobile e la trasforma in un gioiello ad alta tecnologia. La versione Fs di "Pimp my ride" costa 200 milioni di euro. È questo il valore dell'appalto che Trenitalia ha firmato con la Inver di Bologna, di proprietà della famiglia Domenichini, per la fornitura delle vernici idrosolubili che vediamo su 11 nuovi Frecciarossa. Che sono poi 11 vecchi Etr 500 con un'età media fra i 6 e gli 8 anni e qualche milione di chilometri di percorrenza sul groppone. Nella commessa sono inclusi 13 complessi Ale (trasporto locale) per complessive 230 carrozze. Calcolatrice alla mano, la spesa per i soli Etr ammonta a poco meno di 12 milioni di euro per ognuno dei convogli standard, composti da due motrici bidirezionali, 11 vetture passeggeri e un vagone ristorante. L'investimento non è da poco. Bisogna

considerare che la prossima gara delle Fs per 50 nuovi treni ad Alta velocità annunciata in dicembre vale fra 1,2 e 1,5 miliardi di euro. E la Ntv di Diego Della Valle e Luca di Montezemolo ha già acquistato 25 treni per una spesa complessiva di 650 milioni di euro. Insomma, un treno Av nuovo di zecca costa intorno ai 25 milioni di euro. La livrea si paga a parte. Ma il risultato della partnership fra Fs e Inver in termini di abbattimento delle emissioni è stato così soddisfacente che Trenitalia sta pensando di applicare le vernici dell'azienda bolognese, 100 milioni di euro di ricavi all'anno, anche ai Frecciargento. Che sono poi i vecchi Etr 485 ed Etr 600 della Alstom. Uno spreco? Tutto è opinabile nel mondo dell'Alta velocità italiana. Nel novembre 2008, ad esempio, è stato assegnato alla Cimolai l'appalto per la costruzione della stazione mediopadana dell'Av, appena a nord di Reggio Emilia, con progetto di Santiago Calatrava, autore del quarto ponte sul Canal Grande di Venezia. Si prevede che costi 70 milioni e sarà riservata a 12 supertreni al giorno per un traffico stimato in oltre 2.400 mila passeggeri, ben 200 a treno. Basta crederci. G. T.



Devono dare la precedenza ai Frecciarossa, che viaggiano più vuoti perché i regionali sono in ritardo e, a loro volta, non riescono a rispettare la tabella. L'inchiesta aperta a Torino da Raffaele Guariniello indica che 300 treni veloci su 420 hanno sfiorato da domenica 13 dicembre 2009, giorno del debutto dell'Av, al 23 dicembre. A Natale c'era la scusa della neve. Il 13 di-

cembre no. Ma due giorni dopo, e sempre senza nevicata, è stata chiusa la galleria fra Firenze e Bologna, dove l'Etr 500 ha realizzato il record italiano di velocità (362 km/h contro i 574,8 km/h del Tgv Parigi-Strasburgo). Nel tunnel ci sono problemi tecnici imprecisati, tuttora non risolti, che condizionano la puntualità dei convogli e rendono difficile il collegamento tosc-emiliano nei 37 minuti previsti.

Di sicuro c'è un problema di nodi, l'altra malattia strutturale delle ferrovie insieme ai treni. È una questione di Ac/Dc. Il gruppo rock non c'entra. La rete Av e la rete ordinaria hanno due alimentazioni diverse. Rispettivamente, 25 chilovolti a corrente alternata (Ac) e 3 kv a corrente continua (Dc). La scelta di cambiare alimentazione per l'Av è stata fatta perché il sistema a 25 kv garantisce potenzialità di frequenza enormi, nell'ordine di 330-340 treni al giorno. Oggi non si arriva a 50 treni giornalieri sul tratto più trafficato (Milano-Bologna) ed è impensabile che una domanda già flebile possa moltiplicarsi per sette. Il sogno dei 340 treni

era legato al traffico merci, con l'obiettivo sacrosanto di decongestionare il trasporto su gomma. A oggi, nessun treno merci ha calcato i binari della rete Av. Né succederà in un futuro prossimo. A differenza degli Etr le motrici merci non sono politensione ma solo a 3 kv. Ed è del tutto irrealistico l'ipotesi che, in un settore caratterizzato da una concorrenza durissima e da materiale rotabile spesso fatiscente (Viareggio docet), un imprenditore investa in motrici capaci di marciare anche a corrente alternata. Ma intanto il doppio sistema Ac/Dc crea grossi problemi. Oggi un Frecciarossa arriva ai nodi di San Ruffillo, a sud di Bologna, oppure di Castello, a nord di Firenze, e ▶

Il Milano-Parigi non parte. I passeggeri devono andare in pullman. E qualcuno fa il viaggio in piedi

Rimborsi e ricorsi

I monolitici bastioni di Trenitalia e Ferrovie dello Stato iniziano a scricchiolare. A giorni, infatti, dopo i ritardi, disagi e rincari di questo inverno freddo delle rotaie italiane, si attende la firma del protocollo d'intesa che permetterà alle associazioni dei consumatori di dare il via alle conciliazioni, e verrà accompagnato dalla pubblicazione di una "carta

dei diritti" del viaggiatore. Sarà stata "colpa" del parto tribolato del Frecciarossa: fatto sta che fra l'apertura di un'inchiesta conoscitiva da parte del sostituto procuratore Raffaele Guariniello (volta a capire che cosa sia successo durante i primi dieci giorni di servizio), e i sospetti dell'Antitrust, che paventa una predilezione dei biglietti superveloci a scapito delle tratte regionali, oggi i treni italiani si ritrovano sotto assedio. Dalle Ferrovie dello Stato si difendono spiegando che «si sta ultimando la ricalibratura dell'intero sistema ad Alta velocità», ma poi aggiungono che «oggi

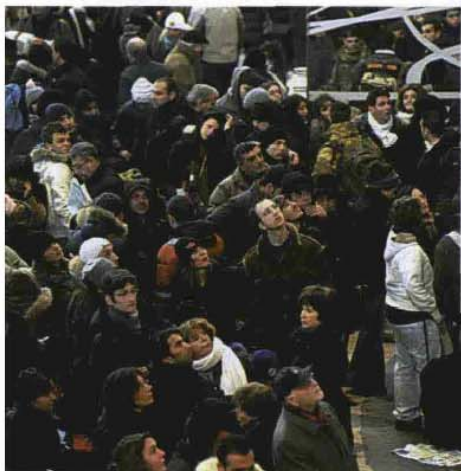
la puntualità mostra un trend in netto miglioramento, ed entro il mese di gennaio i dati torneranno ai livelli standard». Il che è come ammettere che fino a ieri non era proprio così. Lo sanno bene quelli che hanno scritto ad Altroconsumo, come un passeggero del Frecciarossa Roma-Milano del 20 dicembre, approdato a destinazione a mezzanotte invece che alle nove. O i tanti altri che lamentano il rimborso concesso solo dai 60 minuti in su: del 25 per cento del prezzo per ritardi fra un'ora e 119 minuti, e del 50 per cento per ritardi pari o superiori alle due ore. «Si tratta di una norma europea», chiarisce Pietro Giordano, segretario generale Adiconsum, «ma quella stessa norma obbliga le imprese ad avvertire i passeggeri di tali ritardi se ragionevolmente prevedibili, come lo erano tutti quelli dovuti al maltempo di questi giorni. Inoltre quei

risarcimenti minimi non sono applicabili automaticamente in Italia, dove vigevano condizioni più favorevoli ai consumatori». O in Spagna, dove per esempio «si ha diritto al bonus quando il treno arriva a destinazione con soli 15 minuti di ritardo», ricordano quelli della Federconsumatori, che sui risarcimenti meditano una class action. Così come l'Unc contro i ritardi. «Per chi sceglie l'Alta velocità un ritardo di 10 minuti è sproporzionato al costo del biglietto», aggiungono quelli del Codacons, che annunciano una diffida nei confronti del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Non meno belligerante il Movimento consumatori, che chiede un ritorno immediato al vecchio limite dei 26 minuti di ritardo, o l'Adoc che ipotizza l'interruzione di pubblico servizio.

Gianni Del Vecchio e Stefano Pitrelli



ATTUALITÀ



La stazione Centrale di Milano. A sinistra: ritardi e disagi a causa della neve. Sotto: treni in transito alla stazione di Napoli



deve cambiare alimentazione. Le interferenze con gli altri convogli, i regionali e tutti i cosiddetti non veloci, sono forti. La messa in folle necessaria a cambiare tensione, la pendenza e l'affollamento comportano una perdita di velocità che, in un orario già tirato al massimo, si trasforma in minuti di ritardo irrecuperabili.

In forse la riconferma di Moretti a marzo. In pole position il finiano Sarmi dalle Poste

«E bisogna aggiungere», mette in guardia Ivan Cicconi, uno dei maggiori esperti di Alta velocità, «che è una follia andare a oltre 300 chilometri l'ora sulla Firenze-Bologna dentro una galleria costruita al risparmio (5,8 miliardi di euro, ndr), senza una linea parallela di emergenza e con le linee di fuga a sette chilometri di distanza». Migliorerà con il rodaggio? Si spera, perché dal 2011 arriveranno sulle stesse tracce i 25 supertreni Alstom della Ntv. Con ulteriori ripercussioni per il traffico locale se la linea dedicata non sarà pronta. E non lo sarà.

La realizzazione di un percorso interamente consacrato all'alta velocità, che peraltro significa la rinuncia formale al business merci e certifica un impiego ridotto della linea più cara del mondo (40 milioni di euro al chilometro), si scontra con la mancata realizzazione dei nodi ferroviari Av. Al momento, non ce n'è uno funzionante. Secondo i dati di Rfi, il più avanzato è quello di Roma Tiburtina (88 per cento). Al secondo posto c'è Napoli con un 65 per cento di avanzamento. Bologna è al 60 per cento. Doveva aprire nel 2010, poi nel 2011. I più avveduti scommettono sul 2012. Torino è

al 53 per cento e Firenze, la più problematica, prevista sotto terra fra il Duomo e il letto dell'Arno, è al 25 per cento. Le stazioni costano. Del resto, nello schema originale di Av di Lorenzo Necci, presentato nell'agosto del 1991, non ne era prevista nessuna nuova. Adesso i progetti abbondano e sono stati affidati ad alcune star dell'architettura come Zaha Hadid (Napoli), Norman Foster (Firenze), Paolo Desideri (Roma) e Santiago Calatrava per la cattedrale nel deserto della Bassa chiamata Mediopadana (vedi box a pag. 58). Il finanziamento di queste opere viene garantito dai fondi che dovrebbero essere impiegati per il servizio universale.

Le prospettive del trasporto ferroviario sono anche legate alla decisione che il governo prenderà da qui a marzo, alla scadenza del mandato di Moretti. L'amministratore delegato venuto dalla Cgil è dato 50/50. Forse lo cacciano, forse lo tengono. Fra le carte a suo favore c'è che conosce i treni e che ha per le mani la patata bollente per eccellenza secondo il memorabile motto di spirito andreottiano («Ci sono due tipi di pazzi: quelli che si credono Napoleone e quelli che vogliono risanare le ferrovie»). A suo sfavore, c'è il temperamento da romagnolo verace incline alla bagarre che è costato alle Fs qualche

gaffe di troppo e un'epidemia di dimissioni ad alto livello. Solo per fare qualche nome: Paolo Ripa, Franco Marzioli, Antonio Savini Nicci, Massimo Ghenzer, Maurizio Basile, Nicola De Chiara, Giancarlo Paganelli, Giancarlo Schisano. Qualcuno ha cambiato mestiere, qualcuno è passato ai concorrenti ad Alta velocità di Ntv. Se Moretti non sarà confermato, un suo successore potrebbe essere Massimo Sarmi delle Poste. Non è un tecnico del ramo, ma è un boiardo di lungo corso molto vicino a Gianfranco Fini, lo scontento di ruolo del centrodestra.

Che sia Moretti o Sarmi o un eventuale terzo uomo, il capotreno delle Fs prossime venture dovrà affrontare alcuni problemi vecchi, come il deficit strutturale, e qualche impiccio nuovo. Uno dei principali è riorganizzare le competenze del gruppo in una fase di maggiore concorrenza. Come può Rfi assegnare le tracce, gestire gli orari e gli annunci in stazione, affidare i capannoni per la manutenzione e gli sportelli per le biglietterie quando uno degli interessati ai servizi è la gemella Trenitalia? Si costituirà un'authority o si privatizzerà l'Alta velocità? «Secondo me», dice Cicconi, «nel 2011 Trenitalia salterà. Ci terremo i debiti e sull'Av resterà Montezemolo e pochi stranieri per il trasporto internazionale». Pessimismo? Bastano un paio d'anni per saperlo. ■

Foto: G. Albertini - Ag. Fotogramma; R. Accari - Contrasto; C. Mirelli - Blackactivist

