

**Fs corre ai ripari e corregge l'orario dell'Alta velocità. Verranno cancellati alcuni dei 72 treni sulla tratta Milano-Roma per potenziare le linee di Torino e Napoli. L'operazione scatterà da marzo**

ROMA. Mauro Moretti corre ai ripari sull'Alta velocità Roma-Milano e mette a punto le correzioni dell'orario che daranno una prima risposta alle difficoltà e ai ritardi di questi due mesi. Le novità dovrebbero essere operative dai primi giorni di marzo. Il nocciolo della manovra a breve che l'amministratore delegato delle Fs sta mettendo a punto è un riequilibrio dell'offerta con lo spostamento di tre o quattro coppie di treni dalla Milano-Roma sulla doppia direttrice Milano-Torino e Roma-Napoli, che erano risultate penalizzate in termini di offerta proprio per concentrare i treni sull'asse dorsale principale. La concentrazione dei servizi Av sulla Roma-Milano, con 72 coppie di treni al giorno, si è rivelata eccessiva alla luce dei primi due mesi di risultati: la domanda ha risposto positivamente nel complesso ai nuovi servizi, a villa Patrizi c'è una moderata soddisfazione, ma il tasso di riempimento dei treni (load factor) è crollato nelle fasce orarie più deboli. Meglio allora razionalizzare questa offerta e scendere da 72 coppie di treni a 68/69, con un triplice risultato positivo per il servizio Av: aumentare il load factor sull'asse principale; potenziare l'offerta sulla Milano-Torino e sulla Roma-Napoli che presentano ancora margini di miglioramento; alleggerimento del carico tecnico sul nuovo tunnel appenninico tra Bologna e Firenze che oggi viene attraversato da 104 coppie di treni veloci al giorno in un senso e nell'altro, aggiungendo a quelli sull'asse Roma-Milano, quelli diretti dalla capitale verso Venezia. Proprio questo si è rivelato il punto fragile della circolazione, con un incolonnamento così fitto di treni da provocare inevitabilmente ritardi a cascata in presenza di singole difficoltà tecniche. Una delle criticità che si è ripetuta nelle settimane scorse arriva da alcune componenti Alstom del sistema elettronico di controllo della marcia del treno, l'Ertms. Questo ha reso ancora più difficili i rapporti già teso-sissimi tra le Fs e il fornitore francese fino a sfiorare una clamorosa e definitiva rottura. I dati sui ritardi presentano, per altro, un netto miglioramento nel mese di febbraio dopo la bufera di neve che ha mandato in tilt il sistema a gennaio. Nella prima settimana lo "standard B", l'indicatore europeo che rivela la puntualità dei treni al netto delle cause esterne, è tornato su medie vicine all'80%, con punte del novanta per cento. Più di un treno su cinque resta comunque in ritardo ed è per questo che le Fs hanno messo sotto stretto controllo le interferenze fra le linee ad alta velocità e la rete locale, dove si incrociano, nei nodi urbani. Interferenze inevitabili finché non saranno completati i nuovi nodi urbani di Firenze e Bologna, con il passaggio sotterraneo di treni Av.