

Ntv e Trenitalia corsa a due sui binari dell'economia laziale

Gli investimenti per l'Alta velocità ferroviaria nel Lazio sono quasi completati, ponendo la Regione in una situazione unica rispetto a tutti gli altri territori, dove i cantieri aperti sono ancor importanti e passeranno ancora diversi anni prima di poter definire la rete pienamente efficiente. In realtà, manca all'appello il simbolo del rinnovamento del sistema ferroviario della capitale: la nuova stazione di Roma Tiburtina. Questo intervento avrebbe dovuto terminare prima della fine dell'anno, in modo da poter festeggiare i centocinquanta anni dell'Unità con l'inaugurazione in contemporanea delle nuove stazioni nella vecchia e nell'attuale capitale d'Italia. Purtroppo difficoltà tecniche non permetteranno a Roma di viaggiare in parallelo a Torino. Infatti, il progetto di Tiburtina, una nuova stazione ponte con una sorta di "grande boulevard urbano" di 240 metri di lunghezza per 50 di larghezza, ha subito una serie di ritardi dovuti anche all'incendio dello scorso mese di luglio. L'intervento è ambizioso dal punto di vista urbanistico, puntando ad essere un nuovo landmark in una zona della città priva di particolari attrattive, ma anche per le volumetrie degli spazi commerciali interni. Fra gli obiettivi vi è anche quello di dar vita ad un progetto di riqualifica funzionale dell'area, attraverso la connessione diretta dei quartieri Nomentano e Pietralata storicamente divisi dai binari, e grazie sia ad un'accessibilità migliorata in termini di efficienza sia alla differenziazione dell'utenza portata dalle linee Alta velocità. Completato questo tassello presumibilmente nel 2012, gli ingenti investimenti di Rfi per la rete Av nel Lazio avranno termine, mentre le imprese ferroviarie, Trenitalia e Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), continueranno ad investire per rendere il viaggio in treno più competitivo, sia attraverso il tanto atteso nuovo materiale rotabile, sia attraverso investimenti in sale d'attesa rinnovate e sempre più accoglienti. In particolare Ntv prevede per entrambe le stazioni di Roma dove effettuerà fermate, Tiburtina e Ostiense, la realizzazione di "casa Italo" con funzione di lounge per i passeggeri di quello che sarà il principale operatore privato operante in regime di concorrenza in Europa. La scelta di Ntv di utilizzare per i propri collegamenti con origine e destinazione Roma la stazione Ostiense, considerata dai romani una sorta di cattedrale nel deserto dal punto di vista ferroviario, appare una scommessa per il rilancio sociale ed economico di un quartiere che ha da sempre percepito la stazione come un vuoto urbano. In ogni caso il nuovo assetto della rete Av, basato sulle tre stazioni rinnovate, ha già cambiato notevolmente le porte di accesso alla città per chi proviene dalle grandi aree metropolitane del Nord, trasferendo ad esempio dalla tratta aerea Linate-Roma oltre un milione di passeggeri fra il 2008 e il 2010, facendo scivolare questa direttrice al secondo posto fra quelle nazionali, alle spalle della Roma-Catania. Questa tendenza all'erosione di quote di mercato dall'aereo a vantaggio della ferrovia sarà rafforzata non appena saranno terminati i cantieri di attraversamento diretto di Bologna e di Firenze, previsti per il 2015 e che permetteranno di ridurre a 2 ore e 20 minuti la durata del Milano-Roma e a 3 ore il Roma - Venezia , grazie anche all'utilizzo dei nuovi treni ordinati sia da Ntv sia da Trenitalia, che dal punto di vista tecnologico e del confort di bordo sono notevolmente superiori rispetto a quelli utilizzati oggi. Anche chi si sposta fra Napoli e Roma, che negli orari di punta già oggi dispone di un treno AV ogni 15 minuti, potrà beneficiare della riduzione dei tempi di viaggio possibile con i nuovi treni, passando a meno di un'ora e intensificando le forme di pendolarismo fra le due città, che nel corso degli ultimi anni hanno costituito il principale esempio di modifica dei comportamenti sociali indotti dalla rete AV. La competizione diretta fra due imprese ferroviarie sulle direttrici di media e lunga distanza a partire dal prossimo inverno sarà uno degli elementi distintivi della rete AV del Lazio e questo si tradurrà in una diversificazione del servizio ed un'intensificazione delle frequenze dapprima fra Roma e Milano per poi estendersi gradualmente nel 2012 verso Venezia, Torino e Napoli. Per altre forme di innovazione organizzativa, come i collegamenti AV integrati verso l'aeroporto o una rete di servizi AV su scala regionale dedicata ai pendolari, seguendo l'esempio di quanto avviene a Madrid, Parigi o Bruxelles, si dovrà

invece attendere a lungo, considerando che sono richiesti cambiamenti nelle logiche dei contratti di servizio fra la Regione Lazio e Trenitalia e che spesso le modifiche di politiche dei trasporti sono le più difficili da attuarsi anche rispetto alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali. *Vicedirettore del Certet- Università Bocconi

