ALLUALITÀ
TRENITALIA / LA TAV NON DECOLLA

ALTA INUTILITÀ

Conti in rosso e carrozze vuote. A due anni dal debutto dell'alta velocità, bilancio deludente per i treni ultra-rapidi. Sulla tratta Roma-Napoli occupati solamente un terzo dei posti disponibili

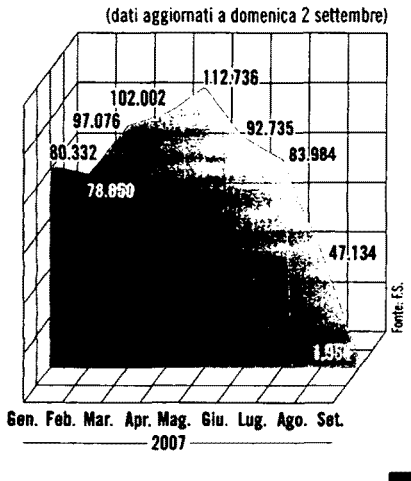
DI EMILIANO FITTIPALDI

Non tutti conoscono il trucco, ma chi ha scoperto il segreto l'ha custodito gelosamente per mesi. Il rischio era quello di fare un viaggio in piedi, e perdere il privilegio di viaggiare sulla Tav a basso costo. Tre o quattro Eurostar al giorno congiungevano Roma e Napoli alla stessa velocità dei nuovi e costosi treni dell'Alta velocità. Stesso tragitto, prezzi più bassi (8 euro in meno per la seconda classe, 7 per la prima) e 30 minuti risparmiati rispetto agli Eurostar normali. Un esempio plastico, attaccano i sindacati, di una gestione poco professionale del prodotto Tav: la presenza di «vagoni clandestini» sarebbe solo uno dei motivi che non ha permesso di fidelizzare la clientela all'alta velocità. A quasi due anni dall'inaugurazione della prima tratta del treno veloce, in effetti, non c'è da stare allegri. L'Alta velocità non sfonda. Nonostante una puntualità che sfiora il 95 per cento, i treni marchiati con la V stilizzata sono ancora mezzi vuoti, e l'attesa rivoluzione dei trasporti non è avvenuta. Dal primo gennaio al primo settembre in media i passeggeri hanno riempito solo il 34 per cento dei posti disponibili sulla Roma-Napoli. Dati ufficiali di Trenitalia. In media 228 paganti sulle 672 poltrone a disposizione sugli Etr 500, il modello più usato sulla tratta. A occhio e croce in 22 mesi Trenitalia ha incassato la miseria di 110-120 milioni di euro: considerando che il costo del cantiere (ancora da completare) raggiungerà probabilmente la cifra monstre di 6 miliardi di euro, con questo ritmo per rifarsi dall'investimento ci vorranno quasi cento anni. La società gestita da oltre un anno da Mauro Moretti ha tentato di correre ai ripari, e nel nuovo orario in vigore da giugno ha praticamente cancellato gli Eurostar di vecchia generazione: ce ne sono solo sei (uno ogni quattro ore), una scelta che di fatto costringerà i pendolari a usare la nuova linea. Anche a giugno, luglio e agosto il calo di passeggeri è stato inarrestabile, ma l'estate modifica le abitudini di viaggio e le statistiche sono da prendere con le molle. Di certo i turisti non hanno preso il treno, e se la domanda non crescerà secondo le previsioni il rischio di un fallimento finanziario è più che concreto.

Avanti, c'è posto

I passeggeri dei treni ad alta velocità nella tratta Roma-Napoli

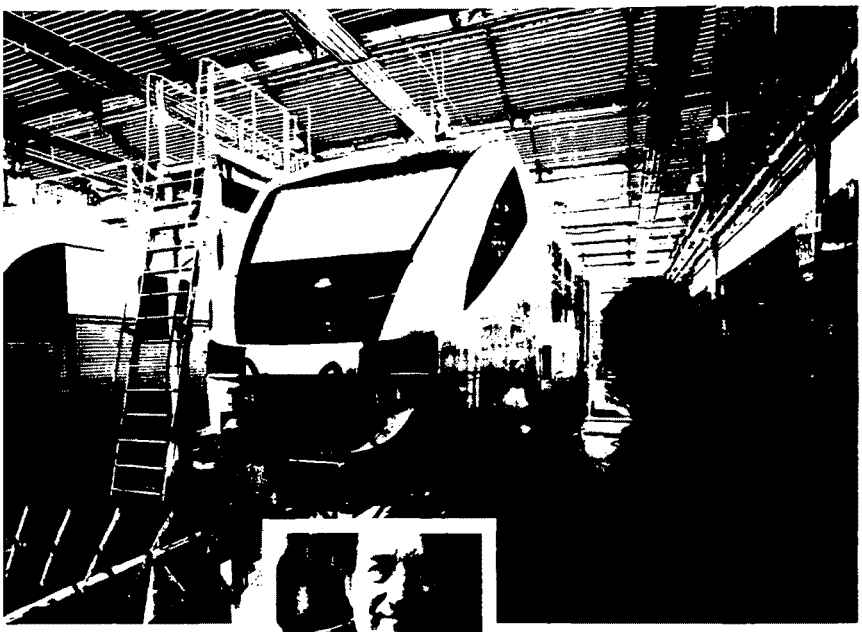
(dati aggiornati a domenica 2 settembre)



Aspettando i risultati commerciali del nuovo piano, il bilancio complessivo dell'alta velocità è deludente. Anche i quattro Tbiz che collegano Roma, Bologna e Milano viaggiano con meno di un terzo di biglietti venduti: da gennaio a giugno di quest'anno i passeggeri (soprattutto dirigenti e imprenditori) sono stati appena 110 mila. Gli Etr sono ancora pochissimi (oggi tra la Capitale e il capoluogo partenopeo si fanno 14 viaggi), e all'orizzonte non sembrano in vista investimenti in locomotive e carrozze. Eppure secondo gli esperti l'Av ha senso solo se la capacità della linea è sfruttata al massimo, con partenze serrate a orari standardizzati per affezionare i pendolari: sulla Colonia-Francoforte (meno di 200 chilometri di lunghezza) sono programmate ben 34 coppie di corse. Secondo le previsioni ufficiali (anno 1997) ogni giorno sulla Roma-Napoli sarebbero dovuti passare circa 54 mila passeggeri, ma attualmente la media quotidiana non arriva a 3 mila. L'ipotesi formulata nello studio era legata alla «percorrenza dell'intera tratta», e dunque i numeri dovranno essere verificati quando la rete Tav sarà completata. Ma sembra difficile che le proiezioni saranno rispettate, almeno in tempi brevi. Anche l'obiettivo di incrementare la frequenza dei treni (Intercity e Regionali compresi) non è stata realizzata: il numero di convogli tra Roma e Napoli doveva passare da 72 a 102, ma per ora sono state aggiunte solo dieci corse in più.

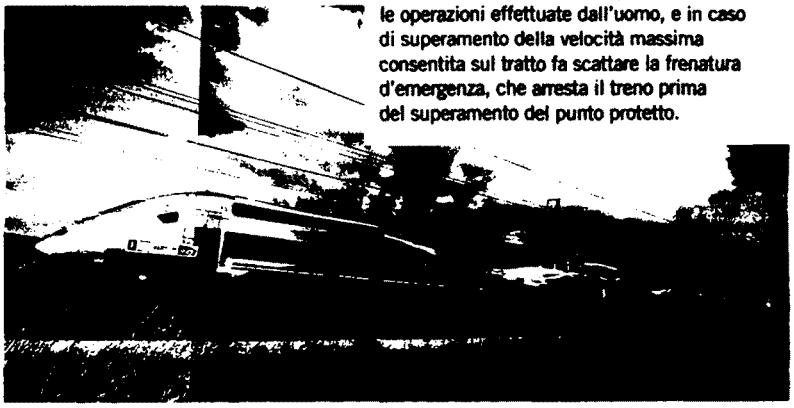
I sindacati se la prendono in primis con la mancanza di una strategia complessiva. La Roma-Napoli era probabilmente la linea meno urgente da realizzare in termini di domanda, ma i lavori sono iniziati prima sia per la conformazione geologica favorevole sia per la presenza di enti locali più morbidi rispetto all'impatto dei cantieri: l'ostilità del comune di Modena ha per esempio inchiodato i lavori della Milano-Bologna per un lustro, e la tratta sarà l'ultima (nonostante le stime dei flussi siano da record) a entrare in servizio. La difficoltà di accrescere il numero di treni dipende poi dalla mancanza

Un Etr500. In alto: lo stabilimento Alstom; Innocenzo Cipolletta; un treno francese



Record di sicurezza

Se i passeggeri Tav sono ancora pochi, sono probabilmente i più sicuri d'Europa. Da giugno scorso le Ferrovie dello Stato hanno adottato sulle linee dell'Alta velocità, primi in Europa, il sistema Ertms (European rail traffic management system) che permette un livello altissimo - promettono i tecnici di Trenitalia - nella gestione e nel controllo del distanziamento dei treni. Ma la novità più rilevante del nuovo standard riguarda la futura integrazione della rete ferroviaria del Vecchio continente: il sistema dovrebbe garantire la circolazione di treni di diversa nazionalità, in modo tale che convogli spagnoli, tedeschi, francesi e italiani comunichino con una sola lingua. «Come spesso avviene», spiegano dalle Ferrovie, «chi arriva ultimo può beneficiare delle soluzioni tecnologiche più all'avanguardia. Verremo copiati anche dai cinesi». Sulle linee Av i segnali luminosi laterali sono stati eliminati (a 330 all'ora sarebbero di difficile lettura) e i macchinisti guidano il treno usando solo le informazioni che visualizzano sui monitor di bordo. L'Ertms verifica in pratica tutte le operazioni effettuate dall'uomo, e in caso di superamento della velocità massima consentita sul tratto fa scattare la frenatura d'emergenza, che arresta il treno prima del superamento del punto protetto.



di accessi ai due terminali: per entrare e uscire da Termini e da Napoli Centrale si torna sulla linea normale, e finché i lavori non saranno completati l'ammortamento economico e la redditività della tratta sarà minima.

«Colpa dei vecchi amministratori delegati, Cimoli e Catania non hanno mai pensato davvero allo sfruttamento economico della linea», hanno più volte affermato Cgil, Cisl e Uil. Se gli investimenti complessivi potrebbero raggiungere i 66 miliardi, sia per la Torino-Novara che per la Roma-Napoli non sono state lanciate con massicce ed efficaci campagne di marketing. In Spagna per conquistare l'utenza alla nuova Siviglia-Madrid le ferrovie hanno speso in pubblicità milioni di euro, mentre Oltralpe l'annuncio della Lione-Parigi è stato fatto persino con il porta-a-porta. Il Europa il logo dell'Alta velocità nelle stazioni è subito riconoscibile, ci sono spazi appositi dedicati alla clientela. Secondo Lanfranco Senn, ordinario di economia dei trasporti alla Bocconi, la domanda di Alta velocità potrà crescere solo quando sarà completata tutta la rete nazionale. «La Torino-Novara è in realtà una linea inesistente, i passeggeri che scendono a Novara sono pochissimi. Non si può parlare di un sensibile miglioramento nei collegamenti con Milano, non è un caso che lo spostamento dalla gomma al ferro non sia ancora avvenuto. Dopo pochi chilometri a 200 all'ora il treno decelera, e il risparmio di tempo non è sufficiente a modificare le abitudini degli automobilisti». La penuria di fermate blocca anche la vendita dei biglietti della Roma-Napoli. «Quando l'Alta velocità coinvolgerà anche le stazioni di Firenze, Bologna e Milano si potrà intercettare una mole crescente di passeggeri», chiosa il docente, «per ora le Fs devono limitare i danni concentrando l'offerta nelle ore di punta: ci sono convogli che partono alle 10, alle 11 e alle 12 non coordinati con l'orario d'ufficio. È inevitabile che siano vuoti». La mancanza di spot sarebbe dunque dovuta al fatto che l'Alta velocità è incompleta: se si ha un prodotto in pochi negozi per l'assenza di una rete di distribuzione efficace, è ovvio che non si investa troppo in pubblicità. Per Senn il break even, il punto di intersezione tra ricavi e costi totali, non può arrivare subito. «Ci vuole tempo, la Tav è un investimento di lungo periodo. Mi terrorizzerei se i dati fossero questi tra vent'anni. Allora sì che parlerei di un disastro commerciale».

Di fatto le statistiche complessive delle due tratte non fotografano un trend confortante: se all'inizio i viaggiatori sono stati conquistati dalla novità di viaggiare a trecento chilometri l'ora e dalle superpromozioni (durante la fase dimostrativa tra Roma e Napoli non si pagava il biglietto, e nei primi cinque giorni l'Alta velocità venne presa letteralmente d'assalto) con il tempo la media è scesa a 275 passeggeri a convoglio. Numeri che per i No Tav e Legambiente non giustificano gli investimenti effettuati e l'impatto ambientale sul territorio. Non solo quello causato all'apertura dei cantieri, ma anche quello provocato dall'incredibile utilizzo che, in Campania, ne ha fatto la criminalità: la Procura di Napoli ha scoperto pochi giorni fa 5 mila tonnellate di rifiuti tossici occultati in parte sotto i binari della Tav, nel tratto tra Caivano e Afragola. Pericoloso catrame bituminoso proveniente dai lavori di realizzazione della stessa Av e dal cantiere dell'aeroporto di Capodichino. ■

Foto: M. D'Ottavio, A. Paris - Imageconomica, G. Rolle - Rea / Contrasto, A. Provarov - Prospekt