

IL FOGLIO – 01 AGOSTO 2024

I ritardi dei treni spiegati con dati e senza demagogia

di Andrea Giuricin

Il settore ferroviario alta velocità è andato incontro nelle ultime settimane a diverse difficoltà per delle problematiche che si sono verificate nello stesso sistema dell'Alta Velocità. Da ultimo è stato il caso di un incendio che ha bloccato per diverse ore il trasporto alta velocità tra Roma e Firenze, nella giornata di martedì. Ci sono state giornate complesse per diversi viaggiatori ed è bene comprendere quale sia la situazione attuale e quale sia la particolarità italiana. C'è infatti da ricordare che il sistema alta velocità italiano è un sistema misto, vale a dire che in diversi punti della rete, c'è una "commistione" da diversi tipi di traffico. In particolare, nei nodi urbani e nelle stazioni (a parte la stazione di Bologna in sotterranea) è possibile vedere come accanto all'alta velocità transitino anche treni regionali, intercity e merci. Quando c'è un problema a un treno merci, come è successo anche in passato con il deragliamento a Firenze, il rischio di bloccare il traffico passeggeri è elevatissimo, ma in generale un singolo piccolo problema provoca difficoltà a catena in tutta la rete AV italiana. La rete spagnola o la rete francese sono invece reti sostanzialmente isolate e infatti chi ha utilizzato l'AV a Madrid avrà notato che la stazione dell'alta velocità di Atocha si trova proprio su livelli differenti rispetto al traffico regionale. Non è quindi possibile comparare perfettamente un sistema ad Alta Velocità spagnolo con quello italiano perché sono due sistemi completamente differenti. C'è inoltre da tenere in considerazione che l'Italia ha costruito circa 1.000 chilometri di infrastruttura AV contro gli oltre 3.000 chilometri di Francia e Spagna e anche con gli investimenti importanti ed essenziali del PNRR (si pensi alla Napoli – Bari o la Milano – Venezia), il numero di chilometri resterà inferiore rispetto agli altri due paesi europei. Il gestore dell'infrastruttura, Rete Ferroviaria Italiana, sta spingendo in maniera importante (con l'appoggio dei diversi Governi) per recuperare il gap accumulato in termini di chilometri di infrastrutture AV costruiti, ma è chiaro che l'Italia è anche quel paese dove fare le "grandi opere" non è mai stato particolarmente facile (ed economico). I ritardi nel sistema AV italiano nel 2023 sono stati in linea rispetto all'anno precedente (intorno al 20%) e molto migliori rispetto alla Germania che ha un sistema misto simile a quello italiano. I grandi lavori necessari del PNRR portano inoltre a maggiore complessità perché tolgono "buffer" che potevano magari essere utilizzati e questa situazione rimarrà complessa almeno fino al 2026. Bisogna tenere conto che proprio durante il periodo estivo il traffico pendolare tende a diminuire ed è anche per questo motivo che molti lavori

vengono effettuati sulla rete tra luglio e agosto. Questi grandi lavori stanno comportando difficoltà per gli operatori ferroviari, sia passeggeri che merci. La stima delle perdite per il solo comparto merci è di circa il 7/8% del fatturato complessivo annuo per via delle cancellazioni o allungamenti dei percorsi che avvengono a causa dei lavori in corso. Questa perdita potrebbe essere attutita in qualche modo dal governo tramite una compensazione del governo tramite un abbattimento della componente b del pedaggio. Questa componente è legata alla capacità a pagare degli operatori che in questo momento è chiaramente venuta meno (senza tenere in considerazione i problemi sulle linee internazionali per via dei problemi che insistono da un anno per il traffico verso la Francia e la Svizzera). Tornando al solo settore alta velocità, c'è poi da ricordare che il traffico ferroviario è molto elevato grazie ai successi della liberalizzazione, tanto che oggi tra Milano e Roma ci sono 164 treni AV (tra le Frece di Trenitalia e Italo), contro i 90 della Madrid – Barcellona, i 60 della Parigi – Lione o i 38 tra Berlino e Monaco. L'Italia è stato il primo paese al mondo a liberalizzare il settore alta velocità (ed è ora un benchmark internazionale) e presto avremo tre operatori sui binari con l'arrivo di SNCF nel 2026. Una grande frequenza che è molto utile ai passeggeri e che tuttavia aggiunge complessità ad un sistema misto come quello italiano. C'è da sottolineare che il prezzo del biglietto medio (pesato per la lunghezza del tragitto) è sceso di circa un 30% rispetto al 2011 e il settore è diventato anche un traino per il turismo

tra le diverse città di molti viaggiatori internazionali. Per cercare di risolvere i problemi attuali è indubbio che in primo luogo ci sarà da aspettare la conclusione dei grandi cantieri esistenti sulla rete (e non sarà immediato) e il miglioramento dei nodi urbani. Bisogna essere chiari che per altri due anni (almeno) a causa degli importanti lavori sulla rete, la situazione non sarà facile e difficilmente potrà migliorare molto. Rete Ferroviaria Italiana, il gestore della rete, sta investendo nei nodi urbani sia con grandi nuove opere, come il passante di Firenze con la nuova stazione Belfiore, che con nuovi sistemi tecnologici come il sistema ERTMS ad alta densità che permetterà di avere un minore distanziamento in sicurezza dei treni. Noi abbiamo in questo momento un'infrastruttura AV tra le diverse città che, quando arriva nell'ambito urbano (i cosiddetti nodi urbani), fa incontrare le diverse tipologie di traffico. Le soluzioni più importanti per i nodi urbani sono i cosiddetti passanti sotterranei (vedere quello di Bologna), ma è chiaro che queste opere necessitano molti anni per essere progettati e costruiti. Probabilmente anche Milano, oltre che Firenze che è in costruzione, avrebbe bisogno di un altro passante (questo per l'AV), ma si parla di un'opera che non vedrebbe la luce prima del 2035/2040. Vi sono però altre soluzioni che possono essere individuate nel breve periodo per cercare di ottimizzare il traffico ferroviario che tuttavia hanno degli impatti "politici". Tenendo in considerazione che la maggiore saturazione avviene in questo momento in determinati

punti della rete, c'è da affrontare questa problematica. Il primo è relativo all'accesso alle stazioni principali di Roma Termini e Milano Centrale, che rimane in alcuni casi molto complesso per la congestione e in questo caso si potrebbe pensare di prioritizzare il traffico a maggiore valore aggiunto come quello ad alta velocità. Alcuni servizi regionali che hanno dei riempimenti non elevati mediamente nella giornata potrebbero essere spostati a Milano Garibaldi e Roma Tiburtina. In questo modo si libererebbe della capacità all'interno delle stazioni principali, ma è altresì chiaro che i servizi regionali rispondono a dei contratti di servizio fatti tra le imprese ferroviarie e le Regioni. Cambiare questi contratti non è facile, ma è chiaro che una soluzione del genere potrebbe aiutare a risolvere parte dei problemi nel corto periodo. C'è poi da tenere in considerazione che la stazione di Roma Tiburtina è storicamente meno attrattiva per i servizi Alta Velocità non solo per il posizionamento più decentrato rispetto a Roma Termini, ma anche perché i servizi della metropolitana B di Roma sono di livello non adeguato. Paradossalmente abbiamo quasi maggiore frequenza per i treni AV tra Roma e Milano (in orario di punta ogni 5-10 minuti) che per la metro che porta da Tiburtina verso zone più centrali della capitale. Un paradosso che però per gli operatori ferroviari è evidente con una disponibilità a pagare inferiore per i passeggeri che si fermano a Tiburtina invece che a Termini. Il secondo tema è invece di governance. Il governo ha annunciato una parziale privatizzazione del gruppo Ferrovie dello Stato. L'arrivo dei privati può portare ad una spinta ancora maggiore all'efficienza che indubbiamente c'è già stata anche grazie ad un mercato molto competitivo e che ha portato FS ad essere uno dei principali player a livello europeo. L'Italia è stato il primo paese al mondo ad aprire alla concorrenza nell'alta velocità ed è diventata per questo un modello seguito e copiato in altre parti del mondo. Per restare leader nel settore, sicuramente degli aggiustamenti dovranno essere apportati nei prossimi anni e l'investimento infrastrutturale rimarrà sicuramente uno dei punti chiave. E forse accelerando nella privatizzazione di Ferrovie dello Stato, il tema dell'efficienza della rete potrebbe diventare una priorità ancora più di oggi.