

L'AD DI FS CHIEDE SCUSA PER I RITARDI DELL'ALTA VELOCITÀ

Ferrovie investe 6 miliardi sui treni per i pendolari I primi in viaggio da maggio

ALESSANDRO BARBERA
INVIATO A BERLINO

Il lettore pendolare non si affligga preventivamente: quel che sta per leggere presto o tardi diventerà realtà. Alla fiera mondiale dei trasporti di Berlino, fra vagoni al carbonio coreani, eleganti capistazione giapponesi, progetti per stazioni faraoniche e scintillanti tram russi fanno mostra di sé i due nuovi treni per il trasporto locale di Ferrovie dello Stato. Lasciamo stare i nomi accattivanti - Rock e Pop - andiamo alla sostanza. Il primo l'ha costruito Hitachi, è a due piani, può trasportare fino a 1400 persone e ha gli spazi per ricaricare le bici elettriche. Il secondo è a un piano, lo ha costruito Alstom, ha schermi informativi e finestre enormi. Entrambi sono stati co-

struiti in Italia, entrambi consumano mediamente il trenta per cento in meno dei mezzi più vecchi, sono fatti per ospitare facilmente carrozzine e (udite udite) sono dotati di aria condizionata e wi-fi che si spera più efficiente di quello offerto oggi da Trenitalia. Trattandosi di treni che viaggiano più lenti dei Frecciarossa (massimo 160 chilometri l'ora) si può sperare.

I contratti di servizio firmati singolarmente con le Regioni prevedono che ne vengano costruiti 517 entro il 2023. Se ad essi si aggiungono gli altri treni nuovi già programmati, il totale dell'investimento di Ferrovie vale sei miliardi e dovrebbe permettere il rinnovo dei quattro quinti dei treni in circolazione, sempre entro il 2023. Se

gli impegni verranno rispettati, si tratta effettivamente di uno sforzo senza preceden-

ti nella storia delle Ferrovie.

Ore di punta

Costruire un treno non è semplice, e occorrerà pazientare: il numero uno del gruppo Gianfranco Battisti promette che inizieranno ad essere consegnati a maggio al ritmo di almeno nove al mese. Vedere per credere. Far circolare i treni locali non è cosa particolarmente profittevole, e non è semplice affidarli al mercato: la domanda è concentrata fra le 7 e le 9 del mattino e fra le 17 e 19. Fatte salve queste due fasce orarie, i vagoni viaggiano in alcuni casi semivuoti; l'occupazione media dei posti è del 37 per cento. Più i treni saranno nuovi, più si può spe-

rare che la gente rinuncia all'auto: uno dei tristi primati italiani è il rapporto fra numero di mezzi privati in circolazione (sette) e i tre che solitamente usano i trasporti pubblici. Quel rapporto dovrebbe essere invertito.

I nodi dell'Alta velocità

Tutt'altra storia per quanto riguarda il profittevolissimo mercato dell'Alta velocità. Battisti si è scusato per i ritardi delle ultime settimane sulla rete dovuti a «problemi di sovraffollamento in alcuni

nodi ferroviari, in particolare Milano e Firenze». Il numero uno di Ferrovie ha spiegato che in alcuni casi le tecnologie di gestione dei flussi di traffico vanno rinnovate, e per questo «stiamo provvedendo». Il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli se ne è lamentato anche pubblicamente durante la conferenza stampa di presentazione dei treni, sottolineando di aver chiesto chiarimenti e la sostituzione di alcuni manager.

Twitter @alexbarbera —

© BY-ND-NC-AD-OR. ALIQUOTI DIRITTI RISERVATI



I treni per i pendolari di Hitachi e Alstom sono costruiti in Italia

