

Nel 2010 passeggeri a quota 15 milioni Le Fs accelerano sulla Tav: al via il bando di gara per 50 treni supertecnologici

■ La Tav accelera e le Fs alzano la posta. Mentre è conto alla rovescia per le nuove tratte (sabato 5 dicembre sarà la volta della Milano-Torino e della Roma-Napoli) la holding guidata dall'Ad Mauro Moretti lancia un bando per 50 nuovi treni ad

alta velocità, ma innovativi sul piano tecnologico. Un'apertura al rilancio dell'industria nazionale, mentre la Tav preventiva un aumento del traffico da 12 a 15 milioni di passeggeri.

Servizi ► pagina 17
Commento ► pagina 12

Ferrovie. Con l'avvio delle nuove tratte Fs prevede un incremento dei passeggeri pari al 25%

Quindici milioni con la Tav

Nel bando per il nuovo treno la richiesta di aggiornamenti radicali



Conto alla rovescia. Sabato 5 dicembre l'inaugurazione ufficiale delle nuove linee Tav tra Milano e Torino e tra Bologna e Firenze

Giorgio Santilli
ROMA

Da 12 milioni di viaggiatori a 15 milioni. È questo l'obiettivo minimo che le Fs si danno per il nuovo salto di qualità dell'Alta velocità Torino-Milano-Napoli nel 2010. Un incremento del mercato dell'ordine del 25% (di fronte a un aumento dell'offerta del 36-37%) che potrebbe risultare addirittura maggiore qualora arrivasse una «soddisfacente risposta» dai «bipoli» Torino-Milano, Firenze-Bologna e Roma-Napoli.

«L'incognita maggiore per il

prossimo anno – dice l'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti – è proprio il traffico su queste rotte, perché i bipoli sono un fenomeno nuovo, poco conosciuto e noi non sappiamo quale sarà la risposta del pubblico. Se questa risposta arriverà e sarà positiva siamo pronti a intensificare l'offerta, a partire proprio dalla Milano-Torino».

Si consolida, invece, l'offerta sulla Milano-Roma «che possiamo considerare pressoché a regime». Su questa linea l'alta velocità diventa alta frequenza. Un'offerta ancora da migliora-

re, però, per la seconda classe, che presenta un load factor insufficiente, ma che sarà certamente sufficiente – Moretti ne è convinto – a sbaragliare la concorrenza, quella ferroviaria di Ntv in arrivo e quella aerea di Alitalia.

La quota di traffico, che dalle rilevazioni delle Fs risulta oggi vicina al 50% per il treno, con l'aereo al 37% e l'auto intorno al 13%, «è certamente destinata a salire ancora per effetto del potenziamento della nostra offerta». La seconda classe nel corso del 2010 sarà rivista soprat-



tutto in direzione di garantire migliori «condizioni di accessibilità» per i giovani.

LE SPECIFICHE

I nuovi convogli dovranno superare i 300 km/ora sull'attuale infrastruttura Moretti: «Pronti a potenziare l'offerta tra Milano e Torino»

La notizia del giorno è, però, la pubblicazione ufficiale del bando per i 50 nuovi treni ad alta velocità. Avverrà domani. Nonostante si tratti forse della gara più annunciata della storia d'Italia (era partito Giancarlo Cimoli a parlarne, poi Elio Catania, ora Moretti la fa davvero), la lettura del bando riserverà non poche sorprese.

Le Ferrovie vogliono un treno «nuovissimo» e non si accontentano delle riedizioni di materiale già circolante o in costruzione. «Come per le automobili - dice Moretti - anche per i treni dobbiamo abituarci all'idea che ogni modello nuovo proposto al mercato dai costruttori deve costituire anche un rilancio sul piano tecnologico e del confort».

Un segnale forte a Siemens, Alstom e Bombardier che non si presentino con i loro prodotti attuali (rispettivamente Velaro, Agv e Zefiro) se vogliono vincere la gara dal valore economico complessivo di circa 1,2 miliardi, pari a 25-26 milioni a treno. Forse la posizione di Fs potrà rivelarsi un aiuto indiretto all'industria ferroviaria italiana che un treno non ce l'ha ancora, ma è chiaro che a muovere Moretti è piuttosto l'ambizione di avere «il treno più bello del mondo, una generazione avanti a tutti gli altri, come è già successo con le tecnologie Ertms di controllo della marcia del treno».

Le specifiche tecniche del bando confermano in pieno questa ambizione delle Fs a salire sul tetto d'Europa soprattutto quando si chiede un treno con un sistema misto cassa fissa-tilting. Una novità assoluta. Un tilting, sia chiaro, che non ha nulla a che fare con tutta la linea di discendenza dei Pendolini come l'abbiamo conosciuta fino all'ultimo Etr600. Piuttosto un treno base a cassa fissa, come sono quelli attuali Av, ma integrato da «un nuovo sistema tilting fondato sulle laterali attive». L'obiettivo è quello di arrivare a un treno che, con l'attuale infra-

struttura, possa superare la soglia dei 300 chilometri orari.

Di più alle Fs non si dice, volendo lasciare alle singole case produttrici la possibilità di proporre loro una soluzione. Più tradizionali, sul piano tecnologico, altre richieste come l'interoperabilità per potre viaggiare in tutta Europa e la motorizzazione distribuita con il ritorno a un solo locomotore davanti, come era nella tradizione Fs, abbandonata con l'Etr 500.

I primi convogli arriveranno fra due anni e mezzo. L'altro obiettivo su cui batterà molto il bando Fs è quello di una maggiore flessibilità a bordo che dovrà consentire all'azienda di riconfigurare gli spazi a bordo con grande facilità. «Non pensiamo più - dice Moretti - a un treno che abbia la prima e la seconda classe fisse da proporre alla clientela in alternativa, ma vogliamo un treno che possa essere riconfigurato di volta in volta sulla domanda specifica sia di massa che di nicchia».

Sul preconsuntivo, infine, il 2009, come il 2008, si concluderà con un leggero utile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SVOLTA

5 dicembre

L'inaugurazione

Sabato prossimo il varo delle nuove tratte Milano-Torino e Bologna-Firenze. Due convogli, uno dei quali ospiterà il premier Silvio Berlusconi, percorreranno in sensi opposti la tratta Salerno-Torino.

1.300 km

L'obiettivo

Con le nuove rotte si sfiorano i 1000 km di rete, che diventeranno 1.300 nei prossimi anni con l'attivazione di altre tratte tra cui la Milano-Venezia e il Terzo Valico tra Milano e Genova

50 treni

Il bando in arrivo

Domani la pubblicazione del bando per l'acquisto di 50 nuovi convogli in grado di viaggiare sulle linee. Si tratta di una commessa da 1,2 miliardi che si potrebbe aprire anche a nuovi operatori. Le specifiche tecnologiche dei nuovi treni, infatti, prevedono radicali innovazioni rispetto ai prodotti esistenti di Siemens, Alstom e Bombardier.

Alta velocità Nel continente il 60 per cento delle tratte in concorrenza agli aerei. Mille i chilometri italiani

Madrid-Londra in 8 ore: il metrò europeo

Il collegamento ferroviario pronto entro il 2012. In Francia il primato delle linee

ROMA — Madrid, Parigi, Londra. Tre capitali europee in otto ore. Senza mettere piede in aeroporto. L'Alta Velocità ferroviaria fa sognare i viaggiatori di tutto il mondo ma è soprattutto in Europa che ha preso piede, pronta a diventare una sorta di metrò internazionale. Si trova qui il 60% delle linee veloci già in servizio o almeno allo stato di progetto. L'ultima novità è a ovest: il collegamento che permetterà, entro il 2012, di andare da Madrid a Parigi in 5 ore e mezzo, fermando a Barcellona e Lione, e poi magari proseguire per Londra, dove si arriva già dalla capitale francese in due ore e 15 grazie al tunnel sotto la Manica. Tutto in un terzo di giornata.

Frutto della collaborazione tra Renfe, l'operatore statale spagnolo, e SnCF, quello francese, il progetto franco-spagnolo si sta concretizzando in una società 50%-50%. Renfe ha in animo di investirvi 300 milioni di euro per comprare dieci treni: la gara si terrà ormai il prossimo anno. Forse in concomitanza con quella dei treni a Alta velocità italiani che l'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti, da giorni ha promesso di lanciare «a giorni».

Spagna e Francia, del resto, sono già abbastanza avanti nello sviluppo dell'Alta velocità ferroviaria in casa propria. I cugini d'Oltralpe detengono il primato delle linee con i 1.500 chilometri di rete, la cui apertura risale al 1981 con la tratta Parigi-Lione. I treni Tgv viaggiano oggi in media sui 300-320 chilometri orari da Parigi in tutte le direzioni: Bordeaux, Marsiglia, Valence e Lilla, oltre che, dal 2007, Londra. Da giugno 2007 è partito Tgv Est che porta a Strasburgo in due ore e venti minuti attraverso la società, Tgv Lyria, creata con le Ferrovie svizzere (23%). Bruxelles è invece raggiungibile in un'ora e 22 con treni Thalys, la compagnia franco-belga-tedesca che porta l'Alta velocità anche verso l'Olanda e parte della Germania.

Quanto agli spagnoli, in pochi anni sono stati in grado di

collegare Madrid e Barcellona in 2 ore e 38 (erano 6 ore e 20 prima), ma dalla capitale si può andare anche a Valladolid, Siviglia, Cordoba, Toledo, mentre si arriverà a Valencia nel 2010. Mancava l'aggancio oltre i Pirenei, è così che tra i due Paesi si è deciso di accelerare la collaborazione sulla tratta Madrid-Parigi completando il versante spagnolo verso Figueras e quello tra Perpignan e Montpellier.

La rete europea vede già dal 2007 una collaborazione tra i francesi e i tedeschi della Deutsche Bahn per collegare Parigi a Francoforte in 3 ore e 49 minuti con treni tedeschi (Ice) e a Stoccarda in 3 ore e 39 con treni francesi (Tgv). I tedeschi, che hanno sviluppato la loro rete interna potenziando anche l'esistente, si sono poi allargati verso Austria e Svizzera, grazie al fatto che in quegli Stati veniva utilizzata la loro stessa tensione (Francoforte-Berna in 3 ore e 51). A partire dal 2000, i loro treni Ice di terza generazione sono arrivati nei Paesi Bassi e in Belgio (Cologna-Amsterdam in 2 ore e 37).

Tra le ultime realtà europee c'è Railjet: l'Alta velocità austriaca nata con l'orario ferroviario 2008-2009 che collega Vienna a Zurigo e Monaco. Francesi, tedeschi, svizzeri, belgi, austriaci, olandesi e inglesi si sono associati nel network Railteam che si prefigge di trasportare almeno 25 milioni di viaggiatori entro il 2010. L'attuale sistema, come si è visto, collega già tutte le principali destinazioni europee, un centinaio di città, e 120 milioni di persone, su un totale di oltre 4.700 chilometri. Entro il 2010 la rete dovrebbe aumentare a 6 mila.

Ne sono fuori la Spagna, che però come si è visto è già in affari con la Francia, e l'Italia. Nel nostro Paese il 13 dicembre le Fs apriranno le nuove linee **N o v a r a - M i l a n o** e **F i r e n z e - B o l o g n a** che porteranno l'intero sistema Alta Velocità, Torino-Salerno, a mille chilometri. Ma per superare i confini la nostra Alta Velocità ha bi-

La scheda

La società

L'iniziativa si sta concretizzando in una società al 50% tra Renfe, l'operatore statale spagnolo, e SnCF, quello francese

Il viaggio

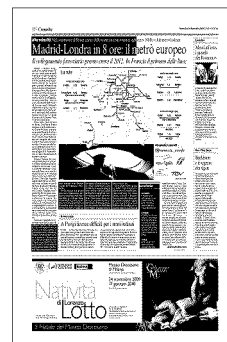
Da Madrid si arriverà a Parigi in 5 ore e mezza, fermando a Barcellona e Lione. Si proseguirà poi per Londra, dove si arriva già dalla capitale francese in 2 ore e 15 grazie al tunnel sotto la Manica.

I mezzi

Renfe investirà 300 milioni di euro per comprare dieci treni

sogno che vengano realizzati i valichi, come il Brennero sulla direttrice verso Berlino, previsto entro il 2022. Mentre sull'asse Torino-Lione si muovono i primi passi verso l'apertura dei cantieri Tav.

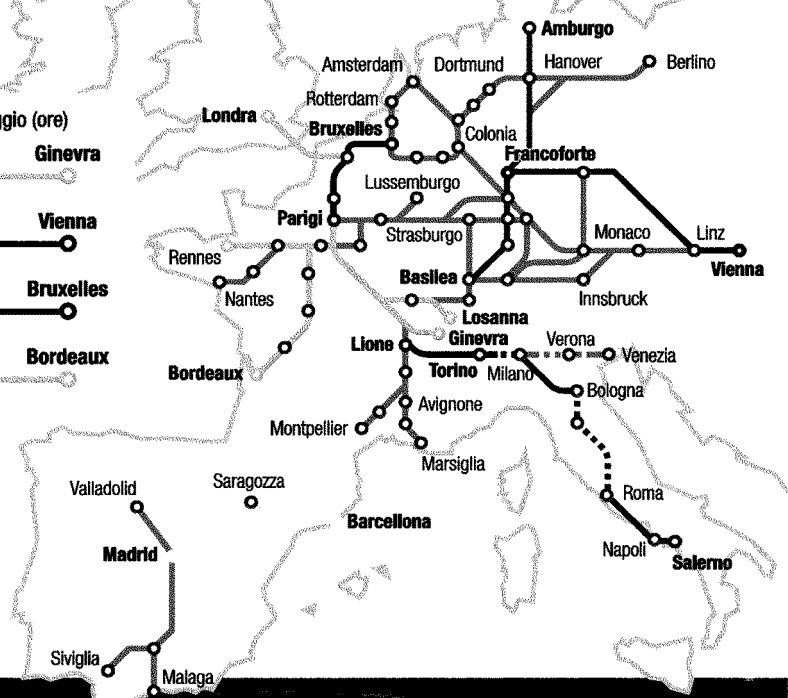
Antonella Baccaro



La rete

durata del viaggio (ore)

Londra	6,28	Ginevra
Francoforte	6,56	Vienna
Parigi	1,22	Bruxelles
Londra	6,11	Bordeaux



durata del viaggio (ore)

Parigi	2,15	Londra
Amburgo	6,31	Basilea
Rennes	6,47	Losanna
Madrid	2,38	Barcellona

durata del viaggio (ore)

Torino	5,40	Salerno
dal 13 dicembre		
Madrid	5,30	Parigi
dal 2012		
Torino	1,40	Lione
dal 2023		



Gli operatori coinvolti

DB BHAN ICE renfe

THALYS

TV Lyria

eurostar

fs

TGV

CORRIERE DELLA SERA

Il mercato

A Parigi licenze difficili per i treni italiani

ROMA — L'Alta velocità unisce l'Europa ma crea anche una grande concorrenza tra i Paesi. Mettersi in rete, specialmente per chi geograficamente è marginale, diventa vitale per espandersi. E' il caso delle Ferrovie spagnole (Renfe) che hanno stipulato un accordo con i francesi ma già pensano al mercato inglese, dove potranno portare

successivamente i propri treni. Non tutti i mercati sono ugualmente aperti: le Ferrovie italiane hanno recentemente lamentato la difficoltà di ottenere la licenza per operare sulla rete francese. Al contrario i francesi della SnCF potranno viaggiare in Italia grazie all'accordo con l'operatore privato italiano Ntv, che intanto scalda i motori.