

Infrastrutture e Trasporti

IL TRENO VA VELOCE. QUANDO NON RALLENTA

di [Andrea Boitani](#) e [Vincenzo Congedo](#) 10.12.2008

Entra in funzione la linea ferroviaria ad alta velocità tra Milano e Bologna, con un risparmio di 37 minuti. Ma anche i costi dell'opera sono alti: 7 miliardi per 188 chilometri. Così come il prezzo del biglietto, più caro che in Francia. E non mancano i disagi: il rallentamento degli Intercity e, a Milano, lo spostamento dei treni regionali da Centrale alle stazioni di Porta. Sono dovuti alle norme restrittive sulle velocità di approccio e di avviamento, introdotte dopo il disastro di Piacenza del 1997. Modificarle non comporterebbe alcun pregiudizio alla sicurezza.



© Archivio fotografico Ferrovie dello Stato

Il 14 dicembre, con il nuovo orario invernale, si apre all'esercizio la nuova linea ad alta velocità tra **Milano e Bologna**. I "totem" installati nei piazzali delle stazioni di Milano e Bologna finiscono il loro conto alla rovescia e Trenitalia deve mantenere la promessa scritta nero su bianco: da Milano a Bologna in un'ora. **(1)**In realtà, Trenitalia parla già di 1 ora e 5 minuti. **(2)** Finora gli Eurostar impiegavano 1 ora e 42 minuti: si risparmiano 37 minuti. Una buona notizia.

Un po' meno buona se si riflette su quanto siano costati allo Stato, e quindi a tutti gli italiani, questi 37 minuti di tempo risparmiato ai clienti di Trenitalia: circa **7 miliardi** di euro per 188 km, oltre 37 milioni a chilometro, contro i 13 milioni a chilometro in Francia e i 15 in Spagna). Ma lasciamo stare. E lasciamo stare anche che la tratta **Bologna-Firenze**, di soli 78 km, sarà (forse) completata tra un



www.lavoce.info

anno e verrà a costare intorno ai 6 miliardi, quasi 77 milioni a chilometro per guadagnare, si spera, altri 35 minuti, che poi magari diventeranno 30 o 25.

DISAGI E RINCARI

Rimaniamo alle notizie di oggi. Secondo varie indiscrezioni di stampa, in coincidenza con l'apertura della nuova linea, i tempi del viaggio tra Milano e Roma si ridurranno di soli 31 minuti. **(3)** Il che significa che il percorso da Bologna a Roma, anche per gli Eurostar, sarà un po' **più lento** di oggi. I prezzi degli Eurostar, però, saliranno quasi ai livelli francesi, nonostante siano ancora molto distanti dalla velocità transalpina, salvo che sulla Milano-Bologna. Perciò, il **costo generalizzato** per chilometro percorso del viaggio ferroviario, potrà essere per alcune rotte più alto in Italia che in Francia (si veda la tabella). **(4)** Per esempio, scegliendo per le tratte Milano-Roma e Milano-Napoli i treni più rapidi che non fermano a Firenze e considerando i prezzi dei biglietti acquistati su internet al termine dei primi mesi di "promozione" (-10 per cento) offerta da Trenitalia, il costo generalizzato della Parigi-Marsiglia risulta più basso di quello di tutte le altre tratte, italiane comprese.

Purtroppo, si aggiungono altre notizie non buone. Si tratta del previsto **rallentamento** dei treni Intercity sulla linea storica tra Milano e Bologna e del ventilato spostamento di parecchi treni regionali e interregionali da Milano Centrale per farli fermare nelle cosiddette "stazioni di Porta". Notizie che hanno giustamente allarmato gli assessori regionali ai trasporti di Lombardia ed Emilia Romagna e i pendolari di entrambe le regioni. Ma non si diceva che l'alta velocità avrebbe favorito il trasporto ferroviario regionale e locale, liberando i vecchi binari dalla coabitazione tra treni veloci e treni lenti?

LE REGOLE DI CIRCOLAZIONE FANNO I TRENI LUMACA

Andando a scavare un po', si scopre che un problema effettivamente c'è, ma è accuratamente taciuto dalla dirigenza ferroviaria nazionale: la **limitazione di velocità** prevista dalla normativa denominata "velocità di approccio" e di quella denominata "velocità di avviamento", nonché quella prevista per l'arrivo di un treno sul binario tronco, con velocità minore di 5 km/h negli ultimi 40/70 metri. I vincoli, catalogati e resi ineluttabili dal **dispositivo Scmt**- sistema di controllo della marcia del treno - implicano che il tempo di percorso del treno, nei fatti, si allunghi. Basta pensare che, per la sola **uscita da Milano Centrale** il dispositivo fa sì che un treno viaggi a meno di 30 km/h per almeno 1200 metri, impiegando almeno 2 minuti in più rispetto al tempo impiegato prima della variazione della norma che ha introdotto la "velocità di avviamento". Viene poi ritardata la partenza del treno successivo che viaggia nella stessa direzione e così via, con effetti a cascata. Lo stesso discorso vale per la partenza da Bologna Centrale.

Per arrivare effettivamente da Milano a Bologna in 1 ora, dunque, durante l'attraversamento dei due nodi di Milano e Bologna, il treno veloce non deve mai incontrare un segnale giallo e tanto meno uno rosso, altrimenti la sua marcia è definitivamente compromessa, perché non è prevista alcuna possibilità di recupero. Volendo garantire ai treni Av la regolarità nelle ore di punta, la loro circolazione diviene **incompatibile** con ogni altra. Quindi, fra Milano Centrale e Milano Rogoredo e fra Lavino e Bologna nelle ore di maggior traffico non possono circolare che loro, solo loro. Da qui l'esigenza di non far arrivare i treni "lenti" alla stazione centrale di Milano.



L'UOVO DI COLOMBO

In realtà, Milano Centrale sarebbe in grado di smaltire un traffico di **1.200 treni al giorno**. Tutto dipende dai **tempi di distanziamento**, cioè dal tempo necessario affinché un treno partito possa liberare la strada per il successivo. Le velocità di approccio e di avviamento sono il motivo vero per il quale, nonostante i raddoppi delle linee, le eliminazioni dei passaggi a livello, la nuova sofisticatissima tecnologia, i treni Intercity e interregionali di oggi, che usano il vecchio materiale rotabile e le vecchie linee, sono molto più lenti di prima, e perciò anche più costosi per Trenitalia. È chiaro che non è colpa della tecnologia, ma delle **norme restrittive** che sono state introdotte in seguito al disastro del Pendolino di Piacenza nel 1997 e alle quali la stessa tecnologia è stata adeguata.

Non è necessario aspettare l'adeguamento dei nodi, che richiederà ancora vari anni, per evitare disagi ai pendolari e ridare tempi dignitosi ai treni Intercity. Basterebbe infatti reintrodurre le norme di circolazione esistenti prima del disastro del Pendolino e su queste calibrare le boe del sistema Scmt. Non solo si manterrebbe inalterato l'attuale **standard di sicurezza**, ma, raddoppiando e a volte triplicando la velocità commerciale nei nodi, la loro potenzialità sarebbe tale da garantire tutte le circolazioni. **(5)**

Confronto tra i "costi generalizzati" al km di alcune tratte AV in Francia e in Italia					
prezzo standard del tempo: € 10 per ora					
	prezzo € in 2 cl.	tempo in minuti	costo del tempo	distanza in km	indice del costo generalizzato al km*
Paris-Lille	52	59	9,5	220	201,1
Paris-Le Mans	49	54	9	211	197,8
Roma-Napoli	40	81	13	205	189,2
Paris-Lyon	79	118	20	427	166,2
Milano-Bologna	37	65	11	218	161,1
Milano-Roma	75	210	35	575	137,4
Milano-Napoli	84	290	42	775	122,3
Paris- Marseille	78	183	30	776	100,0
* Paris-Marseille=100					

(1) La promessa, in linea di principio, potrebbe essere mantenuta. Se i primi 22 km da Milano Centrale a Melegnano venissero percorsi per metà a 110 km/h e per l'altra metà a 180 km/h, se i circa 10 km da Lavino a Bologna venissero percorsi a 110 km/h e 138 km da Melegnano a Modena venissero percorsi a 300 km/h e se gli ulteriori 37 km tra Modena e Lavino venissero percorsi a 240 km/h la percorrenza pura sarebbe di 57 minuti. Quindi è verosimile affermare che il treno ad alta



www.lavoce.info

velocità impiegherebbe un'ora per andare da Bologna a Milano e viceversa.

(2) Si veda www.trenitalia.com.

(3) Per esempio, *Il Sole 24 Ore* del 24/11/2008.

(4) Il costo generalizzato si ottiene sommando al prezzo del biglietto il costo del tempo, valutato qui in 10 euro l'ora (una misura standard).

(5) In certi casi, anzi, la sicurezza perfino migliorerebbe. Infatti, alla velocità di 4 km/h, come previsto per l'arrivo dei treni nelle stazioni di testa, alcuni materiali consentono l'apertura delle porte da parte dei viaggiatori anche con treno in movimento. E ciò perché, in caso di arresto improvviso del treno, a causa di incendi, attentati o semplice svio in galleria, i viaggiatori non restino bloccati all'interno delle carrozze.