

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. - 9 dicembre 2018



ALTA VELOCITÀ

Sole 24 Ore	09/12/18 P. 1	ALTA VELOCITA', LINEE SOVRACCARICHE ARRIVA IN RITARDO 11,44% DEI TRENI	DOMINELLI CELESTINA	1
-------------	---------------	--	------------------------	---

Alta velocità, linee sovraccariche

Arriva in ritardo il 44% dei treni

L'INCHIESTA

Continua a viaggiare in ritardo il 44% dei treni ad alta velocità. Linee intasate, strozzature nei principali nodi urbani (stazioni di Milano, Roma, Firen-

ze) e lungo la Direttissima Roma-Firenze dove "pesano" anche i treni regionali e i cantieri, sono le principali cause dei ritardi clamorosi che hanno caratterizzato il 2018. Un risultato che non ha precedenti e che si è attestato per i ritardi superiori a cinque minuti

al 48,5% nel periodo che va dal 1° gennaio al 23 novembre. Dopo l'intervento del nuovo ad di Fs, Battisti, l'indice di puntualità è migliorato di cinque punti (dal 51,5 al 56,5%), un progresso che però non soddisfa affatto Battisti.

Dominelli e Santilli — a pag. 11

In quattro anni cresciuti da 271 a 352 i treni Freccie e Italo giornalieri (+30%): strozzature principali nelle stazioni di Milano, Roma e Firenze e sulla Direttissima Roma-Firenze dove pesano anche convogli regionali e cantieri

Alta velocità: linee sature, in ritardo il 44% dei treni

Celestina Dominelli
Giorgio Santilli

Il dato record di oltre 950 treni al giorno a Roma Termini, 750 convogli che entrano ed escono da Milano Centrale, uno straordinario aumento del 30% dei treni giornalieri «a mercato» (Frecciarossa e Frecciargento di Trenitalia con Italo-Ntv sul segmento Av, più i Frecciabianca) in quattro anni (da 271 a 352) con i soli convogli dell'Alta velocità cresciuti di quasi il 20% nell'ultimo anno, la sempre più pressante richiesta delle regioni (la Toscana è la più aggressiva sulla direttissima Roma-Firenze) di far transitare sulla rete dell'Alta velocità anche i treni regionali veloci che viaggiano però a 140 chilometri orari, l'impossibilità di separare i flussi locali e Av nelle grandi stazioni di testa (Santa Maria Novella oltre a Termini e Centrale), l'aumento dei cantieri dell'85% sulla Roma-Firenze rispetto allo scorso anno: sono queste le principali cause dei ritardi clamorosi dei treni ad alta velocità che hanno caratterizzato il 2018.

Nel mirino la gestione Rfi

Un risultato che non ha precedenti e che si è attestato per i ritardi superiori a cinque minuti al 48,5% nel periodo che va dal 1° gennaio al 23 novembre, giorno in cui il nuovo amministratore delegato delle Fs, Gianfranco Battisti, ave-

va diramato un comunicato stampa piuttosto inusuale in cui lamentava la situazione gravissima e invitava le strutture interne (soprattutto Rete Ferroviaria Italiana, il gestore dell'infrastruttura) a provvedere immediatamente senza limitarsi a pensare che la soluzione al problema potesse venire da investimenti infrastrutturali di medio-lungo periodo o nell'allargamento della rete di controllo della marcia del treno alla tecnologia Ertms 2 (che permette di aumentare la frequenza dei convogli). Era la gestione della rete e delle tracce a essere posta sotto i riflettori da Battisti e, in particolare, una verifica della sostenibilità del boom di traffico sulla nuova rete Av registratosi con l'accentuarsi della concorrenza Trenitalia-Ntv.

La brusca iniziativa di Battisti ha prodotto qualche primo risultato, dicono alle Fs, che registrano un miglioramento di 5 punti percentuali nell'indice di puntualità per il periodo dal 24 novembre al 6 dicembre, dal 51,5% al 56,5 per cento. Un progresso che però non soddisfa affatto Battisti, intenzionato a riportare la situazione sotto controllo al più presto. Nel nuovo orario invernale la novità, voluta dall'ad per decongestionare parzialmente i due principali nodi del Paese, è lo spostamento di arrivi e partenze di alcuni servizi «di mercato» su stazioni diverse da quelle centrali, in particolare Milano Garibaldi e Roma Tiburtina. Le Freccie della

direttrice tirrenica da Genova, per esempio, arriveranno a Tiburtina dopo aver fatto "scalo" a Fiumicino: due segnali con una sola mossa, per decongestionare il nodo urbano e velocizzare i collegamenti verso l'aeroporto.

Le cause dei ritardi

Ma i ritardi dell'Alta velocità - Trenitalia ma anche Italo - non sono solo una questione di Fs. A sollevare il problema per primo era stato Andrea Camanzi, presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, che aveva aperto un fascicolo a ottobre. I dati ultimi sulla prosecuzione dei ritardi confermano, peraltro, l'analisi dell'Art, poco propensa ad accettare la spiegazione di Rfi che addebitava la scarsa puntualità del primo semestre a eventi straordinari come l'incidente ferroviario di Pioltello a gennaio e l'ondata di gelo dello scorso febbraio. E, sulla «fortissima crescita dell'incidenza dei ritardi», si era espresso, a fine settembre, anche il presidente di Ntv-Italo, Luca Cordero di Montezemolo.

I numeri riservati e aggiornati agli inizi di novembre, che il Sole 24 Ore ha avuto modo di visionare, raccontano però una storia diversa da quella di Rfi. Da questi, infatti, emerge che, fatto cento i ritardi, il 50% delle cause esterne - che rappresentano oltre il 48% dei motivi che impediscono la puntualità dei treni Av e che includono gli eventi eccezionali -, è costituito dal cosiddetto "ritardo pubblicizzato". Si tratta, in sostanza, del ritardo derivante dalle

attività programmate da Rfi di manutenzione della rete - sia per il mantenimento della performance sia per il potenziamento dell'infrastruttura considerata l'aumentata richiesta di trasporto -, che deve essere comunicato con tempi prefissati (tra 30 e 7 giorni prima dell'entrata in vigore) dal gestore all'impresa ferroviaria. E che, ça va sans dire, se non rispetta la pianificazione può impattare sulla puntualità dei treni. A questo, però, si aggiunge il 22,6% di altri ritardi comunque riconducibili al gestore dell'infrastruttura, mentre alle due imprese ferroviarie Trenitalia e Italo è addebitabile, rispettivamente, un'incidenza negativa sulla puntualità pari a 16,4% e 12,4 per cento.

Linee intasate e nodi urbani

Il tema degli interventi sulla rete rappresenta quindi una criticità non da poco e ha investito soprattutto la direttissima Roma-Firenze dove, nell'ultimo anno, il combinato disposto dell'aumento dei cantieri (+85%) e del numero dei convogli Av (+9%, da 203 a 221 con Italo che ha registrato l'incremento maggiore, +24 per cento) ha fatto sì che l'incidenza del perditempo dei lavori sui treni Av crescesse del 25 per cento. Il motivo è presto detto. La direttissima è la linea più vecchia dell'alta velocità essendo stata inaugurata nel 1992 e ha una velocità massima di 250 chilometri orari, al di sotto del resto della rete Av completata in tempi più recenti e con

performance decisamente superiori anche grazie all'implementazione della tecnologia Ertms 2.

Poi c'è il tema dei nodi urbani dove i treni ad Alta velocità abbandonano la rete Av e si innestano su quella ordinaria che comporta limiti di velocità, assegnazione delle tracce e ordini di priorità rispetto alla concorrenza dei convogli pendolari penalizzanti per i treni veloci. Il grande ingorgo a Roma Termini e Milano Centrale rende perciò il sistema meno flessibile e i ritardi più difficili da riassorbire. E le azioni a supporto della crescita dei volu-

mi di traffico negli ultimi 4 anni (+30%) non si sono rivelate sufficientemente efficaci.

I primi correttivi Fs

Rfi è finita quindi sul banco degli imputati e ora deve assicurare la sterzata richiesta. Un primo intervento che la società della rete è intenzionata a mettere in campo è la rimodulazione della distribuzione dei cantieri previsti sulle linee. Rivedendo di fatto la scansione del "ritardo pubblicizzato" che è necessario per garantire determinate performance, ma che può essere riorganizzato in modo da evitare, dove possibile, un'eccessiva concentrazione di attività e confermando priorità ai lavori necessari per conseguire alti

standard di sicurezza. Il gestore

dell'infrastruttura punta poi a ottimizzare i tempi di occupazione dei binari per i treni in transito e di manovra da e per i depositi in modo da assicurare il rispetto di quanto programmato.

È chiaro, infatti, che qualsiasi scostamento, anche piccolo, rispetto alla tabella di marcia predisposta nelle stazioni per governarne il grande traffico, soprattutto in quelle di testa, facilita la formazione di code e di conseguenti ritardi. Ecco perché, tra le misure messe in campo da Rfi, c'è anche il monitoraggio e l'analisi delle partenze dalle stazioni di origine e dai grandi impianti che rappresentano un elemento di forte criticità.

L'ultimo correttivo riguarda le azioni sull'orario sia nel breve che nel lungo periodo. In sostanza, Rete Ferroviaria Italiana intende aumentare, come detto, l'utilizzo delle stazioni alternative nei nodi di Roma e Milano e promuovere una rivisitazione del modello di offerta da condividere naturalmente con le imprese ferroviarie. Tali interventi, va detto, sono già stati proposti agli operatori per raccogliere la loro disponibilità a collaborare. In assenza della quale, il gestore dell'infrastruttura è deciso comunque a intraprendere le contromisure necessarie a decongestionare linee e nodi urbani nell'ambito di quanto previsto dal quadro regolatorio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Con il nuovo orario invernale alcuni collegamenti vengono spostati a Garibaldi e Tiburtina

Dopo l'intervento del nuovo ad di Fs Battisti il 23 novembre miglioramento di cinque punti





56,5%
Indice di puntualità
Indice medio di puntualità entro
5 minuti passa dal 51,5% (1° gen-
23 nov) al 56,5% (24 nov - 6 dic)

13,9%
L'incremento record
Sull'asse Torino Venezia,
l'incremento dell'indice (contro
una media del 5%)

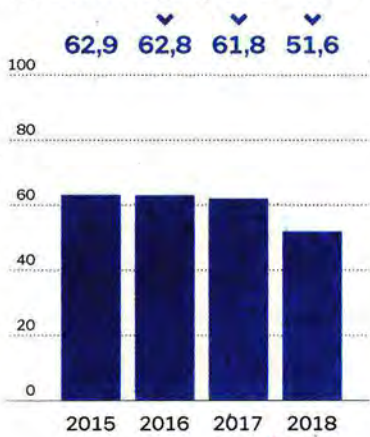
+30%
Crescita volumi di traffico
Negli ultimi 4 anni si passa da
271 a 352 convogli (freccia
rossa, argento, bianca e Italo)

Rete sotto stress. Tra le cause dei ritardi dei treni ad alta velocità ci sono gli oltre 950 treni al giorno a Roma Termini, 1.750 convogli che entrano ed escono da Milano Centrale, uno straordinario aumento del 30% dei treni giornalieri «a mercato» (Freccie più Italo) in quattro anni (da 271 a 352)

La mappa dei ritardi

**ANDAMENTO PUNTUALITÀ
NEGLI ULTIMI ANNI**

Treni a mercato: % puntualità reale



304

NUMERO DI TRENI
AD ALTA VELOCITÀ
(AV)

Altra impresa
Italo NTV

12,4

**Impresa
ferroviaria**
Trenitalia

16,4

**Rete ferroviaria
italiana**

22,6

**Cause
esterne**

48,6

Il 50% delle
cause esterne
è dato dal
"ritardo
pubblicizzato"

**LE CAUSE DEI RITARDI DEI
TRENI AD ALTA VELOCITÀ**

Alta velocità: cause dei ritardi
in %. Dati all'8 novembre 2018

Fonte: elaborazioni Sole24Ore su dati Fs