

LE FERROVIE DEL FUTURO

Velocità sempre più Alta: dall'anno prossimo i supertreni in tutta Italia

Nel 2009 pronte la Bologna-Firenze e la Milano-Torino Ieri, giorno dell'esordio, record di puntualità: 100%

Paolo Stefanato

Il «totem» installato davanti alla Stazione centrale di Milano, quello che per un anno ha contato alla rovescia i secondi che mancavano all'Alta velocità tra Milano e Bologna, l'altra sera segnava 364 giorni, e poi ore, minuti e secondi. Un contatore elettrico? Un errore? Non doveva essere fermo sullo zero, a evento ormai compiuto? Il totem ha ripreso, invece, il suo lavoro di numeri all'indietro. Tra un anno esatto c'è un nuovo appuntamento, uguale e diverso: il completamento dell'intera rete di Alta velocità. Oggi si sta ancora lavorando alla Novara-Milano e alla Bologna-Firenze. Poi, tra le capitali di Lombardia e Piemonte basterà un'ora, e tra Milano e Roma si scenderà a 3 ore, senza fermate, con un risparmio di mezz'ora rispetto a oggi. «Le due tratte saranno pronte qualche mese prima - spiegano alle Ferrovie - Ma la data di avvio, il 14 dicembre, non è modificabile, perché coincide con il cambio dell'orario». La Milano-Bologna, per esempio, era a punto già in settembre: oltre due mesi sono serviti a migliaia di chilometri di pre-esercizio. Il contasecondi del totem dunque non corre rischi, ha un buon margine di sicurezza e sarà puntuale: molti ricordano ancora, anni fa, la figuraccia di un marchingegno simile che a Milano doveva misurare l'attesa per il Piccolo teatro. Fu travolto dalle polemiche quando qualcuno si accorse che barava sul conteggio.

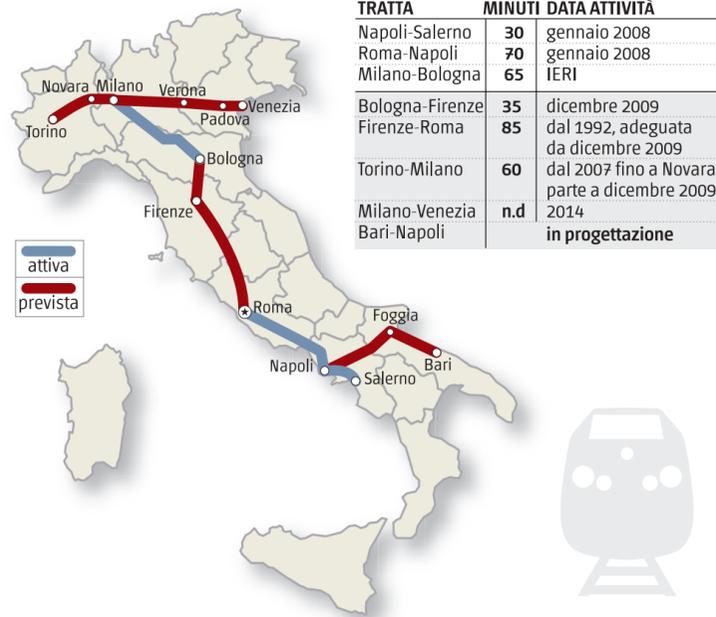
La rivoluzione delle Ferrovie, magnificata ieri in tutti i modi, non si ferma però all'Av Milano-Roma-Napoli: l'offerta è rinnovata anche su altre tratte, perché i collegamenti tra Roma e Genova, Verona, Venezia, Bari, Lamezia, sono stati «blindati» alle 3 ore e 59 minuti che oggi rappresentano il tempo di percorrenza dei treni tra Milano e Roma con fermate intermedie. Per il completamento definitivo, però, alcuni dettagli sono ancora a venire. Quello dei nodi urbani, per esempio. La nuova stazione sotterranea di Bologna sarà pronta nel 2011, quella di Firenze nel 2014: ulteriori risparmi di tempo. E si pensa al collegamento Roma-Milano tra le stazioni Tiburtina e Rogoredo, che hanno il vantaggio, rispetto a Termini e Centrale, di essere di transito e non di testa; un quarto d'ora di meno, che ha reso possibile l'annuncio dato dall'ad delle Fs, Mauro Moretti: «Milano-Roma in 2 ore e 45».

Protestano i pendolari, convinti che i colossali investimenti per l'Av abbiano sottratto fondi alle loro littorine. Invece le Ferrovie ricordano un fatto che non è ancora ben entrato nella conoscenza collettiva: i treni e gli orari regionali li scelgono, li decidono e li pagano le Regioni, per le quali le Ferrovie sono un semplice fornitore. Una novità dell'era Moretti, il quale ha compilato un catalogo: il treno nuovo costa tot, l'aria

condizionata costa tot, più carrozze costano tot. Insomma: se la Regione non paga, andate a protestare là. L'effetto-novità avrà avuto la sua importanza, ma tra il 21 novembre e il 13 dicembre i biglietti di Av venduti sono stati 190mila, di cui 150mila Milano-Roma; 54mila via internet, 75mila acquistati da clienti-imprese, il 30% del numero complessivo di prima classe. Visto che il prodotto è *nuevo de paquete*, i confronti non sono omogenei. Ma rispetto al fatturato Eurostar dello stesso periodo del 2007, l'aumento è del 61%. Ieri, primo giorno, puntualità del 100%.

ro complessivo di prima classe. Visto che il prodotto è *nuevo de paquete*, i confronti non sono omogenei. Ma rispetto al fatturato Eurostar dello stesso periodo del 2007, l'aumento è del 61%. Ieri, primo giorno, puntualità del 100%.

L'ALTA VELOCITÀ CHE VERRÀ



INTERVISTA ALESSANDRA NECCI

«Ora il sogno di mio padre Lorenzo Necci diventa realtà»

L'Alta velocità era il grande sogno di Lorenzo Necci, che annunciò l'avvio del progetto nel 1990, appena insediato alla guida delle Ferrovie. Ma il suo pensiero andava oltre: credeva in un disegno complessivo per liberare l'Italia dai vincoli storici in materia di trasporti, di ambiente, di energia. Amministrò le Fs fino al 1996, morì tragicamente nel 2006 a 66 anni. Ricorda la figlia Alessandra, oggi segretario della Fondazione intitolata al padre: «Egli diceva: l'impero romano non sarebbe stato possibile senza strade e senza porti. Pensava che l'Alta velocità dovesse essere la tessera di un mosaico più ampio, che proiettasse l'Italia verso l'Europa e oltre il Mediterraneo, come chiede la sua conformazione geografica».

Infrastrutture come progresso, quindi

«Le infrastrutture furono sempre il cuore del pensiero di mio padre. Osservava che le infrastrutture sono materiali e immateriali: anche il linguaggio è un'infrastruttura. E quelle materiali sono al tempo stesso condizione e limite allo sviluppo. Ammoniva: i conflitti



Lorenzo Necci

nascono per mancanza di dialogo tra le civiltà e per carenza progettuale di nuove infrastrutture».

Negli ultimi anni si occupò di logistica

«Sì, la considerava lo strumento per far dialogare le infrastrutture fra loro, al servizio delle attività di uomini anche molto lontani».

Con che spirito assiste oggi all'avvio dell'Alta velocità?

«Con emozione. È un sogno che si materializza, un sogno al quale sono profondamente legata, come figlia di Lorenzo Necci e come cittadina italiana».

C'è continuità con il disegno di allora?

«Sì. Tutta la squadra che lavorava con mio padre oggi è in prima linea sul progetto. È il segno che il suo pensiero esiste ancora».

PStef

il caso

Bologna, il Freccia rossa se ne va (e la magia pure)

dalla prima pagina

(...) addetti alla pulizia con bracci meccanici scandagliavano ogni angolo a caccia di cartacce e mozziconi di sigarette, li abbiamo visti chinarsi nei pressi del bar buffet per raccogliere una (diciamo una) nocciolina caduta a qualche viaggiatore che si era fatto l'aperitivo. I ferrovieri indossavano divise eleganti, forgiate da maestri di sartoria e pulitissime, pareva dovessero andare alla prima della Scala. Sfilavano impettiti su e giù lungo l'atrio gremito di telecamere e giornalisti infreddoliti, un po' rigidi dentro quelle stoffe verdi e rosse fiammanti. Se si può fare un appunto, ecco erano troppo marziali nell'incedere e poco naturali: forse Trenitalia avrebbe fatto bene a organizzare preventivamente un corso di portamento da Armani. Ma a tutto non si può pensare.

E le donne ferroviere erano bellissime: bionde, brune, persino rosse (dicono siano in estinzione, ma loro le hanno trovate) truccate a puntino, alcune ingioiellate, non più basse di un metro e 70, non più vecchie di trent'anni, non più grasse di 50 chili. Giravano la testa, i viaggiatori (quelli maschi) le seguivano come in trance, mai visto chiedere tante informazioni: «Scusi, il treno per Porretta Terme ha il vagone bar? Per Santo Stefano devo andare a Canicattì, dove posso prenotare signorina?». Quelle risponde-

vano gentilmente e con dovizia di particolari, una voce sensuale aveva magicamente soppiantato il solito vaffa e vada a leggersi il tabellone delle partenze che io ho altro da fare. Le avremmo sposate tutte, anche senza contratto prematrimoniale.

PRIMA... Ferroviere belle come top model, pulizia, gentilezza, sorrisi, tutto perfetto e tirato a lustro

niale. Per un attimo abbiamo pensato che dovessero eleggere Miss Binario Italia, ma non essendoci in giro Carlo Conti ci siamo subito rassegnati.

Che spettacolo era sabato pomeriggio la stazione di Bologna, un pa-

radiso per qualsiasi pendolare. Quasi una sorta di risarcimento per quella maledetta bomba che il 2 agosto 1980 proprio qui uccise 85 persone. Faceva un certo effetto pensarci nel mezzo di una festa. Certo, si fa per dire: sappiamo che ci sono cose che nulla potrà mai risarcire.

Ma che caspita stava succedendo sabato pomeriggio alla stazione di Bologna? Per la prima volta nella storia delle ferrovie un supertreno carico di autorità di ogni genere ha coperto i 220 chilometri che separano Milano dal capoluogo emiliano in 65 minuti netti. Si chiama Alta Velocità e il treno battezzato Freccia Rossa è stupendo e quasi futurista. Anzi, se Babbo Natale ci sta leggendo cogliamo l'occasione per chiedergli in regalo il modellino scala

1:100. Che locomotiva: sprizza energia cinetica e potenza anche da ferma. Come una tigre un attimo prima del balzo sulla sventurata preda. Se Giacomo Balla fosse ancora vivo lo avrebbe dipinto in un capolavoro, ne siamo certi. Che bel

... E DOPO La desolazione di un giorno qualsiasi in stazione: sciatteria e soprattutto ritardi

sogno era sabato la stazione di Bologna, ma a un tratto le autorità sono sparite, le luci accecanti delle telecamere si sono spente, i giornalisti sono corsi in redazione a magnificare l'evento storico. Era scoccata la mezzanotte di Cenerentola. E allora ci siamo svegliati, fuori pioveva a dirotto e un barbone bagnato fradicio si è avvicinato per chiederci qualche spicciolo. Gli abbiamo dato 50 centesimi, chissà dove lo avevano infrattato durante la cerimonia. Già, ora siamo completamente svegli, abbiamo allora alzato gli occhi verso il grande tabellone delle partenze a led gialli che sovrasta la biglietteria: accanto al nostro treno per Milano (Intercity numero 586) appariva la scritta, che fa molto internazionale ma che significa ritardo, «delay 70 min.». Non andava molto meglio all'Eurostar successivo che aveva accumulato 65 minuti di ritardo per motivi

che non siamo riusciti ad appurare. Un terzo treno, 45 minuti. Era tutto scritto e confermato sul moderno tabellone a led luminosi, ma noi non ci volevamo credere. Proprio il giorno dell'inaugurazione dell'Alta Velocità? Ci pareva impossibile.

Ci siamo messi alla ricerca di qualcuno a cui chiedere lumi, meglio se una di quelle gentilissime ferroviere che non avrebbero sfigurato sulla copertina di Playboy. Sapevano tutto, erano così disponibili coi viaggiatori in difficoltà. Ma le top model di Trenitalia erano scomparse, forse avevano appuntamento dall'estetista. Vicino alla macchinetta delle bevande tirata a lustro restava, sola e con l'aria triste, una ferroviere vestita in modo un po' sciatto e col cravattino allentato. Anche lei doveva averla nascosta nello sgabuzzino durante il rito della Tav, nel profondo dell'animo ne soffriva e si vedeva. Domandiammo: «Scusi ma quando riesco a partire per Milano? Qui i treni sono tutti in ritardo, perdo la coincidenza per Genova». Non ci ha sorriso, anzi continuava a sorvegliare il suo caffè senza neppure alzare lo sguardo dal bicchierino di plastica, quindi ha gruguito: «Che vuole che ne sappia io, vada a chiedere all'ufficio informazioni». Questo succedeva alla stazione di Bologna il 13 dicembre 2008, data che passerà alla Storia per il debutto dell'Alta Velocità.

Carlo Piano



IL PROGETTO

Ecco il nuovo scheletro dell'Italia, che si artolerà sulle principali città collegate tra loro da treni veloci. Nascerà una nuova urbanistica policentrica, resa possibile da collegamenti, anche pendolari, finora non immaginabili



TRAFFICO La stazione di Bologna, snodo-chiave del sistema [Emmevi]