

Direttore Riccardo Cascioli

DOMENICA

MONOPOLI INEFFICIENTI

## Treni congelati in tutta Italia, ecco lo Stato del disservizio

ECONOMIA

02\_03\_2018

VI	ARRIVALS	TIME	INTERVAL	INFORMATION	ENDED	PLATFORM
AU 8314	LEcce	17:20	90'			
R 12288	MINT-SCAURI	17:24	130'			
R 2368	CAMPOBASSO	17:27	90'			
AU 9537	MILANO C.LE	17:40	70'	UE E BUSINESS IN TEST	EXECL	
AU 9446	NAPOLI C.LE	17:40	60'			
RV 2325	ANCONA	17:41	75'			
AU 8517	BOLZANO	17:45	55'			
AU 8915	VENEZIA S.L.	17:46	50'			
R 2392	NAPOLI C.LE	18:04	40'			
AU 9935	MILANO C.LE	18:05	220'			
AU 9435	VENEZIA S.L.	18:10	45'			
AU 9552	NAPOLI C.LE	18:10	30'			
R 12259	S.SEVERA	18:18	20'			

26.02.2018

VI	PARTENZE	DEPARTURES
R 12321	NAPOLI C.LE	15:36 180' NOELLO AR. 01
RECOR	AU 8448	TRIESTE C.LE 16:35 160' SE IN TESTA
Italo	AU 9944	TORINO P.N. 16:45 150' J - BOLOGNA C
RECOR	AU 8450	UDINE 16:50 145' BURTINA (16.5)
RECOR	AU 9646	TORINO P.N. 17:00 110' CITTIVE E BUSI
PRONOST	RV 7549	CASSINO 17:07 110' J - CASSINO C
PRONOST	RV 2316	FIRENZE SMN 17:12 CANCELLATO
Italo	AU 9931	NAPOLI C.LE 17:15 185' ART IN TESTA
RECOR	AU 9648	BRESCIA 17:30 85' ILIANO C.LE (2)
RECOR	AU 9444	VENEZIA S.L. 17:30 90' FERM
PRONOST	R 12285	MINT-SCAURI 17:36 120' IPOLONE (17.3)
PRONOST	R 12181	NETTUNO 17:42 70' EONE (18.05)
PRONOST	R 7551	CASSINO 17:42 45'

DA ROMA TERMINI A ROMA TIBURTINA UTILIZZARE LA METROPOLITANA



Iniziamo con il dire che nessuna macchina è perfetta. Come sappiamo per esperienza personale, succede, a volte che la nostra auto ci lasci a piedi. Per la verità accade sempre più raramente. La foratura di uno pneumatico è oggi assai meno frequente rispetto al

passato e così la *defaillance* del motore o dell'impianto elettrico. L'innovazione tecnologica guidata dalla competizione tra case automobilistiche determina un ininterrotto miglioramento qualitativo dei mezzi. Se un'impresa non è in grado di stare al passo dei concorrenti, esce dal mercato (a meno di aiutini della mano pubblica che, spesso, però non fanno altro che prolungare l'agonia aziendale con risorse prelevate dai contribuenti). Questo meccanismo automatico non è all'opera nel caso delle infrastrutture di trasporto che sono, tranne eccezioni, di proprietà e affidate alla gestione di soggetti pubblici.

**A tale "causa ultima" potrebbe ricondursi il recente episodio che ha interessato la rete ferroviaria italiana.** Le condizioni climatiche degli scorsi giorni, che rappresentano un'eccezione per le località dell'Italia centrale e meridionale, hanno determinato gravi problemi alla circolazione dei treni a causa del congelamento di alcuni scambi nella stazione di Roma Termini, uno dei nodi nevralgici dell'intero sistema. Le ferrovie hanno comunicato che solo metà dei trecento deviatoi sono dotati di dispositivi (le "scaldiglie") che ne impediscono il blocco quando la temperatura si abbassa sotto lo zero. Se la copertura fosse stata integrale non si sarebbero registrate criticità. Un grave errore dell'azienda, dunque? Non necessariamente. L'installazione delle resistenze che riscaldano i deviatoi ha un costo intorno ai cinquemila euro l'una e comporta un discreto consumo energetico. Inoltre, la probabilità che a Roma si verifichino le condizioni che rendono necessario il ricorso a questi sistemi è, come detto, molto bassa: negli ultimi sessanta anni si sono verificate solo quattro grandi nevicate. Si tratta dunque di soppesare da un lato i costi da sostenere e, dall'altro, quelli che gravano sui viaggiatori nell'evenienza di forti perturbazioni della circolazione. Se proviamo a fare due banali conti scopriamo che in questo caso con buona probabilità vi è stata una valutazione errata da parte del gestore della rete. L'installazione di centocinquanta scaldiglie avrebbe comportato un costo di circa un milione. Se ipotizziamo che, a causa dei ritardi dei treni, centomila persone abbiano perso in media ciascuna tre ore di tempo, il danno subito dai viaggiatori è stimabile intorno ai cinque milioni. Anche considerando i costi per la gestione del sistema sembra di poter dire, in prima battuta, che il gioco valeva la candela.

**Perché allora non ci si è pensato prima?** Certo non per mancanza di risorse: ogni anno le ferrovie ricevono dallo Stato trasferimenti complessivi per circa dieci miliardi di euro, equivalenti a poco meno di 30 milioni di spesa al giorno. Verosimilmente la spiegazione è da ricondursi all'attuale assetto proprietario e istituzionale che tende a mettere in secondo piano l'attività ordinaria di gestione e adeguamento della rete e attribuisce la priorità agli investimenti in nuove opere. La prima attività è infatti poco

visibile e difficilmente porta consenso elettorale: non ci sono inaugurazioni, telecamere e nastri da tagliare. Inoltre, è assai debole, per non dire inesistente, la cultura della valutazione forse anche come conseguenza dell'elevatissimo ammontare delle risorse finanziarie che vengono messe a disposizione dell'azienda. Valutazione che dovrebbe invece essere imprescindibile in un contesto nel quale, a differenza di quanto accade nel settore automobilistico e negli altri mercati, il meccanismo della concorrenza non può operare. Purtroppo siamo ben lontani da questo obiettivo. Decisioni di investimento del valore di svariati miliardi vengono assunte non al termine di un lungo e faticoso processo di analisi ma semplicemente tracciando con un pennarello delle linee su una cartina dell'Italia. Non accadrebbe lo stesso se chi investe dovesse sopportare direttamente le eventuali conseguenze negative delle proprie scelte.