



Ivo Pannaggi (Macerata, 1901 - 1981) - Treno in corsa (1922)

I treni ad alta velocità stanno uccidendo la rete ferroviaria europea? (1)

di Achille de Tommaso

La ferrovia ad alta velocità è commercializzata come alternativa al traffico aereo. E secondo l'Unione Internazionale delle Ferrovie (IUR), il treno ad alta velocità "svolge un ruolo chiave in una fase di sviluppo ecosostenibile e di lotta ai cambiamenti climatici". In realtà potrebbe essere vero il contrario. La ferrovia ad alta velocità, infatti, sta distruggendo l'alternativa più preziosa all'aereo; la rete ferroviaria "a bassa velocità" in servizio da decenni.

L'introduzione di un collegamento ferroviario ad alta velocità accompagna inevitabilmente l'eliminazione di un percorso alternativo leggermente più lento, ma molto più economico, che costringe i passeggeri a utilizzare il nuovo e più costoso prodotto o ad abbandonare del tutto il treno. Di conseguenza, gli uomini d'affari usano aerei più treni ad alta velocità, mentre la maggior parte degli europei viene spinta in auto, pullman e aerei a basso costo.

Uno sguardo alla storia delle ferrovie europee mostra come la scelta per il treno ad alta velocità può essere lungi dall'essere strettamente necessaria.

Infatti i precedenti, e storici, sforzi per organizzare rapidi servizi ferroviari internazionali in Europa, hanno consentito prezzi accessibili; e diversi modi per aumentare la velocità e il comfort di un viaggio in treno. Alcuni di questi servizi erano persino più veloci dei treni ad alta velocità di oggi.

Ad esempio, diamo un'occhiata al percorso da Barcellona, in Spagna ai Paesi Bassi e al Belgio. Oggi è possibile viaggiare da Barcellona ad Amsterdam con un treno ad alta velocità, un viaggio di 1.700 km. Il collegamento definitivo

tra Barcellona e il confine francese è stato inaugurato il 15 dicembre 2013. Grandi notizie, si potrebbe pensare.

Parigi - Bruxelles - Amsterdam

La sezione tra Parigi e Amsterdam è una tratta molto trafficata e con una lunga storia. Il primo treno diretto tra Parigi e Amsterdam fu fondato nel 1927. Era l' *Étoile du Nord* , un treno della *Compagnie Internationale des Wagon-Lits* , e copriva la tratta di 545 km in circa otto ore. C'era un treno al giorno.

Durante le decadi successive, il materiale rotabile fu modernizzato, la capacità della linea fu estesa con treni supplementari e la lunghezza del viaggio fu gradualmente ridotta.



Nel 1957, il tempo di viaggio era stato ridotto a cinque ore e mezza, nel 1971 erano cinque ore e nel 1995, l'ultimo anno della sua attività, l' *Étoile du Nord* compì il viaggio in quattro ore e 20 minuti. A quel tempo, il percorso era anche coperto da un treno notturno che impiegava otto ore. L'itinerario di questi servizi è indicato dalla linea rossa nell'illustrazione a destra.

Nel 1996, l' *Étoile du Nord* fu ritirato e sostituito dal treno ad alta velocità che è ancora in funzione oggi: il *Thalys*; il quale utilizza un percorso un po' più lungo, via Lille, che è rappresentato dalla linea blu sull'illustrazione. Nel 2011, quando tutta la sezione era equipaggiata ad alta velocità, il tempo di percorrenza del *Thalys* era sceso a 3h19, circa un'ora più veloce dell'*Etoile du Nord* del 1995. Alcuni anni dopo l'arrivo del servizio ad alta velocità, fu abolito anche il treno notturno *Étoile du Nord* diretto tra Parigi e Amsterdam.

Il Thalys è due o tre volte più costoso dell'Etoile du Nord, mentre è solo il 25% più veloce.

Il guadagno di tempo, relativamente modesto, del *Thalys* ha però un prezzo molto alto. La tariffa per l' *Étoile du Nord* era un importo fisso per chilometro. Convertito agli attuali costi chilometrici delle ferrovie belga, francese e olandese, un biglietto sola andata Parigi-Amsterdam sullo stesso percorso (la linea blu) ora costerebbe 66 euro, indipendentemente dal fatto che lo comprate due mesi prima o poco prima di partire.

La tariffa per il *Thalys*, invece, è determinata dalla domanda del mercato e dai tempi di prenotazione. Se ordini con largo anticipo e se il tuo orario di partenza non è fisso, potresti ottenere un biglietto a partire da € 44 - due terzi della tariffa chilometrica. Questi prezzi, tuttavia, sono l'eccezione piuttosto che la regola. Se compri un biglietto il giorno della partenza, paghi € 206, quasi cinque volte tanto. La maggior parte dei biglietti, anche se ordinati due o tre settimane prima, costano € 119 o € 129 - quasi tre volte di più delle tariffe ampiamente pubblicizzate. Nel marketing, questa strategia di prezzo si chiama "ridurre i costi percepiti dei biglietti".

Uccidere le alternative

Il *Thalys* è quindi due o tre volte più costoso dell'*Etoile du Nord*, mentre è solo il 25% più veloce. Per la maggior parte delle persone, il tempo guadagnato prendendo il treno ad alta velocità non vale il costo aggiuntivo. Tuttavia, poiché l'*Etoile du Nord* è scomparso, non rimane altra scelta che pagare di più quando vogliono viaggiare in treno.

Un esempio limite: è ancora possibile viaggiare a basso costo con treni a bassa velocità tra Parigi e Amsterdam - sullo stesso percorso che è stato coperto dall'*Etoile du Nord*. Ma devi essere molto paziente: il viaggio dura dalle 7 alle 8 ore e devi cambiare treno da 5 a 6 volte (Parigi-Maubeuge-Jeumont-Erquelines-Charleroi-Bruxelles-Amsterdam). Un viaggio di sola andata costa 66 €, metà del prezzo della tariffa più comune del *Thalys*.

Fatto così, però, il viaggio è un'avventura, non un normale viaggio in treno. Ed è diventato ancora più imprevedibile da dicembre 2012, quando il servizio ferroviario tra Jeumont (la città di confine francese) e Erquelines (la città di confine belga) fu sospeso. Il viaggio ora richiede anche 30 minuti a piedi o 10 minuti di autobus attraverso il confine (non esiste collegamento ferroviario a bassa velocità transfrontaliero). Questo è il motivo per cui il percorso non viene visualizzato sui pianificatori di itinerari online.

Esiste un'altra rotta alternativa tra Parigi e Amsterdam, che consiste in una combinazione di treni regionali che seguono più o meno la stessa rotta del *Thalys* (Parigi-Amiens-Lille-Courtrai-Bruxelles-Amsterdam), ma è più costosa (€ 99).

Abbastanza sorprendentemente, quindi, coloro che vogliono evitare i costi elevati associati al treno ad alta velocità tra Parigi e Amsterdam oggi sono messi molto peggio di quelli del 1927, quando il viaggio durava anche otto ore, ma non c'era bisogno di cambiare treno o camminare attraverso il confine.

Barcellona - Parigi

Il *Thalys* non è un caso isolato. Il completamento dell'ultimo collegamento nella linea ad alta velocità tra Barcellona e Parigi il 15 dicembre 2013 ha avuto una conseguenza prevedibile: l'abolizione del treno notturno diretto tra le due città, il *Trenhotel Joan Miró*. Questo treno molto popolare copriva la distanza in circa 12 ore, partendo alle 20h30 e arrivando verso le 08h30 del mattino. Fu introdotto nel 1974.

Diamo un'occhiata ai numeri. La tariffa per un viaggio di sola andata sul *Trenhotel Joan Miró* era compresa tra € 70 (ordinando più di due settimane in anticipo) e € 140 euro (ordinato poco prima della partenza). La tariffa standard del nuovo treno ad alta velocità che copre la stessa traiettoria parte da € 170, fino al doppio. Come per il *Thalys*, sono disponibili tariffe più economiche pubblicizzate (€ 59 euro) per chi prenota in anticipo, ma la disponibilità di questi biglietti è molto, molto limitata.

A prima vista, sembra che si ottenga qualcosa di pregevole in cambio di questo prezzo: un tempo di viaggio di poco più di sei ore. Tuttavia, i numeri non raccontano tutta la storia. Su un treno notturno, i passeggeri dormono tra le sette e le otto ore, il che riporta il tempo di viaggio percepito tra le quattro e le cinque ore (più veloce del treno ad alta velocità). Inoltre, il treno notturno significa che sei arrivato a Parigi o Barcellona la mattina presto, il che può essere molto pratico. Se si vuole arrivare la mattina presto con il treno ad alta velocità, è necessario prendere un treno il giorno prima e prenotare un hotel, aumentando il costo complessivo.

Un viaggio da Barcellona in Svizzera o in Italia richiede più tempo rispetto a prima dell'introduzione del treno ad alta velocità. Nonostante ciò, le tariffe sulla tratta sono più che raddoppiate.

La linea ad alta velocità tra Parigi e Barcellona ha anche tagliato la porta verso l'Europa centrale e orientale. Contrariamente alla "lenta" linea ferroviaria che attraversa le montagne e poi si dirige direttamente a Parigi, la tratta ad alta velocità fa una brusca virata a destra, dirigendosi verso Narbonne e Montpellier nel sud della Francia prima di curvare e fare rotta verso Parigi.

Il completamento della linea ad alta velocità tra Montpellier e il confine spagnolo nel 2010 ha portato, poi, alla sospensione di tre treni "lenti". Il primo era il *catalano Talgo*, un treno diretto che collegava Barcellona e Montpellier dal 1969.

L'originale *catalano Talgo*, che correva tra Barcellona e Ginevra fino al 1994, completava il viaggio in 10 ore. L'unica opzione quando si viaggia a Ginevra ora comporta una combinazione di tre treni ad alta velocità e un treno regionale con un tempo di percorrenza totale da otto a dieci ore - proprio come il *catalano Talgo* negli anni '70, che però era diretto.

Gli altri due treni sono stati aboliti nel dicembre 2012. Si trattava di treni notturni: il *Trenhotel Pau Casals*, che collegava Barcellona e Zurigo, e il *Trenhotel Salvador Dalí*, che collegava Barcellona e Milano. Ognuno di loro impiegava circa 13 ore per completare il viaggio, partendo alle 20:30 e arrivando alle 10.00 di mattina. L'unico modo per raggiungere Zurigo ora è attraverso una combinazione di almeno due treni ad alta velocità che impiegano 11 ore. L'unico modo per arrivare a Milano è ora attraverso una combinazione di due treni ad alta velocità e un treno regionale con un tempo di percorrenza totale di oltre 12 ore.

Un viaggio da Barcellona in Svizzera o in Italia richiede più tempo rispetto a prima dell'introduzione del treno ad alta velocità. Nonostante ciò, le tariffe sulla rotta sono più che raddoppiate.

I Treni Ad Alta Velocità, In Realtà, Non Sono Proprio Ecosostenibili

Nonostante la sua presunta efficienza, il treno ad alta velocità non renderà i viaggi più ecosostenibili.

Intanto i passeggeri che passano dai treni a bassa velocità a quelli ad alta velocità, aumentano l'uso di energia elettrica e quindi le relative emissioni di carbonio.

Ma molti europei, se viaggiano tra Amsterdam e Barcellona, oggi *preferiscono* un aereo; e, se dobbiamo credere all'Unione Europea, (che ha reso il treno ad alta velocità un elemento chiave della sua strategia per rendere il trasporto su lunga a minore intensità di emissioni di carbonio) i passeggeri che ora prendono gli aerei passeranno quindi ai treni ad alta velocità.

Però, se si confrontano i prezzi dei biglietti, è ovvio che ciò non accadrà facilmente. Puoi volare andata e ritorno tra Barcellona e Amsterdam con una compagnia aerea a basso costo per € 100 se prenoti da una a due settimane in anticipo, e per circa € 200 se acquisti il *last minute* biglietto il giorno della partenza. Questo costo è paragonato a € 580 per quello che ti costerebbe il viaggio se prendessi il treno ad alta velocità. Inoltre, il volo dura solo circa due ore. Volare è diventato così economico in Europa che, per assurdo, ora è più economico vivere a Barcellona e fare il pendolare in aereo ogni giorno, piuttosto che vivere e lavorare a Londra.

(Continua)