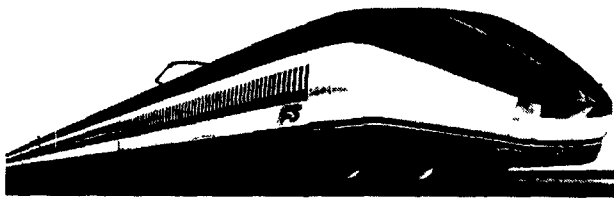


«Le Ferrovie sono partite»,
ma spesso il problema per i treni è arrivare:
sulle nuove Fs ospitiamo un'intervista
a Giulio Caporali e tre interventi dell'Ente

Come si viaggia Sui binari della grande riforma?



ROMA Come si viaggia oggi in Italia? Le risposte sono ovviamente diverse a seconda degli interrogati delle regioni e perché no? dell'efficienza o meno delle ferrovie. E dunque più che legittimo chiedersi alla vigilia del Duemila se le ferrovie italiane saranno fra i primi all'appuntamento. A ben vedere, almeno a quanto pare, le Fs Ferrovie italiane sembrano decise ad offrire un servizio diverso più consona alle esigenze dell'utenza.

In nome dell'efficienza del servizio da almeno un anno dal primo gennaio del 1986 le ferrovie trasformate in «ente» puntano allo snellimento alla sburocrazia e ad offrire qualcosa in più. «Prima del gennaio del 1986 - afferma l'ing. Giulio Caporali, membro del consiglio di amministrazione dell'ente - le ferrovie dipendevano in ogni

senso dal ministero. Con la nascita dell'Ente il consiglio di amministrazione e quindi del suo presidente hanno una maggiore capacità operativa».

Prima infatti il consiglio di amministrazione aveva solo un ruolo consultivo oggi è sede decisionale. I sindacati e il Pci in tutti questi anni hanno operato per la riforma delle Fs. Oggi questa riforma è una realtà certa mente da consolidare ma in dietro non si torna. E sempre per l'oggi le Fs si trovano in una fase di decollo risultante della trasformazione di un anno fa.

In questi giorni il nuovo assetto delle Fs è stato operato dal consiglio di amministrazione. Si tratta di un lavoro importante. Vediamo perché. Finora le Fs avevano una struttura verticistica molto accentrata.

Oggi le Fs si trovano ad una

svolta. Si pensa infatti ad una serie di sei dipartimenti: produzione, marketing, sviluppo e potenziamento, finanze, organizzazione, controllo di gestione. La novità vera consiste negli impianti di produzione, vale a dire che in ogni comparto ci saranno degli impianti con un loro budget in grado di decidere in proprio e funzionare senza troppe intermediazioni. Se questa parte della riforma è necessaria aggiungere che su questa c'è un consenso generalizzato dalle forze politiche ai sindacati.

«Si è parlato - sottolinea Caporali - della nuova immagine. Va bene, però si deve aggiungere che la nuova immagine da sola non è sufficiente a questa riforma. Non basta infatti dire che oggi si viaggia meglio, bisogna ope-

rare perché nuove tecnologie nuovi impianti siano in grado di garantire un viaggio migliore».

«E per quanto riguarda le tariffe - ricorda Caporali - sono necessari purtroppo dei ritocchi in quanto oggi si deve pagare l'Iva, vale a dire un 18 per cento in più. Per il futuro inoltre saranno necessari degli aggiustamenti ai prezzi delle prime classi ai vagoni letto ai conti dei ristoranti che oggi godono di un prezzo politico il che per l'ente equivale a una spesa aggiuntiva».

C'è stata, in questi giorni una polemica per i nuovi orari. «È vero - continua Caporali - ma forse non c'era alternativa. L'Ente ha voluto ridurre i treni che si fermano in tutte le stazioni e inoltre, d'altra parte, quelli che collegano le

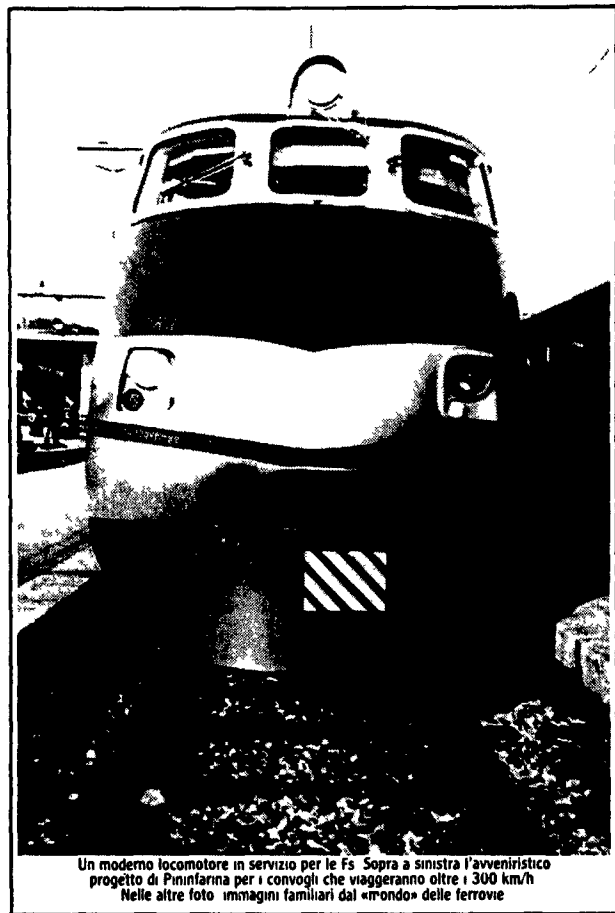
grandi città». Intensificare quindi gli intercity e di fatto ridurre i locali. E anche vero che le Fs intendono operare nel senso di «aiutare» i viaggiatori a servirsi della loro macchina o dei servizi pubblici di bus per arrivare alle stazioni degli intercity. «E anche vero - sottolinea Caporali - che le Fs devono e in questo senso si stanno muovendo creare dei parcheggi adatti».

Un po' come accade presso gli aeroporti. Nel settore trasporti merci le Fs non sono indietro a nessuno. E di questi giorni la notizia che per il porto di Trieste sono previsti convogli in grado di trasportare container forse è solo un primo esperimento certamente a seconda della risposta dell'utenza si saprà se questa è la strada da seguire.

«Negli anni 90 - sottolinea Caporali - saranno pronti gli

ETR 500 in grado di correre a 300 km/h. Non sarà tutto facile però perché le alte velocità presuppongono nuove linee ferroviarie che ad esempio devono avere curve di 3000 metri». Si tratta di costi che variano dai 10 ai 20 miliardi al chilometro. «Oggi da Firenze a Roma - afferma Caporali - ci vogliono un'ora e quaranta minuti il prossimo anno basterà un'ora».

I problemi quindi ci sono e non tutti sono risolvibili in breve tempo. «Questo peraltro - conclude Caporali - non giustifica assolutamente lentezze e ritardi». Occorre però dire che la strada imboccata quella dell'efficienza del servizio è quella giusta e su di essa va cercato il consenso dei sindacati e della collettività. Le nuove Fs saranno infatti giudicate dai risultati che tutti si augurano positivi.



Un moderno locomotore in servizio per le Fs. Sopra a sinistra l'avveniristico progetto di Pininfarina per i convogli che viaggeranno oltre i 300 km/h. Nelle altre foto immagini familiari dal «mondo» delle ferrovie.



Stiamo progettando il futuro senza dimenticare il presente

Le Fs guardano al futuro gli interventi per un sistema ad alta velocità sono già in corso di attuazione. Gli anni Novanta inaugureranno così un nuovo modo di viaggiare in ferrovia. È una strategia che non pone attenzione solo agli aspetti tecnici del materiale rotabile o delle infrastrutture ma che si rivolge ad una più ampia gamma di servizi, dalle comunicazioni terra treno alla ristorazione a bordo, dall'accesso alle stazioni ai comfort di viaggio. Salottini riservati per riunioni di lavoro, angoli bar, impianti per l'uso di personal computer non sono immagini suggestive ma impegni concreti. Le Ferrovie dello Stato progettano il futuro ma pensano anche al presente. Dal maggio di quest'anno infatti molte novità attendono la clientela non sarà ancora il nuovo treno ad assetto variabile da 250 km/h ma un'offerta di viaggiatori interamente ridisegnata per rispondere alle mutate esigenze di chi viaggia per ferrovia.

Intercity Eurocity sono le sigle del rinnovamento. Treni veloci a carattere commerciale con posti di 1° e 2° classe in servizio diurno costituiranno la struttura portante di una rete

di servizi tra grandi città. Svolti ad orario cadenzato. Treni espressi notturni specializzati con offerta di posti letto o cuccette offriranno migliori standard di qualità per i viaggi a lunga percorrenza.

Il tutto si traduce in un sensibile aumento della velocità commerciale media in una razionalizzazione dell'offerta in una selezione dei flussi di traffico in una specializzazione dei servizi commisurata alle reali richieste del mercato.

Riduzioni cospicue dei tempi di percorrenza ed una migliore organizzazione dei collegamenti riguarderanno sia le linee complementari e secondarie che la rete fondamentale soprattutto in virtù di un cadenzamento nell'orario dei treni più agevole per la clientela anche per la facilità di memorizzazione.

Le novità introdotte con il nuovo orario rappresentano un primo funzionale nassetto dei traffici ferroviari in vista di ulteriori sviluppi che già dal 1989 produrranno positivi cambiamenti con l'entrata in esercizio degli Etr 450 ad assetto variabile di nuove carrozze climatizzate di 2° classe, di più moderne e veloci locomotive elettriche.

Una migliorata competitività sul mercato nazionale si lega con una riqualificazione dei collegamenti internazionali.

Maggiore comodità di viaggio e ridotti tempi di percorrenza si avranno anche sulle principali direttrici esterne con un risparmio di tempo che va dai 35 ai 45 minuti della relazione Ancona Dortmund ai 250 di quella Lecce Stoccarda. Treni Eurocity nuovi anche nel nome collegheranno quotidianamente con un sistema di interscambi le principali città europee.

Il servizio al quale aderiscono 12 reti europee e offrirà standard di qualità competitivi e funzionali. Treni con posti di 1° e 2° classe avranno a disposizione personale specializzato con conoscenza di almeno due lingue, giornali, ristorazione di buon livello, carrozze climatizzate per assicurare viaggi rapidi e confortevoli.

L'offerta per l'Italia comprende in una prima fase 10 relazioni diurne e 3 notturne. Nuovi treni e migliori servizi dunque per un appuntamento importante l'11 ottobre per gli italiani che in occasione del viaggio il treno viaggia ad una velocità

Una scommessa che bisogna vincere

Merci: l'utente non aspetta? Possiamo andargli incontro

Ad un anno dalla Riforma la nuova filosofia commerciale dell'Ente è sicuramente più aggressiva di quanto fosse nel passato. Per il rilancio del servizio merci l'idea di base è infatti quella di non stare più ad aspettare l'utente ma di andare a cercarlo, magari per prevenire le sue richieste. Di qui una progettazione strategica mirata in grado di rivoluzionare l'operato dell'intero apparato di vendita. Innanzitutto con un'azione di vendita che si basi sulla certezza dell'offerta. Sarà così possibile un'attività più capillare e incisiva verso la clientela attuale e quella potenziale determinando un portafoglio ordini calibrato sulla capacità di offerta. Altro obiettivo è quello di neutralizzare i handicap che ha visto sempre il traffico merci subordinato a quello dei viaggiatori, lasciando per esso solo gli spazi orari residui.

Gli obiettivi a medio e lungo termine possono essere così sintetizzati: aumento dell'effettivazione di treni merci a carattere nazionale e internazionale, garanzia di termini di resa competitivi sulla base di orari stabili e pubblicati, espansione dei traffici combinate favorendo la massima in-

tegrazione strada rotaria. Quest'ultimo obiettivo comporta l'ampliamento del trasporto sia dei containers che del ferroutage, cioè del canciamento su carri ferroviari di autotreni, semirimorchi, casse mobili.

L'offerta Fs per le merci realizzata già con il nuovo orario estivo si propone infatti un adeguamento alle fluttuazioni della domanda assicurando alla clientela un elevato grado di affidabilità del servizio.

Lorano 1987/88 introduce nel servizio merci alcune importanti novità. Si è per esempio stabilito di programmare anche nei mesi di giugno, luglio e settembre i treni necessari allo svolgimento regolare del servizio con un incremento dell'offerta di circa il 7%. Un'offerta sicura in tutti i periodi dell'anno e infatti il modo migliore per riconquistare nuove quote di mercato anche nel traffico internazionale.

Più in dettaglio nella struttura dell'orario merci per il traffico interno si sono tenute nel massimo conto le esigenze del traffico combinato dei trasporti a treno completo per grandi clienti (Fiat, Italsider, Enichem ecc.) dei traffici or-

tolitrici e di quelli interessanti i principali porti nazionali.

Proprio per seguire meglio le fluttuazioni della domanda si è introdotto nell'orario un elemento di flessibilità prevedendo un programma di treni straordinari ispirato ai seguenti criteri:

- treni con velocità fino a 110 km/h
- treni Tc Milano V S Giove
- treni con velocità fino a 100 km/h
- Teen Tec Tc Derrate

Time

- treni con velocità fino a 90 km/h
- treni merci rapidi (per treni completi conto grandi clienti e per treni con carichi su scala di smistamento purché composti da carri atti a viaggiare almeno a 90 km/h)
- treni Tef
- treni con velocità fino a 80 km/h
- altri treni merci

In sostanza una rete di treni merci di qualità in grado di garantire un'offerta personalizzata e sensibili riduzioni dei tempi di percorrenza.

Il primo passo concreto della nuova politica commerciale dell'Ente Fs per un rapporto di collaborazione sempre più stretta con la clientela



Alta qualità, alta velocità così conquisteremo il turista

Gli obiettivi per una strategia globale valida per il turismo e per i trasporti così come per ogni settore produttivo impongono oggi una scelta precisa: la qualità.

Queste le basi di partenza della filosofia commerciale delle nuove Ferrovie italiane che in tal senso si coniuga con i nuovi orientamenti dell'industria turistica.

Il primato mondiale nell'ambito del turismo internazionale ci impone infatti di non disperdere un patrimonio conquistato nel corso di lunghi anni.

Un rilancio delle ferrovie in termini di efficienza, economia e velocità non può che far bene all'intero sistema dell'imprenditoria turistica italiana.

Oggi non basta più che il trasporto ferroviario risponda ad una generica domanda di mobilità. Chi viaggia in treno sia che lo faccia per lavoro non vuole solo arrivare a destinazione ma vuole farlo nel modo più rapido e confortevole possibile.

Di qui la necessità di una azienda ferroviaria che guardi in modo accurato alla definizione della struttura dell'offerta (tipi di servizi, frequenza, velocità commerciale, regola ritardata ecc.) e dei mezzi tecnici da impiegare nella sua formazione.

Per questo le Ferrovie italiane hanno deciso di puntare alla realizzazione di un sistema ad alta velocità su infrastrutture nuove e con materiale rotabile di nuova concezione presupposto per altro fondamentale anche per l'espansione del traffico merci. Alta velocità dunque per quei percorsi che devono collegare la rete italiana alle grandi direttrici del traffico ferroviario europeo con la costruzione di nuovo materiale rotabile (fra cui i treni Etr 450 ad assetto variabile capaci di 250 km/h e gli Etr 500 capaci di 300 km/h) ma anche migliori tempi di percorrenza a brevissima scadenza fra tutte le più importanti città italiane.

Un primo passo in tal senso è stato già fatto con il nuo-

vo orario ferroviario inaugurando i treni a carattere commerciale in servizio diurno in una più organica rete di treni Intercity con materiale adeguato e ad orari cadenzati. Si sta inoltre pensando ad un servizio «Treno più hotel» al potenziamento del servizio «treno più auto» ed alla trasformazione delle principali stazioni in centri polifunzionali. Tutto naturalmente all'insegna del comfort innanzitutto con la realizzazione di nuove e comode carrozze. Su alcuni convogli sarà possibile tra non molto guardare la televisione, servizi del telefono, ascoltare musica o informazioni sulle regioni e città attrattive. Insomma una serie di obiettivi a breve, medio e lungo termine la cui realizzazione non riguarda solo il settore ferroviario ma avrà riflessi importanti per l'intera economia nazionale aprendo nuove possibilità anche al turismo che come parte ormai integrante della nostra civiltà è anche una di quelle attività collaterali al trasporto che l'Ente ferrovie dello Stato intende sviluppare.