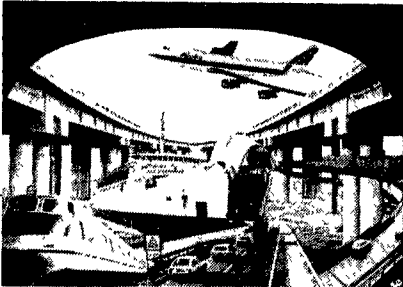


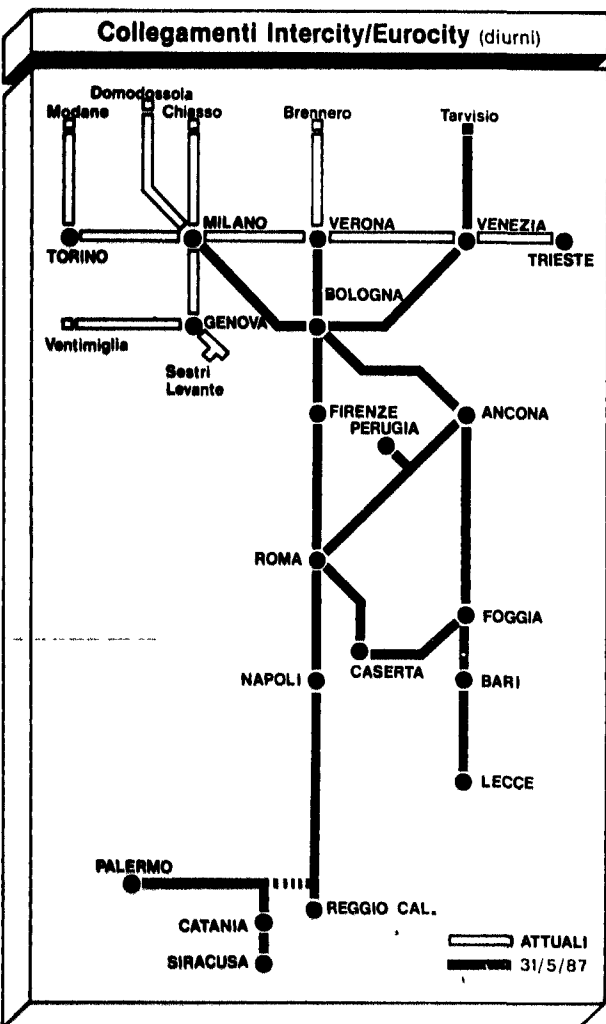
Sono già arrivati i grandi interventi strutturali che cambieranno il volto delle Ferrovie. I primi segnali del cambiamento



Qualcosa sta cambiando nell'informazione con l'istallazione di distributori automatici di notizie che arrivano anche a domicilio

# L'orario, per cominciare

# Merci: operazione recupero



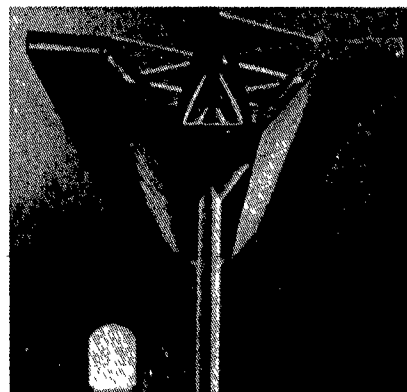
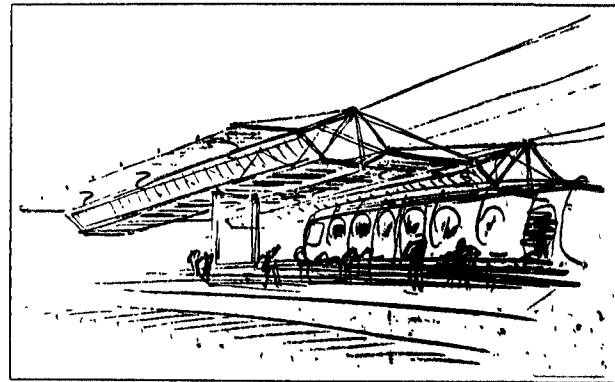
Prospetto comparativo durata inoltro alcuni treni, orario 1986/87 e 1987/88

Torino P.N./Villa S.G.	3h 12'
Torino Orb./Villa S.G.	3h 59'
Milano P.R./Villa S.G.	4h 24'
Brennero/Bologna Rav.	3h 47'
Padova C.M./Villa S.G.	3h 12'
Palermo/Messina	3h 04'
Modane/Melzo	2h 08'
Milano Rog./Modane	2h 17'
Milano Orb./Cassino	2h 05'
Torino Orb./Fiumetorto	6h 47'
Bari Lam./Milano Rog.	3h 19'
Canicattì/Modane	3h 08'
Villa S.G./Bologna Rav.	3h 30'
Villa L.H./Modane (tr. 57172)	5h 22'
Villa L.H./Modane (tr. 57174)	4h 35'
Bari Lam./Bologna Rav.	3h 15'
Villa S.G./Bologna Rav.	2h 56'
Villa S.G./Villa Lit.	2h 58'
Alessandria S./Roma SM.	2h 35'
Napoli S.M./Bologna S.D.	2h 14'
Genova Samp. S./Napoli SM.	2h 19'

*\*le cifre rappresentano l'economia rispetto all'orario 86/87*

**Economie rispetto all'orario 86/87**

**Durata inoltro con l'orario 87/88**



Schizzi e modelli delle pensiline delle stazioni esterne del Passante progettate da Angelo Mangiarotti. Più che all'aspetto monumentale si è pensato all'efficienza

# Le stazioni per dirlo

I grandi interventi strutturali che cambieranno il volto delle ferrovie italiane sono già avviati e produrranno i loro effetti nel giro di pochi anni. Ma intanto i primi positivi segnali del cambiamento in atto sono già contenuti nel nuovo orario ferroviario in vigore dal 31 maggio scorso. Segnali importanti perché da sempre l'orario è lo specchio più immediato e veritiero dell'intero sistema ferroviario.

Nella stesura del nuovo orario sono stati adottati i più moderni criteri di gestione al fine di raggiungere la massima utilizzazione delle risorse disponibili. Ma, soprattutto, sono stati introdotti principi di flessibilità per adeguare l'offerta alle diverse esigenze del mercato. Le novità più consistenti per quanto riguarda il settore viaggiatori, si chiamano Intercity, Eurocity, Cadenzamento. Più in generale è stata prevista una migliore inasprimento del treno e delle fermate, una maggiore attenzione alle caratteristiche dei diversi tipi di traffico (nazionale, interregionale, locale), non più visti in maniera conflittuale ma integrata.

L'obiettivo ultimo è di offrire servizi Intercity su tutte le principali relazioni della rete, con l'assetto del Sistema Alta Velocità sul l'asse Milano-Roma-Napoli, il cui completamento è previsto per il 1991-92. Fino a quella data, l'intensificazione della rete IC ricalcherà gli itinerari delle principali correnti di traffico, con la segmentazione dei servizi nei cosiddetti

«nodi» dove se ne verifica la rottura. Con il nuovo orario, dove il servizio cadenzato è già in funzione, l'offerta è su uno o due livelli così concepiti: sulle linee Milano-Roma, Roma-Venezia e Roma-Ancona i treni IC garantiscono il servizio per le relazioni d'estremità a lungo percorso e quelle fra le stazioni nodali intermedie, mentre il traffico affluente, regionale e interregionale, viene assicurato da treni diretti. La rete Intercity, dunque, soprattutto dove coincide con la rete cadenzata, si configura come un vero e proprio sistema di trasporto: relazioni a medio-lunga percorrenza collegate, in una o più località cerniera, con centri intermedi. Tale sistema determina una serie di conseguenze positive per chi opera e per chi viaggia: ripetizione sistematica delle stesse situazioni di circolazione, riduzione delle possibilità di «conflitto» fra treni di diverso livello, superamento del concetto di coincidenza e circoscrizione dell'effetto ritardo, specializzazione dei collegamenti e così via.

E i tempi di percorrenza? Abbastanza concorrenziali, almeno sulle relazioni fondamentali. Per avere risultati ancora migliori bisognerà aspettare i primi anni novanta, ma intanto, già da ora, cominciano a delinearsi i primi effetti di velocizzazione, flessibilità, qualità del servizio. Tutto contenuto nel nuovo orario: un primo passo verso quello che è considerato l'obiettivo degli anni novanta, il treno ideale che tutti auspichiamo.

Chi la detto che non si può cambiare la storia? Eppure, il 3 ottobre 1839, quando la famiglia reale borbonica inaugurò trionfalmente la Napoli-Portici, la prima strada ferrata italiana, sembrava che i giochi fossero fatti. La strada sembrava segnata. Per capirlo basta un paragone. Qualche anno prima, esattamente il 27 settembre 1825, in Inghilterra era stata inaugurata la prima ferrovia della storia. Ma mentre fra Napoli e Portici il treno serviva a trasportare i dignitari di corte e i sovrani, in Inghilterra il primo convoglio copriva il percorso Stockton-Darlington con i vagoni stipati di operai e la destinazione principale era far affluire sulle banchine del porto il carbone estratto dai giacimenti del Durham. Come dire che in Italia il treno ha scelto subito i viaggiatori, mentre in Inghilterra (come sarà poi per tanti altri paesi) la scelta è stata per le merci.

Ma la storia, appunto, si può riscrivere. Come? Ad esempio, cominciando a riequilibrare una bilancia che per un secolo e mezzo ha visto il destino del traffico merci nazionale condizionato pesantemente dall'ombra lunga della Napoli-Portici.

Un importante passo verso questo riequilibrio è senz'altro l'orario merci '87-'88. Prima di tutto con l'affermazione di una questione di principio: il traffico merci non viene più considerato traffico residuale, in cui i mezzi, il personale, i servizi possono essere distolti per soddisfare eventuali e improvvise esigenze del traffico viaggiatori. L'offerta presentata è di una rete di treni di qualità che si integrano armonicamente col reticolo dei treni viaggiatori. Non li condizionano, ma neppure ne dipendono. L'idea chiave di questa nuova strategia è di uscire da uno schema rigido d'orario. Nel caso delle merci, infatti, i flussi di traffico sono soggetti a variabili imprevedibili: economiche e di mercato. I flussi sono forte-

mente condizionati anche da fattori climatici (ad esempio nella produzione ortofrutticola). Le fluttuazioni della domanda, insomma, hanno consigliato di continuare a predisporre un'offerta inutilmente bloccata, magari modellata su risultati forzatamente inattendibili. Alla base del nuovo orario c'è invece una diversa attenzione alle esigenze della clientela, verificate attraverso apposite ricerche di mercato condotte a livello nazionale e regionale. Ed anche a fronte di una più esatta ricognizione della domanda potenziale e reale del mercato, resta comunque aperto un margine di flessibilità indispensabile per fronteggiare una quota di traffico imprevisto e imprevedibile. A tale fine è stata istituita una «riserva» di treni straordinari merci.

Ulteriore novità, rompendo le abitudini del passato, è che da quest'anno le Fs lanceranno sul mercato dei trasporti un'offerta sicura e regolare anche nei mesi di luglio e settembre, con un incremento dei servizi del 7%. Una generale velocizzazione produrrà infine una riduzione dei tempi di percorrenza che varia da un minimo di una decina di minuti ad un massimo di 4 ore. Insomma, più veloci e potenti, più flessibili alle esigenze del mercato, più capillari nella rete, complessivamente più affidabili, i servizi merci Fs presentano con il nuovo orario molte più chance del passato per gli operatori nazionali e stranieri.

Cambiano i treni, più veloci, più comodi e puntuali, cambia l'orario, cambia il modo di viaggiare. E le stazioni? Sapranno aggiornare la loro funzionalità, rinnovare la propria immagine in sintonia con l'evolversi della «cultura» ferroviaria? Già da tempo le Ferrovie italiane hanno avviato interessanti iniziative per il loro rilancio e per un potenziamento non solo tecnologico e strutturale ma anche, più immediatamente, rappresentativo di un processo di riqualificazione dell'intero servizio ferroviario.

In alcune grandi stazioni il viaggiatore avrà notato quanto il problema dell'informazione al pubblico, spesso carente, sia stato in parte superato con l'installazione di distributori automatici di notizie che arrivano anche a domicilio grazie ai nuovi sistemi video elettronici (videotel, videotex). Vere e proprie isole di self-service informativo consentono, e consentiranno sempre più, non solo di avere notizie su arrivi, partenze, coincidenze, ma anche sugli alberghi, i programmi culturali, i mezzi di trasporto della città in cui ci si trova: un servizio, questo, che non è a disposizione solo di chi viaggia ma è usufruibile da chiunque, a sottolineare la vocazione socializzante di un edificio pubblico che la città sembra spesso voler dimenticare.

E il rilancio della stazione passa anche attraverso il suo recupero all'ambiente urbano. Alcune recenti iniziative culturali hanno dato prova che gli spazi ferroviari, di notevole suggestione visiva ed emozionale, sono degli eccezionali contenitori per mostre, sfilate di moda, convegni, spettacoli. Ma la stazione non è forse anche il luogo dove ogni giorno transitano più persone che in qualunque altra parte della città? Utenti del treno, frequentatori occasionali o abituali, semplicemente attratti dalla vitalità naturale del luogo? A quelli e a questi le Fs cominciano a offrire occasioni nuove, anche commerciali, per trascorrere il

tempo dell'attesa e non solo quello: a Roma e a Milano, ai generici bazar di chincaglierie e souvenir si sono sostituiti negozi con articoli di qualità che rispondano anche alle esigenze del viaggiatore più ricercato. Ma accanto alla presenza di negozi di media dimensione si prevedono, per l'immediato futuro, strutture di tipo più complesso come drugstore, con settori specializzati anche in generi alimentari, dove sia il viaggiatore che il frequentatore abbiano la certezza di trovare quanto gli è necessario anche dopo le faticose ore venti.

La stazione, insomma, come spazio polifunzionale, dove accanto al «servizio treno» le Fs si preparano a offrire, come un qualsiasi operatore economico, un ventaglio di opportunità nuove connesse con quelle della mobilità ma non solo. Nel giro di pochi anni le aree ferroviarie, collocate il più delle volte nel cuore della città, diventeranno spazi nevralgici non solo per la confluenza di più modalità di trasporto ma anche per la concentrazione di attività commerciali e imprenditoriali: parcheggi, centri direzionali, negozi, alberghi, con il rilancio conseguente delle zone circostanti fino a oggi predilette soprattutto dagli sbandati e dagli emarginati.

Il vento di rinnovamento che soffia ormai sull'intero sistema ferroviario riguarderà anche le stazioni. E con lo stesso obiettivo: offrire finalmente quel livello di qualità del servizio che il paese aspetta da troppi anni.

