



CLAUDIA CUCCHIARATO

MADRID
centrale@unita.it

Ha appena compiuto un anno. È un bebè, ma di strada ne ha fatta parecchia e, soprattutto, promette di percorrere ancora molti chilometri. Perché non è solo più comodo, più veloce, più ecologico e più puntuale, adesso sta diventando anche più economico, grazie ad alcune recenti offerte – anteriormente prerogativa delle compagnie aeree private – che permettono un risparmio fino al 60% del valore del biglietto.

L'Ave, il treno dell'alta velocità spagnola, gestito dall'ente ferroviario statale Renfe, dal 20 febbraio del 2008 permette di spostarsi da Madrid a Barcellona (658 km) in due ore e mezza precise precise, per un prezzo che ruota attorno ai 120 euro. Da

centro a centro, ritardi permettendo e spesso rimborsati, l'Ave batte sul tempo l'aereo di 10 minuti e si sta già avviando verso il monopolio del trasporto su una rotta un tempo considerata tra le più redditizie del mondo. Il treno superveloce ha iniziato dieci anni fa ad unire alcune delle principali città spagnole (Madrid, Siviglia, Granada, Tarragona, Saragozza, Bilbao...) e presto arriverà oltrefrontiera, fino a Parigi e Lisbona. Zapatero ha fatto di questo progetto uno dei suoi cavalli di battaglia, promettendo un investimento pubblico di 108 miliardi di euro affinché ognuno dei 46 milioni di abitanti di Spagna possa avere, entro il 2020, una fermata dell'Ave a meno di 50 km da casa. A Barcellona, la costruzione di una stazione centrale dedicata esclusivamente all'alta velocità ha fatto scoppiare una polemica che per ora vede i detrattori in calo, ma che non smette di provocare tensioni. Negli ultimi tre anni sono stati incaricati diversi studi e interpellati decine di esperti per capire se il

saggio di questo treno sotto le fondamenta di uno dei simboli architettonici della città possa, in qualche modo, mettere in pericolo la sua stabilità. «Il treno che minaccia la Sagrada Familia», così hanno iniziato a chiamare l'Ave alcuni barcellonaesi, che hanno anche fatto circolare un manifesto di protesta firmato da 6.600 persone in tutto il mondo. Ma il progetto va avanti imperturbato secondo i piani del ministero di Sviluppo, condotto dall'andalusa Magdalena Álvarez. «Mi romperete ma non riuscirete a piegarvi», ha detto l'anno scorso a chi, dopo un preoccupante cedimento del terreno in una stazione in costruzione fuori Barcellona, chiedeva le

sue dimissioni o almeno una revisione del piano per la rete ferroviaria della città catalana. «Maleni», questo è il soprannome della ministra, non si piegherà: i dati le danno ragione. Questo treno fa risparmiare tempo e denaro a tutti, perché favorisce una maggiore concorrenza nel mercato dei trasporti e fa scendere, di conseguenza, i prezzi dei voli. Con l'alta velocità il treno è tornato di moda in un paese la cui rete ferroviaria ha subito storicamente ritardi e penalizzazioni. I binari della penisola iberica sono infatti diversi, più ampi, rispetto a quelli del resto d'Europa. Il cosiddetto «ancho ibérico» è stato adottato durante il Franchismo perché si pensava che la conformazione del territorio spagnolo richiedesse locomotori più potenti, con vie più larghe. L'«ancho ibérico», però, è anche una delle cause dell'isolamento commerciale in cui ha vissuto la Spagna fino alla fine degli anni 70. L'Ave viaggia su binari «europei», molti lo salutano come un portatore di novità e benessere. E poi, oltre ad essere estremamente veloce e comodo (poltrone con presa elettrica

per il PC, connessione internet Wi-Fi, bar, ristorante, film e programmi musicali, solo per elencare alcuni dei comfort di bordo), è anche ecologico. Le stime parlano di un 18% in meno di energia consumata

rispetto ai treni tradizionali e di un'emissione di sostanze inquinanti cinque volte minore rispetto all'aereo. L'unico neo, fino a un mese fa, il prezzo. Ma se si compra il biglietto con due settimane di anticipo, si risparmia almeno la metà. L'aereo, di conseguenza, perde sempre più quota sul mercato. A fine gennaio, Aena, la compagnia pubblica che gestisce gli aeroporti spagnoli, ha fatto sapere che il flusso di viaggiatori nell'ultimo anno è sceso del 47,2%. Una catastrofe, che però non si sta abbattendo sugli operatori con la potenza che ci si aspettava. La compagnia di bandiera spagnola, Iberia, ha perso 7 milioni di passeggeri nel 2008: un 17% in meno di biglietti venduti rispetto all'anno anteriore. Ed è proprio sulla tratta Barcellona-Madrid, monopolizzata fino all'anno

scorso dal servizio «puente aereo» (biglietti aperti per un volo all'ora da entrambe le città a tariffe che vanno dai 200 ai 400 euro), che la tragedia si sta consumando. Iberia non offre dati aggiornati,

ma già quest'estate erano più del 60% i viaggiatori assidui del «puente aereo» passati all'Ave. Tuttavia, il bilancio dell'azienda è ancora sano, anche grazie al successo della sua compagnia low-cost Clickair, recentemente accorpata a Vueling.

La convivenza treno-aereo è possibile, paradossalmente, proprio grazie alla crisi economica. La caduta del prezzo del petrolio ha consentito agli operatori aerei di

parare il colpo che viaggia sui binari dell'alta velocità a suon di offerte. Oggi è possibile pagare anche solo 20 euro un biglietto che fino a un anno fa non si riusciva a trovare per meno di 60. E mentre il treno si trasforma nel mezzo di trasporto preferito dai manager con la ventiquattre (il quotidiano La Vanguardia qualche mese fa ha battezzato l'Ave «el tren del maletín»), l'aereo spopola tra i giovani con zaino in spalla e pochi soldi in tasca, disposti a spostarsi fino alla periferia per raggiungere l'aeroporto, a farsi palpeggiare al gate, a spegnere il cellulare per diverse ore, a rinunciare a consultare la posta elettronica... Insomma, a viaggiare più scomodi, forse, ma più tranquilli. ♦

E in Italia il Frecciarossa spinge le compagnie a fare prezzi low-cost

Una vera guerra. A colpi di comunicati ufficiali, di dati prima confermati e poi smentiti, di accuse sui finanziamenti statali ricevuti o negati. Sfruttando lo sprofondo Alitalia, le Ferrovie dello Stato targate Mauro Moretti si stanno rifacendo la reputazione. Intendiamoci, stiamo parlando solo ed esclusivamente della Milano-Roma e viceversa, perché per il resto il treno in Italia rimane un ferro vecchio, come ben sanno i 3 milioni di pendolari che ogni giorno sono costretti a immergersi nei carri-bestie offerte loro dalle stesse Fs. Limitandoci dunque al collegamento fra le due metropoli più importanti del paese, dal 10 dicembre 2008 la concorrenza del Frecciarossa, il nuovo treno che sfrutta la nuova tratta ad Alta velocità fra Milano e Bologna, sta mettendo ko la nuova e fragile Alitalia. Nella versione senza fermate intermedie a Firenze e Bologna, il treno impiega 3h30'. Con la sottolineatura da parte di Fs che si tratta di arrivare dal centro di Milano al centro di Roma. Il paragone con l'aereo dunque va fatto aggiungendo all'ora e 10 minuti del volo Linate-Fiumicino il tempo che si «spreca» a raggiungere l'aeroporto di partenza e spostarsi da quello di arrivo al centro città. Le stime, traffico permettendo, rendono praticamente uguale i tempi di percorrenza. E allora la guerra è ormai limitata al prezzo. Per reggere ai 67 euro che costa la seconda classe del Frecciarossa, Alitalia è dovuta scendere a prezzi da low-cost: offerte da 91 euro e per giunta andata e ritorno. Prezzi impensabili anche solo fino a due mesi fa. E che stanno a testimoniare come la botta ricevuta da Fs sia stata fortissima.

Sulla luculliana torta stimata in 300 milioni di euro sta poi mirando come un avvoltoio anche Lufthansa. Sfruttando la quasi assenza di Alitalia da Malpensa, dal primo aprile la compagnia di bandiera tedesca partirà all'assalto con ben 7 voli giornalieri per Roma.

E altre compagnie stanno facendo carte false per partecipare al banchetto.

MASSIMO FRANCHI