

## **SERVIZIO "AUTO AL SEGUITO": UNA PROPOSTA DELL'ASSOCIAZIONE FERROVIE IN CALABRIA**

Nonostante siano trascorsi quasi cinque anni dalla soppressione del servizio di "auto al seguito" sui treni notturni di Trenitalia, centinaia di potenziali clienti ancora oggi contattano la nostra associazione per richiedere informazioni (e spesso, a ragione, anche per protestare...), relative proprio a questa tipologia di offerta integrata oggi non più esistente, ma che per oltre 40 anni ha contraddistinto gli spostamenti tra nord e sud di milioni di italiani...in tempo di vacanze e non solo.

Considerando quindi la notevole mole di utenza potenziale, e considerando che gran parte di essa è oggi costretta a spedire l'automobile a mezzo di bisarche ed autotreni di società private di autotrasporto (con tariffe spesso proibitive), l'Associazione Ferrovie in Calabria ha nelle ultime settimane elaborato alcune proposte di ripristino del servizio di trasporto su rotaia di auto e motocicli.

### **SERVIZIO AUTO AL SEGUITO "TRADIZIONALE" LE DIFFICOLTA' RISCONTRATE**

La prima azione che l'Associazione Ferrovie in Calabria ha compiuto nello stilare la proposta, è stata la valutazione della reale possibilità di utilizzo dei carri per trasporto auto al seguito di Trenitalia (tipo "DDm"), accantonati in vari scali d'Italia dal dicembre 2010. Il riscontro che si è avuto, è stato purtroppo quello che si temeva, vale a dire che, allo stato attuale, decine di carri sono state già demolite negli ultimi anni, ed i pochi superstiti necessiterebbero di costosi interventi di revisione, con relativa installazione di condotte a 18 poli passanti per la lateralizzazione delle vetture, necessarie in caso di inserimento dei carri in composizione tra locomotiva e carrozze.

### **LA PROPOSTA ALTERNATIVA**

L'Associazione Ferrovie in Calabria ha puntato quindi ad una proposta parzialmente alternativa al servizio di auto al seguito "tradizionale", che prevedeva i carri auto aggregati ai treni viaggiatori notturni. Come avviene già in Francia ed in altre nazioni europee, non sarebbe da sottovalutare l'istituzione di treni completi per trasporto auto, con origine e destinazione nei vari hub "auto al seguito" già esistenti in Italia, dotati di rampe per il carico/scarico delle automobili, alcune delle quali rimesse a nuovo nei primi anni del 2000. Per l'effettuazione di questi convogli, ci si potrebbe infatti servire - previo noleggio - dei carri merci normalmente utilizzati per il trasporto di automobili nuove (in uscita dagli stabilimenti di produzione), molti dei quali sono oggi inutilizzati ma atti all'esercizio, a causa del calo di questo segmento di traffico merci negli ultimi anni.



**Esempio di carro Laekks utilizzato per il trasporto di automobili. Foto Gabriele Cipolla.**

Il proprietario dell'automobile spedita in treno (eventualmente con relativi familiari/amici), potrebbe invece raggiungere la destinazione dell'auto tramite ferrovia, servendosi dei treni già esistenti (dalle Freccie agli InterCity ed IC Notte), o di qualsiasi altro vettore di trasporto. Ovviamente, nel caso di utilizzo del treno, sarebbe auspicabile prevedere offerte specifiche "treno+auto", magari distinte tra "Freccia + auto" e "IC/ICN + auto", per incentivare chiaramente l'utilizzo del vettore ferroviario sia per il transfert dell'automobile, e sia per il viaggio del titolare del veicolo con eventuali accompagnatori. Da non sottovalutare, inoltre, l'eventuale istituzione di tariffe promozionali last minute, e delle ormai irrinunciabili tariffe "economy" e "supereconomy" che potrebbero essere adattate anche a questa tipologia di servizio.

Sarebbe inoltre necessario prevedere la possibilità di ritiro del veicolo a destinazione, da parte di persone delegate dal titolare dell'autovettura, ovviamente previa comunicazione dei nominativi da parte dello stesso, e verifica dell'identità da parte di personale Trenitalia addetto, al momento dello scarico.

## **GLI ITINERARI PROPOSTI**

Esattamente come per i servizi "auto al seguito" tradizionali, i nuovi servizi di spedizione automobili, si andrebbero a sviluppare sulle direttrici di maggiore traffico tra Nord e Sud Italia, specie nel periodo estivo ed eventualmente a ridosso e durante le principali festività (Natale e Pasqua). Un esempio di servizio estivo, potrebbe essere il seguente in senso nord-sud:

**- TrenAuto Milano S. Cristoforo – Lamezia Terme Centrale (sgancio carri) – Villa San Giovanni**

*Si effettua lunedì, mercoledì, venerdì*

**- TrenAuto Torino Porta Nuova – Lamezia Terme Centrale (sgancio carri) – Villa San Giovanni**

*Si effettua martedì, giovedì, sabato*

**- TrenAuto Milano S. Cristoforo – Bari Centrale**

*Si effettua martedì, giovedì, sabato*

**- TrenAuto Torino Porta Nuova – Bari Centrale**

*Si effettua lunedì, mercoledì, venerdì*

In senso sud-nord, invece:

**- TrenAuto Villa San Giovanni – Lamezia Terme Centrale (aggancio carri) – Milano S. Cristoforo**

*Si effettua martedì, giovedì, sabato*

**- TrenAuto Villa San Giovanni – Lamezia Terme Centrale (aggancio carri) – Torino Porta Nuova**

*Si effettua lunedì, mercoledì, venerdì*

**- TrenAuto Bari Centrale – Milano S. Cristoforo**

*Si effettua lunedì, mercoledì, venerdì*

**-TrenAuto Bari Centrale – Torino Porta Nuova**

*Si effettua martedì, giovedì, sabato*

Dopo il primo periodo sperimentale, si potrebbe inoltre valutare l'estensione del servizio ad altre tratte che negli anni sono state servite da "Auto al Seguito", come per esempio Bari – Venezia Mestre e vv, Villa San Giovanni/Lamezia Terme – Venezia Mestre e vv, Villa San Giovanni/Lamezia Terme – Roma Termini, senza sottovalutare il potenziale bacino d'utenza siciliano, che per i primi tempi potrebbe comunque essere sostenuto dal servizio di trasporto auto limitato a Villa San Giovanni, magari istituendo un'ulteriore iniziativa promozionale auto+traghetto RFI/Bluvia, con trasbordo tra treno e nave e viceversa. Anche alcune località intermedie del Centro/Nord Italia si potrebbero in futuro rivalutare, come per esempio Alessandria e Livorno (le cui rampe di carico/scarico auto sono già utilizzate da operatori ferroviari esteri), senza dimenticare Genova Piazza Principe o Verona. Potenzialmente di successo anche il ripristino del trasporto auto su rotaia da/per Napoli Centrale e Brindisi, considerando che in quest'ultima località potrebbe avvenire un interessante interscambio ferro/nave, con intercettazione del notevole flusso di autoveicoli esistente tra Grecia ed Italia specie in estate.