



Il dossier

Metà della rete ancora a binario unico più di un milione i pendolari in fuga

di Aldo Fontanarosa
e Antonio Frascilla

ROMA – Metà della rete ancora a binario unico. Dietro la cartina di tornasole dell'alta velocità, che incide per il 10 per cento appena della rete, i pendolari vivono incubi quotidiani tra ritardi e intoppi: non a caso oltre un milione di passeggeri mancano all'appello rispetto agli anni pre-Covid. E, ancora, i treni merci e locali sono vecchi e viaggiano su linee dove i controlli sono carenti. È la radiografia di un'Italia dalle ferrovie sempre più fragili. E basta un incidente, come quello accaduto a Firenze, per far andare in tilt tutta la rete.

I controlli carenti

Su 16 mila chilometri di rete, 9 mila sono a binario unico. E c'è un tema di controlli. Scrive l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie nell'ultimo rapporto, premettendo che due indicatori chiave – il numero di incidenti e morti in Italia – flettono verso il basso, tra il 2005 e il 2021: «Rimangono ancora diversi ambiti di miglioramento del processo manutentivo attuato dai gestori dell'infrastruttura». Secondo gli ispettori dell'Agenzia in diversi tratti non si ha ad esempio contezza dello stato dell'arte dei binari: «In alcuni casi le non conformità riguardano la tracciabilità delle esigenze manutentive emerse dalle attività di diagnostica – si legge nel rapporto – la conoscenza dello stato termico del binario e l'adozione dei provvedimenti indicati nelle procedure ri-

sultano ancora non completamente sotto controllo. L'attività di visita alle opere d'arte risulta non sempre attuata e in conformità a procedure e istruzioni di riferimento». Non va molto meglio sul fronte dei controlli sui convogli: «Sono emerse non conformità nel controllo della manutenzione dei veicoli, in particolare dei mezzi di trazione. Ciò che desta attenzione è soprattutto il fatto che alcuni gestori continuano a rimanere in silenzio rispetto alle azioni proposte nei loro piani. Inoltre, sono emerse non conformità nei processi di gestione della pianificazione degli interventi».

Odissea pendolari

Intanto i pendolari – stanchi forse di soffrire – sui treni regionali salgono sempre meno. Nel 2020 e nel 2021, il Covid ha fatto scendere centinaia di migliaia di italiani dai treni, preoccupati di contrarre il virus nei vagoni affollati delle linee locali. Ora però che la pandemia è arginata, tante persone a bordo non tornano più. Nel suo rapporto "Pendolaria 2023", Legambiente stima in un milione 198 mila 178 i viaggiatori che tuttora voltano le spalle ai regionali, percepiti come vecchi e insicuri. Prendevano questi treni nel 2019, rinunciano invece nel 2022.

E così l'istantanea di un Paese diviso in due si fa sempre più nitida. L'Italia ha snodi ferroviari efficienti (Milano, Roma, Napoli) e altri critici,

come Firenze teatro dell'ultimo incidente. C'è l'alta velocità delle Frece e di Italo che fa il pieno di viaggiatori. Nel 2019, la sola Trenitalia ha imbarcato sugli scattanti Etr rossi oltre 40 milioni di persone. E ci sono invece convogli regionali cadenti che starebbero molto meglio nel Museo ferroviario di Pietrarsa (Napoli) piuttosto che in servizio sui binari: la loro età media è di 17,3 anni nel Lazio, di 21,5 in Umbria, di 22 in Molise.

Il nodo Pnrr

L'ammodernamento delle rete, la ristrutturazione di treni già in servizio, l'acquisto di convogli all'avanguardia (soprattutto per le linee regionali). Tutto questo passa anche dal Piano di rilancio dell'economia (il Pnrr), largamente finanziato dall'Unione europea. Al capitolo ferrovie, il Piano stanziava 25 miliardi di euro. In verità, pur di rispettare la scadenza del 2026 e completare i lavori, i governi Conte II e Draghi hanno infilato nel Piano molte opere già sostenute da altri fondi. A conti fatti, e in molti casi, il Piano non garantirà dunque qualcosa di effettivamente nuovo rispetto alla programmazione già avviata. Qualche esempio concreto: sia la linea rapida (ma non ad alta velocità) tra Palermo e Catania o sia la Napoli-Bari erano già finanziate da tempo.

Nel Pnrr sono previste anche la Torino-Lione, il valico di Genova, il potenziamento dell'accesso al Bren-

nero, la Roma-Pescara e l'alta velocità da Salerno e fino a Reggio Calabria. Ma circola già al ministero delle **Infrastrutture** un elenco di opere che saranno sfilate dal Pnrr perché in evidente ritardo. Nel mirino ci sono – ad esempio – la Roma-Pescara e alcuni lotti dell'alta velocità, proprio da Salerno a Reggio. Un'altra fetta del Piano riguarda l'acquisto di nuovi treni. E qui le difficoltà riguardano soprattutto le gare indette dalle Regioni. Al momento ne so-

no andate deserte per oltre 200 milioni, in Calabria e in Abruzzo. Soldi che erano destinati all'acquisto di locomotori all'idrogeno, molto meno inquinanti. Migliore fortuna potrebbe avere la partita degli Intercity. Il Pnrr dovrebbe portare in dote 7 treni per la Reggio Calabria-Taranto (dei gioiellini ibridi, elettrici e diesel); e 70 nuove carrozze notte per i siciliani in viaggio. Se tutto questo diventerà realtà, l'Intercity potrebbe conoscere una seconda gioventù

in un Paese che scommette ormai solo sull'alta velocità. In 12 anni, tra il 2009 e il 2021, l'offerta di Intercity è diminuita del 17%.

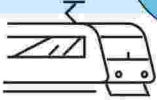
Intanto mentre il governo rispolvera il Ponte sullo Stretto anche se irrealizzabile, i pendolari dell'isola continuano a soffrire. Percorrere i 248 chilometri da Ragusa a Palermo – ad esempio – richiede ancora 4 ore e 23 minuti di viaggio. Ovviamente con un cambio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri della rete ferroviaria

Totale linea ferroviaria in esercizio

16.829
chilometri



Linee a doppio binario

7.731

Linee a binario unico

9.098

Linee elettrificate

12.184

Linee non elettrificate

4.645

Linea Alta velocità

1.467

E la partita dei fondi



25

miliardi

il valore del Pnrr per il miglioramento della rete ferroviaria



30

miliardi

il valore della gara di appalto in programma nel 2023



210

milioni

le gare di appalto andate deserte nel 2023

L'allarme dell'Agenzia sulla sicurezza: manca la mappatura dei lavori
Tutte le opere che rischiano di essere sfilate dal Pnrr

