



I TRASPORTI

La via crucis dei treni regionali sono più lenti di trent'anni fa

LEONARDO DI PACO

Via crucis, disagio, inadeguatezza, ritardi, lentezza. Sono i termini più utilizzati nell'ultimo rapporto Pendolaria 2023 di Legambiente per descrivere la quotidianità dei tre milioni di pendolari italiani. Dall'analisi emerge un Paese a due velocità. - Pagine 24-25

BUSCAGLIA - PAGINA 24



“

Stefano Ciafani
presidente di Legambiente

Al ministro Salvini chiediamo di dedicare ai pendolari la stessa attenzione riservata ai cantieri delle grandi opere: ci sono tanti interventi da fare, più utili anche se mediaticamente meno visibili del ponte sullo Stretto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



185509

L'ODISSEA DEI TRASPORTI

Lento come un treno

Non solo ritardi, su alcune tratte viaggi più lunghi di 30 anni fa
Legambiente denuncia: sempre privilegiata la mobilità su gomma

LEONARDO DI PACO

Via crucis, disagio, inadeguatezza, ritardi, lentezza. Sono i termini più utilizzati nell'ultimo rapporto *Pendolaria 2023* di Legambiente per descrivere la quotidianità dei tre milioni di pendolari italiani. Dall'analisi emerge un Paese a due velocità: da una parte il successo dei Frecciarossa in termini di passeggeri, raddoppiati nel post pandemia, dall'altra i tagli a Intercity e treni locali, con una forte emergenza al Sud, anche a causa di politiche regionali troppo attendiste.

A conferma di un'infrastruttura ferroviaria dall'andamento lento, soprattutto sulle linee locali, basta sfogliare le tabelle di marcia disponibili sul sito della fondazione Fs. Il tempo pare essersi fermato: molti treni 30 anni fa percorrevano le distanze tra città in tempi non molto diversi da quelli attuali. Su alcune tratte c'è stato addirittura un peggioramento. Le regioni del Nord-Ovest sono un caso esemplare di questo stallo. Nel 1993, ad esempio, se da Torino Porta Nuova si voleva raggiungere la stazione di Genova Porta Principe si poteva salire su un treno che impiegava 95 minuti. Oggi, trent'anni dopo, sulla stessa tratta il treno più veloce impiega 111 minuti, che diventano 120 se si opta per un locale. Discorso simile se dal Piemonte si vuole raggiungere la Valle d'Aosta o la Liguria. Ad esempio per andare a Ventimiglia da Torino nel 1993 si poteva optare per il treno che passava da Cuneo, impiegando poco meno di tre ore. Oggi quella linea non esiste più. Bisogna per forza passare da Savona o da Genova, cambiando treno, per un viaggio di circa quattro ore e mezza.

La causa di questi ritardi è dari-

cercarsi nella preferenza degli investimenti per il trasporto su gomma. Secondo i dati del Conto nazionale trasporti, dal 2010 al 2020 sono stati realizzati 310 chilometri di autostrade, migliaia di chilometri di strade nazionali ma appena 91 chilometri di metropolitane e 63 chilometri di tranvie. Se si parla di inaugurazioni di nuovi binari cittadini, quindi metropolitane o tranvie, negli ultimi cinque anni si è viaggiato al ritmo di un chilometro e mezzo all'anno di nuove metropolitane, con il dato complessivo che sale a 5,4 chilometri solo grazie alla recente apertura del primo tratto della M4 a Milano. Il confronto con altri Paesi europei è impietoso: le linee metropolitane si fermano a 254 chilometri totali. Pochissimo se si pensa che i chilometri di metropolitane, in tutta Italia, sono paragonabili a quelli di singole città come Madrid (291,3) o Parigi (225,2).

Un po' migliore la situazione del trasporto ferroviario, anche se con notevoli differenze tra regioni. Il merito è attribuito soprattutto alle risorse europee che hanno permesso a Trenitalia di avviare un rinnovo del parco di treni circolante: oggi l'età media di un convoglio è 15,3 anni. Un punto dolente è invece l'inadeguata attenzione al trasporto ferroviario locale da parte delle Regioni. «Nel 2021 gli stanziamenti sono stati, in media, pari allo 0,57% dei bilanci regionali, in miglioramento rispetto allo 0,34% registrato nel 2020, ma in diminuzione rispetto allo 0,65% del 2019». In quest'ottica Legambiente stima uno sforzo necessario di 2 miliardi di euro all'anno fino al 2030. Messo particolarmente male è il Sud, che patisce ritardi doppi rispetto a quelli del Nord - in Sicilia le corse dei treni regionali sono 506 al giorno contro le 2.173 del-



la Lombardia - ma che a livello di trasporti è ancora incagliato su altri dibattiti, ad esempio il ponte sullo Stretto di Messina. I casi eclatanti sono diversi, dall'assenza di un collegamento diretto fra Napoli e Bari fino alle numerose linee chiuse da anni, incluse quelle della tratta Corato-Andria, in Puglia, ancora inattiva dopo 6 anni e mezzo dall'incidente del 12 luglio 2016 che causò 23 morti. Nel rapporto *Pendolaria 2023* torna anche la classifica delle 10 linee ferroviarie peggiori d'Italia. Nelle prime posizioni le ex linee Circumvesuviane, caratterizzate da numerosi incidenti, ritardi e soppressioni, la «Metromare» Roma-Lido e la Roma Nord-Viterbo, con ritardi medi di trenta minuti e una corsa saltata su tre, o la Catania-Caltagirone-Gela con aumenti tariffari che crescono di pari passo con i ritardi dei treni. Segue la Milano-Mortara, la linea più inaffidabile del Nord. Alla settima posizione c'è la Novara-Biella-Santhià.

Secondo il presidente nazionale di Legambiente, Stefano Ciafani, «il tema dei pendolari e del trasporto su ferro devono diventare una priorità del governo Meloni. Il Paese ha bisogno di aumentare il numero di passeggeri che viaggiano in metro e in treno, se vuole migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni». Al ministro delle Infrastrutture Salvini «chiediamo di dedicare ai pendolari la stessa attenzione che ha messo in questi mesi per il rilancio dei cantieri delle grandi opere. Perché ci sono tantissimi investimenti e opere pubbliche da fare nel settore dei trasporti, meno visibili mediaticamente del ponte sullo Stretto ma molto più utili alla collettività». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Molte delle linee peggiori sono al Nord
Nella lista c'è anche la Novara-Biella

Nel 1993 si andava da Torino a Genova in 95 minuti: adesso ne servono almeno 111

LE DIECI LINEE PEGGIORI D'ITALIA

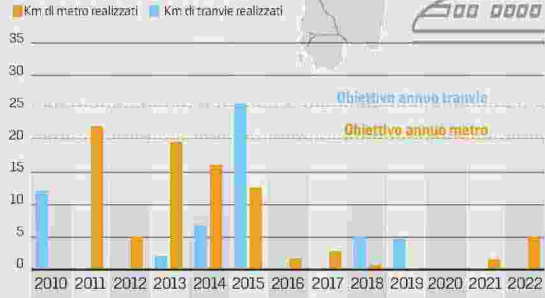
— Rete ferroviaria

- 1 Ex linee Circumvesuviane
ca. 142 km; 6 linee e 96 stazioni
- 2 Roma-Lido e Roma Nord-Viterbo
28,3 km e 101,9 km
- 3 Catania-Caltagirone-Gela
ca. 135 km
- 4 Milano-Mortara
44 km
- 5 Verona-Rovigo e Rovigo-Chioggia
96,6 km e 57 km



- 6 Genova-Acqui-Asti
46 km
- 7 Novara-Biella-Santhia
78 km
- 8 Trento-Bassano del Grappa
96 km
- 9 Portomaggiore-Bologna
45 km
- 10 Bari-Bitritto
10 km

I ritardi delle **infrastrutture** ferroviarie nel nostro Paese
 Km di metro e tranvie realizzati tra il 2010 e il 2022



Fonte: L'ambiente - Pandolaria 2023



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.