

Il dossier

DS6901

DS6901

# Troppi treni e rete sotto stress il disastro annunciato dell'estate dei ritardi

Luglio e agosto neri  
per Tav e Intercity:  
ieri l'ultimo guasto  
Governo sotto accusa  
di Aldo Fontanarosa

**ROMA** – Come un salto indietro alle inefficienze e alle sofferenze di 20 anni fa. In questo luglio ed agosto, i treni italiani hanno perso - in tanti, troppi casi - la puntualità e l'affidabilità che si erano faticosamente guadagnati sui binari. E l'alta velocità, un fiore all'occhiello del Paese, si sta adesso meritando le maledizioni di migliaia di italiani e turisti stranieri, tormentati da ritardi ricorrenti e svariate cancellazioni. Una crisi seria, forse non casuale, che arriva al momento sbagliato, nel pieno di un'estate caldissima. In Parlamento, allora, le opposizioni vogliono che il ministro Matteo Salvini riferisca sul caso e sul caos. E mentre le associazioni dei consumatori stilano la classifica delle regioni più in affanno (sul podio Calabria, Toscana e Campania), l'aereo si prende la sua rivincita. Torna sostenuta la vendita di biglietti da Linate a Fiumicino (e ritorno).

Per capire le ragioni di questa crisi italiana, converrà contare i treni che collegano Roma e Milano. In un seminario a gennaio, il docente Andrea Giuricin (dell'Università Bicocca) ha stimato in 164 i viaggi giornalieri dell'alta velocità (tra Trenitalia e Italo, numero rilanciato dal *Foglio*). Sono tantissimi, se paragonati ai 90 che collegano Madrid con Barcellona o ai 60 della Parigi-Lione. E il numero non diminuirà, al contrario. I fran-

cesi di SNCF entreranno sul mercato italiano aggiungendo 9 viaggi di andata e ritorno solo fra Torino e Napoli (dal 2026).

La rete dunque è sottoposta a uno stress significativo che è tra le cause dello stillicidio di guasti di questa estate. Soltanto ieri un'avarria a Roma Termini ha inflitto un ritardo superiore all'ora a due Frece da Torino fino a Salerno e Reggio Calabria. Invece un pistop - per niente rapido, a Bologna - ha molto rallentato una Freccia da Milano a Salerno. Ritardi vicini alla mezzora anche per due Italo del pomeriggio, da Bari a Torino e da Napoli a Trieste.

I tanti, troppi viaggi non sono l'unico problema. Alla fine i nostri treni si infilano tutti nello stesso cono di bottiglia. Con la sola eccezione di Bologna, che opportunamente dirotta l'alta velocità sui suoi binari sotterranei, le altre stazioni giocano la partita sullo stesso campo. Convogli di ogni tipo (regionali, Intercity, Frece) sono in partenza o in arrivo nell'unico livello dello scalo. Non è, questa, una soluzione efficiente, come provano tante realtà estere come Atocha di Madrid, accanto alla virtuosa Bologna.

Intanto, qui in Italia, stazioni già pronte - Roma Tiburtina e Napoli Afragola - potrebbero decongestionare due approdi storici come Termini e Napoli Centrale. Ma l'alta velocità non può puntare su Tiburtina o Afragola perché le due stazioni sono scomode: la metro che tocca Tiburtina funziona come funziona; la metro che dovrebbe collegare Afragola a Piazza Carlo III (centro di Napoli) è dise-

gnata solo sulla carta, tra gare deserte e promesse mancate.

Alle incognite delle grandi opere, si aggiungono le manutenzioni ordinarie lungo i binari. Mercoledì, Trenitalia ha prefigurato un agosto difficile per alcune tratte chiave (avvisi già da febbraio). Come l'alta velocità da Milano a Bologna che sarà in parte interrotta dal 12 al 18 (con un aumento dei tempi di viaggio fino a 2 ore). Come la Direttissima da Firenze a Roma, bloccata tra Chiusi e Orvieto (dal 12 al 23 agosto). Frece e Intercity - avverte Trenitalia - «accuseranno modifiche di orario, cancellazioni o deviazioni di percorso».

In questo scenario complicato, Matteo Salvini (Trasporti) sembra l'allenatore che incoraggia i suoi ragazzi a non mollare mentre perdono 4 a 0. Salvini - dicono al suo ministero - «ha ribadito a Fs e alle società collegate che è necessario massimo impegno per offrire un servizio all'altezza». Parole che - secondo le opposizioni - dimostrano una totale sottovalutazione dell'emergenza. Andrea Casu del Pd implora Salvini di interrompere il suo «eterno tour elettorale»; Raffaella Paita, Italia Viva, di riferire entro lunedì al Parlamento. Matteo Renzi, a bordo della sua Freccia



cia da Roma a Firenze con già 36 minuti di ritardo, si chiede attraverso X (l'ex Twitter) quale ministro dei Trasporti «abbia fatto peggio di Salvini». Angelo Bonelli (Alleanza Verdi e Sinistra) invita il ministro a deporre il plastico del Ponte sullo Stretto - «con cui gioca» - e a presentarsi dimissionario al Consiglio dei ministri. I parlamentari grillini delle Commissioni Trasporti (di Camera e Senato) ricordano infine che i disagi dei pendolari sui treni locali si sommano a

quelli delle Freccce.

E se l'alta velocità delude, riprende quota il traffico aereo da Linate a Fiumicino che proprio i treni rapidi avevano affossato. La tendenza è emersa già l'anno scorso quando 868 mila persone hanno volato lungo quella rotta (con una vistosa impennata rispetto al 2022). Quest'anno Ita Airways, che opera il collegamento tra i due scali, non dispera di sfiorare il milione. Con il treno stavolta ad aiutare l'aereo, perché a volte inaffidabile. ©RIPRODUZIONE RISERVATA

## La mappa dei ritardi

