

Binari Lenti

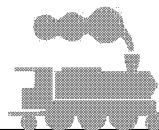
BELLE & ISOLATE

Mantova, Siena, Perugia,
Matera. Perché alcune
città italiane sono così
difficili da raggiungere?

DI STEFANO RODI



A Perugia alcuni tratti
della rete ferroviaria
regionale non vengono
riammodernati da 50 anni



IN ITALIA, quando si scende dai treni che sfrecciano ad Alta Velocità, spesso si prosegue su binari dove si sa più o meno quando si parte, ma non si sa quando e come si arriva. In alcuni casi, neanche troppo isolati, si va molto piano. Tra Ragusa a Palermo, per esempio, ci si sposta a una velocità media di poco superiore a quella che fanno i corridori, in bicicletta, in una tappa del Giro d'Italia: 4 ore e 30 per fare 250 chilometri.

Trenitalia spiega che il suo servizio, a livello nazionale, è molto migliorato negli ultimi anni: dichiara che 91 treni su 100 viaggiano puntuali (arrivano entro cinque minuti dall'orario previsto). La principale società italiana del trasporto ferroviario gestisce però soltanto 1,5 milioni di viaggi al giorno, mentre altri 3,9 sono suddivisi tra imprese di trasporto regionali e metropolitane. Ed è qui che, più frequentemente, gli spo-

stamenti diventano avventure, antiche e quotidiane. Ci sono città, ricche di storia, talvolta province, soprannominate le "belle isolate".

Benedetta Cantoni è nata in una di queste, a Mantova, 44 anni fa. Da 14 lavora all'organizzazione del *Festival Letteratura* con la responsabilità della logistica e dei trasporti. Ormai è un appuntamento che attira autori da tutto il mondo ma, «per arrivare col treno alla stazione della nostra città», osserva Benedetta, «la situazione è rimasta la stessa di sempre: terribile». La linea ferroviaria sulla quale si trova è penalizzata perché il tratto che la collega a Cremona è a binario unico. Alessandro Della Casa, che segue i rapporti con gli autori del *Festival*: «Non conto più il numero di volte che col treno sono rimasto fermo in aperta campagna. **La cosa che colpisce non è tanto il ritardo, quanto il fatto che il capotreno si aggira anche**

lui smarrito e non è in grado di dare ai passeggeri alcuna informazione.

Stefano Maggi insegna Storia della comunicazione e dei trasporti all'università di Siena, ed è anche l'assessore alla Mobilità del Comune. «Sulla linea dell'Alta Velocità, mentre tra Milano e Firenze c'è lo snodo di Reggio Emilia, tra Firenze e Roma non c'è nulla. Il risultato è che ci vuole meno ad andare nella Capitale da Reggio che da Siena, nonostante da noi ci sia circa la metà dei chilometri. Se ci fosse una stazione intermedia a Cortona, in Val di Chiusi, noi in due ore e mezzo saremmo a Roma». Qui però si entra nel dedalo di iter che coinvolgono regioni (in questo caso Toscana e Umbria), governo e scelte politiche.

In attesa che qualcosa si muova, sicuramente non ad Alta Velocità, le Ferrovie dello Stato osservano che «Trenitalia, con i suoi Freccialink (treno+bus),



Binari Lenti

→ ha avvicinato città come Siena, Perugia, Matera e Potenza a Roma e Milano e ai capoluoghi toccati dalla rete ad Alta Velocità, offrendo un servizio a mercato, ossia non finanziato da corrispettivi pubblici». Peccato però che il bus Freccialink da Siena a Firenze sia spesso completo. Per la città del Palio un altro problema resta il collegamento con Empoli: due tratte a binario unico e quindi disagi a non finire. «Sulla linea ferroviaria italiana», osserva Maggi, «**ci sono due ordini di problemi non più rinviabili: l'87% delle linee regionali è ancora a binario unico, e c'è una quantità di passaggi a livello non più compatibile con la quantità di traffico automobilistico:** nel 1981 le vetture circolanti erano 20 milioni, oggi sono 49». Il sindaco di Siena, Bruno Valentini, fa il suo caso personale: «Settimana scorsa ho partecipato a un'audizione dal Papa, che riceveva una delegazione di primi cittadini. In auto sono partito alle 8 e alle 10 e mezza ero in San Pietro. In treno mi sarei dovuto muovere alle sei. Questa difficoltà penalizza la città su turismo, commercio e università». Perugia è un altro caso critico, lontano dall'Alta Velocità, e peggiorato di recente dalla chiusura avvenuta a metà settembre della rete Fcu (Ferro-



Sopra, piazza del Campo. Siena si raggiunge anche con i bus. Sotto, Matera, collegata a Bari dalla lenta rete lucana

via centrale umbra): 147 chilometri che collegavano Terme, San Sepolcro, Città di Castello, Umbertide, Perugia e Marsciano. «Scontiamo ritardi di 50 anni nei quali non è stato fatto nulla», spiega Cristina Casaglioli, assessore al traffico, commercio e turismo. «Questa linea era vitale per noi, ma aveva bisogno di manutenzione. La Regione ha deciso di chiuderla per motivi di sicurezza. Per ora sono in servizio bus sostitutivi,

poi dovrebbero partire i lavori, ma nessuno conosce i tempi».

Ci sono poi città come Matera, unico capoluogo italiano che vanta il primato di essere tagliato fuori dalla rete ferroviaria nazionale, dove arrivare è ancora più complesso: il solo collegamento è con Bari, con la linea delle Fal (Ferrovie Appulo Lucane). Un'ora e 30, per fare meno di 70 chilometri, a una media che scende ampiamente sotto quella dei ciclisti nel Giro d'Italia. «Per capire il nostro problema con i collegamenti ferroviari», osserva il direttore dell'Atp Mariano Schiavone «non bisogna però limitarlo a Matera. La questione vale per l'intera Basilicata. Il Frecciarossa che arriva a Salerno con l'Alta Velocità poi si insabbia a passo di lumaca sui binari che lo portano fino a Potenza. Poco tempo fa ero su questo treno e il locomotore elettrico, all'altezza di Balvano, non è riuscito a superare la salita e si è dovuto attendere l'arrivo di uno diesel che ci ha spinto fino alla cima».



SRODI@CORRIERE.IT

