Il docente universitario

"Nelle tratte locali il treno oggi non è più competitivo"

Mancano gli investimenti

Il treno e il ferro torneranno protagonisti e innovatori come avvenne nell'Ottocento - prevede Stefano Maggi, ordinario di storia delle comunicazioni e dei trasporti all'università di Siena -. A patto che ci siano gli investimenti». Il suo libro *Le ferrovie* (Il Mulino) è appena giunto alla quarta edizione.

Se si crede nella centralità delle ferrovie e nel loro rilancio, nella «cura del ferro», da dove bisognerebbe partire?

«Bisogna investire di più nelle reti, cosa che è stata fatta in alcuni nodi, come il passante di Milano e Torino. Ma manca tutto il resto. Mentre c'è la tendenza sbagliata a lasciare le infrastrutture esistenti dotandole di nuove tecnologie. Per fare un esempio: da noi c'è il binario unico più diffuso in Europa, abbiamo il record. Ciò ovviamente crea continui ritardi, è una iattura. Per questo servirebbe un piano progressivo di raddoppio dei binari, anche perché in alcuni casi ne occorrerebbero pure quattro. Le ferrovie hanno delle potenzialità enormi che oggi sono trascurate. Serve un investimento nel ferro, infrastrutturale».

Uno dei temi ricorrenti evidenziati dai pendolari, al di fuori dell'alta velocità, è la lentezza delle corse. Cosa si può fare su questo fronte?

«Il problema è che in alcuni casi abbiamo tracciati degli Anni 40 che andrebbero rettificati, altrimenti si continuerà ad andare piano. Più in generale oggi ci sono tante linee dove si va sui 60-70 km all'ora. E questo non va bene, perché il treno non è competitivo. Gli itinerari vanno velocizzati. Ovviamente sono interventi che costano. Però così come si investe nelle strade lo si può fare anche nel ferro. Costa circa 2 milioni di euro a km l'adeguamento delle infrastrutture. Sono costi comparabili a quelli delle strade».

> Per le linee dove si viaggia a 60 all'ora come negli anni '40 servono 2 milioni a km di investimenti
>
> **Stefano Maggi**
> Ordinario di storia dei trasporti Università Siena

I pendolari vogliono anche avere voce sui contratti delle Regioni con gli operatori ferroviari. Chiedono troppo?

«Il problema è la loro complessità normativa e il fatto che alcune Regioni abbiano messo più soldi, altre meno. Gli uffici regionali non hanno le risorse per controllare il servizio, e sono ancora più in difficoltà se devono fare una gara per assegnarlo».

Esistono esperienze virtuose da prendere in considerazione?

«Ce ne sono diverse. Ad esempio l'Alto Adige ha creato un sistema integrato e ben funzionante del trasporto su gomma e di quello su ferro, dove sono messi insieme, con un unico sistema tariffario e con orari coordinati, bus di linea, funivie, funicolari, e treni regionali. Ma anche la Lombardia, che ha messo insieme Trenitalia e Ferrovie Nord, per gestire il trasporto ferroviario in tutta la Regione. Il punto è che bisogna coordinare treni e pullman. E anche le metropolitane, così come le tramvie di superficie, fanno parte di questa visione. Nelle grandi città bisogna fare scendere la gente delle auto e portarla in giro coi mezzi pubblici. Per farlo però questi devono andare più velocemente delle macchine. Ricordo che sempre di più è una questione di salute pubblica». [C.FR.]

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.