

Trasporto ferroviario a due velocità - Legambiente contro Trenitalia: “Tolgono treni locali per favorire l’alta velocità”

Il treno è il mezzo più veloce, economico e sostenibile per muoversi da una città all’altra, quante volte l’abbiamo sentito dire? Forse pochi sanno che sarebbe possibile collegare Ravenna e Ferrara con Firenze in appena 2 ore, senza dover passare per Bologna e spendendo appena una decina di euro. Ma con il nuovo orario sono praticamente scomparsi i collegamenti tra Ravenna, la bassa Romagna e Firenze. Eppure il treno Faenza-Firenze è sempre pieno di turisti e pendolari. “Pessima gestione della rete ferroviaria o manovra studiata per favorire l’alta velocità?”, si chiede Legambiente

“Nei mesi scorsi- racconta Yuri Rambelli, presidente del circolo Legambiente A. Cederna- avevamo raccontato come dalla Bassa Romagna, così come da Ravenna, fosse possibile raggiungere direttamente Firenze in treno attraverso il collegamento ferroviario via Faenza, un’alternativa comoda ed economica per collegare la Romagna con il capoluogo toscano, poi con il nuovo orario la sorpresa: il treno è sparito. Sarà un caso o c’è la precisa volontà di costringere i viaggiatori a prendere il frecciarossa Bologna-Firenze?”.

Sia sulla direttrice Lavezzola-Lugo-Faenza che su quella tra Ravenna e Faenza è ora praticamente impossibile un collegamento diretto con Firenze. I già pochi treni sono stati infatti in gran parte sostituiti da autobus che impiegano il doppio del tempo, non garantiscono lo stesso livello di comfort e sicurezza e quasi mai consentono di prendere la coincidenza per Firenze, a meno di non voler attendere un’ora in stazione a Faenza.

“Spesso come giustificazione di queste soppressioni si citano i costi, ma cosa c’entra con i costi far “ritardare” un treno o un autobus di 10 minuti, giusto in tempo per perdere la coincidenza?”, aggiunge Rambelli.

Il caso della ferrovia Faenza-Firenze è esemplare della potenzialità delle linee considerate “minori”. “Ritenuta negli anni scorsi praticamente un “ramo secco” e” stata, invece, fortemente difesa in particolar modo dai sindaci del Mugello, che si sono battuti per avere un servizio efficiente e cadenzato, con il risultato che ora i treni che collegano le due città sono sempre pieni di pendolari e turisti”, rileva Yuri Rambelli, presidente del circolo Legambiente A. Cederna.

Un’estensione del servizio a Ravenna e alla Bassa Romagna consentirebbe di realizzare un collegamento rapido tra città d’arte sul triangolo Ravenna-Firenze-Ferrara, oltre a rappresentare un “servizio metropolitano” della provincia di Ravenna, con un bacino di utenza notevole e una sostenibilità, sia ambientale che economica evidente.

“Forse anche troppo, visto che un collegamento rapido con Firenze renderebbe superfluo, almeno per i romagnoli, l’utilizzo della linea ad alta velocità tra Bologna e Firenze”. Mentre, però, l’Alta velocità è un servizio a mercato (pagato cioè con il prezzo dei biglietti), quello regionale è un servizio a contratto: gli enti locali in sostanza acquistano il servizio dalle società che effettuano il trasporto e almeno in teoria dovrebbero essere loro a stabilire come deve essere realizzato: tratte, orari, frequenza. “Ma è davvero così”? Appena pochi giorni fa è stato soppresso un collegamento al mattino tra Lavezzola e Lugo,

lasciando a piedi decine e decine di studenti, mentre i sindaci di Conselice, Massalombarda e Sant'Agata hanno appreso la notizia dai giornali”, conclude Rambelli.

