

Trenitalia porta l'alta velocità all'estero ma abbandona il sud Italia

Il 18 dicembre Trenitalia ha inaugurato il nuovo collegamento tra le stazioni di Milano Centrale e la Gare de Lyon di Parigi, percorribile **in poco più di sei ore** con i Frecciarossa. I prezzi contenuti lo rendono un servizio ottimale che permette di viaggiare in maniera più *green* e pratica rispetto all'aereo. Entro il prossimo anno, inoltre, verrà messo in funzione un collegamento, sempre di Trenitalia, tra **Barcellona e Madrid**. Tuttavia, mentre crescono gli investimenti sui servizi redditizi, in buona parte del Sud Italia un servizio ferroviario efficiente rimane ancora un sogno nel cassetto.

Da Milano Centrale al cuore di Parigi in una mattinata di viaggio, per meno di 30 euro. Le tempistiche si accorciano ulteriormente, partendo da Torino. Dal 18 dicembre è possibile grazie al nuovo servizio di Frecciarossa, l'Alta Velocità di Trenitalia, che per la prima volta si muove oltralpe per raggiungere una capitale europea. Questa costituisce **un'alternativa ottimale** al viaggio aereo, mezzo molto meno pratico, considerata la difficoltà di raggiungere gli aeroporti e le tempistiche di check-in, nonché decisamente inquinante. Rendere lo spostamento su rotaia preferibile rispetto a quello aereo ha quindi dei vantaggi anche in termini di **tutela ambientale**. Trenitalia promette anche di aumentare il servizio per il 2022, passando da due a tre partenze al giorno, pur mantenendo i prezzi relativamente bassi. L'ad di Trenitalia [Corradi](#), inoltre, prevede prima della fine del 2022 un nuovo collegamento che unirà **Madrid e Barcellona**.

Tuttavia, mentre le tratte più redditizie godono di grandi investimenti e promozione commerciale, una parte d'Italia resta **ancora sfornita** non solo dell'Alta Velocità, ma di collegamenti ferroviari veri e propri, che anche quando presenti sono spesso del tutto scadenti. **In Sicilia**, per esempio, i collegamenti ferroviari interni richiedono intere giornate di viaggio: per percorrere la distanza tra Catania e Trapani, all'incirca 300 chilometri, ci vogliono come minimo **otto ore e tre treni diversi**. Solamente [di recente](#) è stato inaugurato il collegamento tra Catania e Palermo tramite Frecciabianca, che consente in tre ore di percorrere il tragitto, **perché "i siciliani abbiano il diritto di sentirsi anche loro italiani"**. Lo ha affermato Cancellieri, sottosegretario ai trasporti grillino. Era anche ora, verrebbe da dire. Per l'Alta Velocità, però, non se ne parlerà almeno fino al 2026. I collegamenti dalla Sicilia per il resto dell'Italia costituiscono una problematica ulteriore: per andare in treno da Catania e Roma, ad esempio, è necessaria un'intera giornata di viaggio (tra le 9 e le 11 ore).

In Salento i collegamenti ferroviari sono garantiti dalle Ferrovie del Sud Est, braccio delle Ferrovie dello Stato Italiane, ma il servizio **deve essere supportato da vettori automobilistici** a causa della scarsità ed inefficienza delle linee. Per recarsi da Gallipoli a Lecce, distanti appena 40 km l'una dall'altra, coloro che volessero utilizzare il treno

Trenitalia porta l'alta velocità all'estero ma abbandona il sud Italia

impiegherebbero dalle due ore alle due ore e mezza. Per chi avesse bisogno di attraversare i 50 km di larghezza del tacco d'Italia e arrivare, supponiamo, da Gallipoli a Otranto, bisogna contare tempistiche tra le due e le tre ore, anche qui con un cambio minimo di tre treni.

Per quanto possa dar luogo a iniziative dai risvolti positivi, l'investimento nella mobilità in Italia sembra essere orientato **in primo luogo al business**. La mobilità come diritto dei cittadini è tutt'altra storia.

[di Valeria Casolaro]