

Cronaca

14 Febbraio 2024

La Bologna-Ravenna è la peggiore linea ferroviaria della regione

Lo afferma Legambiente che oggi ha presentato il report "Pendolaria". L'Emilia Romagna ha i treni più giovani e un ottimo tasso di elettrificazione, ma sono ancora troppi i km a binario singolo e l'investimento nel trasporto sul ferro troppo basso



14 Febbraio 2024 È la Bologna-Ravenna a detenere il titolo di peggiore linea ferroviaria dell'Emilia Romagna. La segnalazione viene dal report "Pendolaria" di Legambiente, presentato oggi.

Tra gennaio e giugno 2023 circa un treno su 5 sulla tratta Bologna-Rimini via Ravenna ha avuto ritardi, mentre il 10% dei treni è stato soppresso.

Anche escludendo i dati di maggio e giugno 2023 (in cui il tratto è stato interrotto a causa dell'alluvione), la puntualità rimane invariata attorno all'80%, mentre il target regionale dovrebbe essere superiore al 90% e, in rapporto al numero di passeggeri trasportati, la direttrice Ravenna-Bologna è senza dubbio quella che apporta maggiori disagi al maggior numero di persone.

«In Italia i servizi ferroviari regionali e il trasporto pubblico sono un tema del tutto secondario, insieme al Mezzogiorno e ai finanziamenti ad oggi insufficienti. Intanto mentre il numero dei viaggiatori torna a salire, il governo Meloni risponde con tagli e rimodulazioni. Nell'ultima legge di bilancio, approvata lo scorso dicembre, per la prima volta dal 2017 non sono stati neanche previsti fondi per il trasporto rapido legato a metro, tramvie, e filovie, così come per la ciclabilità e la mobilità dolce».

È quanto denuncia Legambiente che racconta in sintesi di un Paese caratterizzato da nodi irrisolti tra ritardi, convogli vecchi e lenti, e un divario sempre più forte tra nord e sud su qualità e quantità del trasporto su ferro.

Grande dimenticato è il Mezzogiorno: qui le corse dei treni regionali e l'età media dei convogli sono ancora distanti dai livelli del resto d'Italia. Al Sud i treni sono più vecchi, l'età media dei convogli è di 18,1 anni e in alcune regioni le corse sono inferiori alle 500 al giorno.

La situazione in Emilia Romagna

L'Emilia Romagna con 822 corse giornaliere si pone decisamente in vantaggio rispetto ad altre regioni del Nord, come il Piemonte (716 corse) o il Veneto (768 corse), ma siamo ancora molto indietro rispetto alle 2173 della Lombardia.

L'età media dei convogli è di 9,9 anni, un dato assolutamente positivo visto che l'età media dei convogli nel Nord Italia supera i 14 anni.

Nota positiva anche per quanto riguarda il tasso di elettrificazione, che vede 1420km elettrificati sul totale dei 1679 della rete regionale, uno dei maggiori in Italia.

Tasto dolente invece gli investimenti: nel 2022 sono stati lo 0,69% del bilancio regionale, di cui 60,50 mln per l'acquisto di materiale rotabile e 54,4 mln per il servizio, incluse le agevolazioni tariffarie.

Le criticità

La linea Portomaggiore-Bologna, inserita nel rapporto precedente tra le 10 peggiori linee ferroviarie d'Italia, continua a mostrare molte criticità a causa dei lavori sulla linea che procedono a rilento. Asse molto frequentato da pendolari da e verso il capoluogo, negli ultimi anni ha visto notevoli disagi e progressivo abbandono a favore dell'auto privata.

Sull'asse strategico nazionale si sottolinea, come da diversi anni a questa parte, **la linea Pontremolese, La Spezia-Parma**, nodo strategico per il collegamento del porto della Spezia con il centro Europa, in ritardo da decenni. Tratta che vede per altro notevoli disagi per i pendolari verso le due città. L'ammodernamento di questa linea procede a rilento da 40 anni, con solo un terzo della tratta completato, e nonostante gli stanziamenti del 2021, siamo ancora in attesa dell'avvio dei lavori sul tratto Parma – Vicoforte.

Oltre alle linee citate fra le peggiori d'Italia, il report segnala i disagi nel **collegamento Alto Reno Terme – Pistoia**, che dal 2011 ha subito drammatiche riduzioni con autobus sostitutivi al posto delle corse ferroviarie. Tratto che peraltro è fermo da diversi anni per quanto riguarda il collegamento diretto Bologna-Pistoia: un'occasione mancata per il turismo e per incrementare l'offerta per i pendolari tra lavoratori e studenti delle due regioni.

«Gli anni che abbiamo davanti sono cruciali per portare avanti il progetto del Green Deal europeo sulla nostra regione» – commenta Legambiente Emilia-Romagna –.

«E' necessario potenziare il trasporto ferroviario e incentivarne l'utilizzo.

Certamente il progetto **“MiMuovo in Emilia Romagna”** con biglietti e abbonamenti a integrazione tariffaria su scala regionale è un'ottima azione, ma occorre aumentare la frequenza e la puntualità delle corse.

Occorre poi investire per portare dove possibile le tratte a doppio binario e completare il Servizio Ferroviario Metropolitano che da troppo tempo attende di essere concluso.

E va fermata la costruzione di autostrade regionali: l'autostrada Cispadana, la bretella Campogalliano-Sassuolo e il Passante di Bologna. Si tratta di infrastrutture che non solo andranno a consumare suolo e a contribuire ai problemi di inquinamento, ma porteranno a uno spreco di denaro pubblico. Il tutto quando esistono alternative più economiche e di minor impatto, come nel caso del completamento della strada di scorrimento tra Reggio e Ferrara sud, già costruita per 25 km e con progetto preliminare approvato, al posto della Cispadana». ▢

[!\[\]\(e3275251d0893157c3584e20c81dc3ba_img.jpg\) **REPORT PENDOLARIA**](#)