

da **Brevi ferroviarie** del 22 gennaio 2025

## Guasti alta velocità: la ricetta di Europa Verde per superare la crisi

### Comunicato stampa Europa Verde

I recenti guasti che hanno interessato i maggiori nodi ferroviari della rete ripropongono con forza il tema della mancata regolarità della circolazione dei treni che da alcuni anni interessa le tratte ad Alta Velocità, con pesanti conseguenze negative anche sulla circolazione dei treni pendolari e merci.

Da tempo era evidente che l'offerta fosse di gran lunga superiore alla capacità dei nodi ferroviari. Se la competizione tra i due operatori dell'Alta Velocità, Frecciarossa di Trenitalia (Gruppo FS) e Italo (Gruppo MSC), ha assicurato una crescita dell'offerta e un contenimento delle tariffe, questa non ha assicurato un efficiente servizio e un ottimale utilizzo della più costosa rete dell'Alta Velocità europea. In attesa che le indagini della Digos facciano chiarezza sui presunti sabotaggi alla rete ferroviaria dopo 15 anni di attività, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrebbe fare un "tagliando" al sistema AV introducendo dei correttivi in attesa dei futuri potenziamenti tecnologici e strutturali e del nuovo passante di Firenze.



Foto David Campione

Si dovrebbero dimezzare i treni ad Alta Velocità sulla tratta principale Milano - Bologna - Firenze - Roma - Napoli. Su questa tratta circolano circa 160 treni al giorno. Nelle ore di punta anche uno ogni 20 minuti. L'offerta complessiva è di 75.200 posti a sedere (470 a treno). Ci vantiamo che in Spagna tra Madrid e Barcellona sono "solo" 90 i treni che collegano le due città. Mentre sulla Parigi - Lione sono "solo" 90. Dimentichiamo però che in Francia i treni ospitano 1.000 passeggeri e alcuni fino a 1.250. Quindi l'offerta è di oltre 90mila passeggeri al giorno, ben più della nostra. Stessa cosa vale per l'Alta Velocità Madrid - Barcellona e Berlino - Monaco, dove i treni portano il doppio dei nostri passeggeri. Per avere la stessa offerta di posti e dimezzare il numero di treni al fine di decongestionare i nodi si dovrebbero far circolare i nostri treni, a trazione distribuita, in doppia composizione, per una lunghezza complessiva di 400 metri (200 + 200), tanto quanto ammesso dalla lunghezza delle banchine dell'Europa occidentale.

La prenotazione obbligatoria andrebbe rivista perché con questi ritardi la dicitura "primo treno utile" di per sé non garantisce il passeggero.

Infine gli organici delle squadre di pronto intervento degli impianti elettrici e della rete per rimediare a eventuali guasti sui nodi andrebbero potenziati e garantiti su tutto l'arco della giornata.

**Comunicato stampa Europa Verde - 22 gennaio 2025**

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.