

"freccialenta"

Odissea su rotaia, l'Alta velocità arranca nei ritardi

ATTUALITÀ

12_08_2025



**Ruben
Razzante**



Nonostante i numeri diffusi da Ferrovie dello Stato parlino di un miglioramento nella puntualità dei treni in Italia, la realtà restituisce un quadro ben diverso, tanto che il Codacons definisce la situazione tutt'altro che soddisfacente, se non addirittura

angosciante per milioni di pendolari e viaggiatori. Una vera e propria odissea quotidiana sulle rotaie dell'intero Paese. Secondo gli ultimi dati diffusi da Trenitalia, la puntualità dei treni Alta Velocità ha raggiunto nel mese di luglio il 71,3%, in crescita rispetto al 61,1% dello stesso mese del 2024. Tuttavia, come sottolinea l'associazione dei consumatori, un tasso del genere equivale a dire che circa 3 Frecciarossa su 10 arrivano in ritardo.

Non si tratta quindi di un successo, ma piuttosto di una conferma dell'inefficienza strutturale del servizio, specie se si considera che l'Alta Velocità dovrebbe rappresentare l'eccellenza del trasporto ferroviario italiano. Parliamo infatti di treni molto costosi, per cui i passeggeri spendono cifre sensibilmente più elevate rispetto a Intercity o Regionali, e che promettono tempi rapidi e comodità, ma che nella pratica, spesso, effettuano le stesse fermate di treni meno cari e poi arrivano comunque in ritardo, a volte di ore.

Una situazione che non solo rappresenta una beffa per gli utenti, ma finisce per rallentare l'intero Paese, frenando la competitività dell'Italia in termini di efficienza dei trasporti e capacità logistica. La situazione si complica ulteriormente in questo periodo estivo: agosto, secondo il Codacons, sarà un mese drammatico per chi sceglierà il treno, a causa dei circa 1.200 cantieri aperti sulla rete ferroviaria, molti dei quali legati al PNRR.

Uno studio dell'associazione rivela che percorrere la tratta Roma-Milano in questo mese con un Frecciarossa potrà richiedere da un minimo di 4 ore e 50 minuti fino a un massimo di 5 ore e 40 minuti, con un aumento medio dei tempi di percorrenza di circa 110 minuti. Ancora peggiore la situazione per chi si sposterà tra Milano e Napoli, dove si stimano fino a due ore di ritardo, o tra Firenze e Napoli, con oltre 100 minuti di allungamento dei tempi. Anche tratte più brevi, come la Roma-Firenze, subiranno fino a 60 minuti di ritardo.

Questi ritardi, causati sì da lavori di potenziamento e ammodernamento della rete, sono però gestiti in modo tale da penalizzare gravemente i viaggiatori, che si trovano a pagare caro un servizio che non è in grado di mantenere le sue promesse. A nulla vale il rassicurante messaggio lanciato dal Gruppo FS, che legge in questi dati un progresso e un premio all'impegno dell'azienda: per il Codacons, questi numeri sono solo il segno evidente che il sistema non funziona, perché se quasi un treno su tre arriva in ritardo, il servizio non è degno di un Paese moderno.

Le cronache degli ultimi mesi sono piene di episodi di gravi disservizi, guasti tecnici, treni fermi per ore in mezzo al nulla, carrozze senza aria condizionata, e passeggeri costretti a viaggiare in piedi su treni sovraffollati nonostante prenotazioni pagate con largo anticipo. Di fronte a questa situazione, cresce anche la rabbia degli

utenti, che si vedono negare o limitare diritti fondamentali come quello al rimborso.

Attualmente, infatti, il rimborso massimo previsto è pari al 50% del costo del biglietto, e solo in caso di ritardi superiori alle due ore. Una soglia ritenuta inaccettabile dalle associazioni dei consumatori, tanto che Altroconsumo ha lanciato nei mesi scorsi una petizione per abbassare i limiti temporali per l'accesso al rimborso. Le proposte sono chiare: indennizzo del 50% dopo 30 minuti di ritardo per l'Alta Velocità (contro gli attuali 120), rimborso integrale per ritardi superiori a due ore, riconoscimento automatico del rimborso, senza necessità di richiesta da parte del passeggero, come già avviene in alcune tratte regionali.

In più, si chiede che venga data la possibilità all'utente di scegliere tra rimborso in denaro o voucher, una flessibilità oggi inesistente per i ritardi più frequenti. Si tratta di richieste di buon senso, che puntano a restituire dignità ai passeggeri e a incentivare davvero il miglioramento del servizio, costringendo Trenitalia e Italo a fare i conti con le inefficienze strutturali del sistema ferroviario italiano. Perché un treno che parte e arriva in ritardo non è solo un disagio personale, ma rappresenta un costo economico e sociale, un freno allo sviluppo, un ostacolo alla mobilità sostenibile. E se nemmeno l'Alta Velocità, fiore all'occhiello della rete ferroviaria italiana, riesce a garantire affidabilità, allora la situazione è ancora più grave di quanto emerge dai numeri. Numeri che, ricordiamolo, vengono letti in modo trionfalistico da FS, ma che nella realtà quotidiana dei viaggiatori raccontano una verità fatta di attese interminabili sui binari, coincidenze perse, riunioni saltate, vacanze rovinate e una sensazione diffusa di impotenza e frustrazione.

Non bastano i cantieri, non bastano i comunicati rassicuranti: serve un cambio radicale di prospettiva, serve che il sistema ferroviario italiano rimetta al centro l'utente e riconosca che la puntualità non è un optional, ma un diritto. E soprattutto, serve che le istituzioni vigilino affinché le risorse del PNRR vengano utilizzate con efficienza, per migliorare davvero le infrastrutture e non per perpetuare una gestione che appare sempre più distante dalle esigenze reali dei cittadini.