



Settimanale d'informazione senza pubblicità, indipendente e non a scopo di lucro ☎
Tel. 350.1018572 ✉ blog@trucioli.it



ANNO XIV NUMERO 31 DEL 19 MARZO 2026

Che ne facciamo dei treni Intercity? Radiografia dell'Italia. I "vuoti" delle regioni e la concorrenza. Il "buco" vergognoso Milano-Genova-Costa Azzurra esclusione dai TGV

📅 2 GIORNI FA ⌚ TEMPO DI LETTURA: 5 MINUTI 👤 DI M. FERRARI 🗨️ 206 VISUALIZZAZIONI

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato una consultazione relativa ai treni Intercity, in vista di una messa a gara di questi collegamenti finora disciplinati da un contratto con Trenitalia per cui lo Stato si faceva carico di ciò che rientrava nel cosiddetto "Servizio Universale".

di Massimo Ferrari*



Al di là del questionario specifico, cui sono invitati a rispondere vari "portatori di interessi", tra cui anche le associazioni di utenti, vale la pena di spendere qualche parola in merito.

Come è noto – o meglio, come dovrebbe essere, visto che buona parte dell'**opinione pubblica tuttora non ha idee chiare in materia** – dopo una lunghissima stagione in cui lo Stato ha sostenuto il trasporto ferroviario, **ripiandone i conti a piè di lista**, si è passati ad una gestione più articolata, demandando alle **Regioni di individuare i servizi di interesse locale e stipulare relativi contratti di servizio con il gestore**, lasciando *"al mercato"* **i collegamenti a lunga distanza, su cui erano state investite ingenti risorse pubbliche per realizzare una rete ad alta velocità.**

Già sul primo punto – i collegamenti di interesse locale – si è fatta abbastanza **confusione, per cui ogni Regione ha interpretato a suo modo il mandato**, in qualche caso (per esempio, la **Lombardia**) sostenendo – e talvolta anche implementando – i servizi su rotaia. Che rappresentano una **quota minore nel portafoglio regionale**, in continua concorrenza con altre voci irrinunciabili, prima fra tutte la **sanità**.

In altri casi, come in **Piemonte**, la Regione si è concentrata nel **finanziare ciò che gravita attorno al capoluogo, trascurando – e talora abbandonando – i collegamenti periferici**. Infine, in Regioni oggettivamente più deboli, si è continuato a pretendere il sostegno dello Stato, col risultato di ridurre a **ben poco il numero di treni in circolazione** (vale per il **Molise**, ma anche per la **Val d'Aosta**). Sempre, comunque, i Governatori si sono mossi nell'ambito dei **propri confini territoriali, ignorando storici e trafficati collegamenti a cavallo di due o più Regioni**.

Per quanto riguarda, invece, i servizi ad **Alta Velocità**, gli stessi hanno conosciuto un indubbio **potenziamento**, determinato dall'appetibilità del treno in grado di sfruttare le **nuove linee**. E ciò ha creato i presupposti per una certa **concorrenza** – condizionata, per altro, da oggettivi limiti infrastrutturali – che ha condotto alla nascita di **vettori alternativi come Italo** e, a breve, all'ingresso sul mercato di altri competitori, come i francesi della **Sncf** con i loro **Tgv**. Per altro, come già avvenuto in **Spagna** e nella stessa **Francia**, la concorrenza si esercita su poche relazioni **"ricche"** (**Torino – Milano – Roma – Napoli** da noi; **Parigi – Lione – Marsiglia** oltralpe; **Madrid – Barcellona e Andalusia** nella penisola iberica). L'obiettivo evidente, quindi, non è quello di espandere la rete dei servizi, ma semmai di sottrarre agli altri vettori la "polpa" più pregiata del mercato.

Tra i due estremi – i servizi regionali da una lato e l'**Alta Velocità** dall'altro – c'è però un ampio settore intermedio: quello dei **collegamenti a lunga distanza diurni e notturni** di cui finora lo Stato si è fatto carico e che ora **vorrebbe mettere a gara**, contando ancora una volta – difficile non individuare in tutto ciò un pregiudizio ideologico – sugli **effetti miracolosi della concorrenza**. Solo che in questo caso il "mercato" è ristretto (assomiglia a quello del **Piemonte**, se non del **Molise** per i treni locali), mentre le esigenze del servizio pubblico andrebbero **salvaguardate**.

Tanto per entrare nello specifico, l'Alta Velocità italiana (nuove linee in grado di assicurare velocità fino a **300 km/h**) copre sostanzialmente solo la direttrice **Torino – Salerno**, cui si aggiungeranno in futuro la dorsale padana tra **Milano e Venezia** e nel sud la **Napoli – Foggia** (che meglio avrebbe dovuto essere pensata come **Roma – Bari – Lecce**). Verso **Reggio Calabria e la Sicilia**, dopo le grandi promesse post **Covid e PNRR** resta avviata solo la variante del **Cilento**, fino alle porte della **Calabria**. Tutto il resto è appeso alle intenzioni spesso demagogiche e velleitarie dei proponenti. A cominciare, ovviamente, dal **Ponte sullo Stretto**.

Il ruolo dei treni **Intercity**, quindi, resta molto ampio, a meno di non volerli **smantellare**, riducendo di fatto l'offerta ferroviaria a poche **relazioni a lungo raggio**, dove ci sono margini per **sostanziosi guadagni da dividersi tra i concorrenti**, ed a quanto gravita attorno ai grandi città. Ossia il modello che hanno sempre avuto in mente i "risanatori" delle ferrovie. A dispetto delle tanto **sbandierate velleità di rilancio della rotaia**.



Prendiamo, ad esempio, la direttrice adriatica che da **Milano (ma anche Verona e Venezia) scende verso la Puglia**. E' vero che da qualche anno operano su questa linea i **Frecciarossa**, ma in pratica l'unico segmento davvero rapido è quello tra **Milano e Bologna**. Oltre il capoluogo emiliano si viaggia alle velocità tradizionali, seppur a prezzi decisamente maggiorati. E poi ci sono moltissime località intermedie (ne citiamo solo qualcuna: **Faenza, Riccione, Senigallia, Porto San Giorgio, San Benedetto del Tronto, Ortona, Vasto, Barletta**) tutt'altro che trascurabili sotto il profilo commerciale e turistico che continuano a dipendere dagli **Intercity**.

Stesso discorso sulla tirrenica, da **Torino e Genova fino a Roma e da Napoli fino allo Stretto**, per non parlare delle trasversali, come la **Roma - Ancona** o i prolungamenti oltre **Venezia** per raggiungere capoluoghi rilevanti come **Udine e Trieste**. E, sulle lunghe distanze, anche gli **Intercity notte** rivestono una certa importanza. Per chi vuole recarsi dalle città padane alla **Puglia e dalla capitale alla Sicilia** spesso rappresentano la **soluzione più idonea**. Di giorno i tempi di percorrenza sono troppo lunghi, mentre di **notte si può risparmiare una notte d'albergo e giungere di prima mattina a destinazione**. L'alternativa è il **tutti in aereo**, che però non atterra a **Tropea** o a **Cefalù**.

Quindi bisognerebbe partire dalla premessa che questi **collegamenti sono indispensabili ad un Paese civile** quale pretendiamo di essere. E perciò andrebbero semmai **migliorati** – per esempio con la **ristorazione**, magari automatica a bordo – ed intensificati. Pensare che basti mettere a gara questi servizi, magari con la perversa logica di scegliere le **offerte al massimo ribasso**, può condurre soltanto ad ulteriori **disastri**. Detto per inciso, gli **Intercity** coprono con le tariffe circa il **50 per cento dei costi** (ottima performance, se confrontata con il **TPL**, poca cosa per chi pensa al profitto).

Semmai ci sono relazioni poco o punto servite – dopo la suddivisione delle competenze regionali – che andrebbero riscoperte. E' il caso della **Torino – Asti – Alessandria – Bologna o della Bologna – Parma – Genova**, che pure potrebbero contare su linee a doppio binario ed elettrificate con un tracciato che consente buone velocità di crociera. Ma che, insistendo su tre o quattro diverse regioni, non hanno trovato sostenitori nelle rispettive amministrazioni, che pensano solo ai loro elettori. Anche qui servirebbero **Intercity** di medio raggio, finanziati in parte dal governo centrale.

Risparmiateci per favore la favoletta che non ci sarebbe traffico sufficiente a giustificarli. Non generano forse clientela potenziale capoluoghi come **Modena o Parma o Piacenza**, città attorno alle quali gravitano almeno duecentomila abitanti? Confrontate l'offerta oraria di nazioni, queste sì certamente civili in fatto di servizi pubblici, come la **Svizzera o l'Austria** e vedrete come collegamenti **Intercity** cadenzati e frequenti si trovano tra **Biel – Neuchatel e Losanna**, oppure tra **Graz e Salisburgo**, servendo un bacino di utenza potenziale inferiore a quello italiano.



E neppure illudiamoci che basti l'**apertura alla concorrenza tra diverse imprese a colmare i vuoti presenti tra le nostre regioni. Italo** ha sottratto una quota di viaggiatori alle **Freccerosse** sulla "**Metropolitana d'Italia**", ma si è ben guardato dal proporre servizi tra **Milano, Genova, Viareggio e Livorno**, dove

pure si spostano migliaia di persone desiderose di raggiungere la **Versilia o Pisa**. E, quanto ai francesi, che dal prossimo anno muoveranno i loro **Tgv verso Roma**, non pare che si siano candidati a collegare **Milano e Genova** con la **Costa Azzurra**, colmando un **buco vergognoso che da anni ormai impone ai malcapitati viaggiatori di cambiare sempre a Ventimiglia**.

Sono solo alcuni esempi di gravi lacune nell'offerta di un servizio pubblico di cui qualcuno dovrebbe pur farsi carico.

***Massimo Ferrari**

Presidente UTP/Assoutenti



M. Ferrari

Ti può interessare



Ultima ora/ Scrivere la Costituzione non è cosa facile, ma qualcuno c'è riuscito. La parola passa agli italiani. L'avvertimento di Meloni: Se vince il Nò...

🕒 22 ORE FA



Venti minuti di bici per attivare le onde cerebrali della memoria

🕒 2 GIORNI FA



Chi si arricchisce con il mercato delle armi: gli Stati Uniti rafforzano il dominio, l'Europa principale acquirente, Israele tra i maggiori fornitori di armamenti

🕒 2 GIORNI FA



Andora-Finale, ex dirigente di Banca con 2 Master: "Il mio dossier per un progetto alternativo meno devastante e costoso. Non siamo negazionisti"

🕒 2 GIORNI FA

Anno XIV

Numero 31 del 19 marzo 2026

I PIÙ LETTI DELLA SETTIMANA



Alassio, colpo grosso milionario: Segre, finanziere torinese, compra l'Hotel Regina (con spiaggia), la Pizzeria Pantera Rosa e il residence San Domingo



Pietra Ligure, i bandi per assegnare le spiagge partono già viziati. Una curiosità: il canone demaniale da pagare da parte dei concessionari privati è 2,10 € al mq!?



È morta mia moglie perché tutto andava bene. La nostra triste odissea



Referendum a Spotorno, scena metaforica: il processo penale con i suoi protagonisti. Ma la politica è rimasta fuori dal dibattito. Cari elettori...



"Scandalo dei dossieraggi del Secolo XIX". Ora il "giallo del file". Da cani da guardia a barborcino da salotto?



Foto e vignette curiose / Scajola segnala a Delmastro che... 2 / La sfida tra Giorgia e Helly. 3 / Loano in incognito a Monaco di Baviera. 4 / Alassio, cartello "Cerco casa, sono un commerciante"



I "cecchini del weekend". Il "safari umano" anni '90. L'orrore! L'inchiesta della Procura della Repubblica



Referendum Giustizia: la corazzata del Sì pronta a brindare in provincia di Savona e Imperia. Migliaia di mail: "Ecco la lista nera delle toghe impunte"



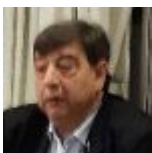
Noli: poveri padri lontani! Perché vedere sempre tutto con paura, in negativo?



Mendatica festeggia i suoi 90 anni. "Il mio paese, i miei ricordi". Italo Porro racconta: i vigneti, le castagne, i pastori. Don Sasso, don Tassara, il sindaco medico Mariotti. Le suore e l'asilo. La guerra



Ceriale si risveglia e "boccia" il progetto che la priva della stazione, mette a rischio le risorse idriche e Le Caravelle



Savona / Io "artigiano del diritto" ascolto la premier: Se vince il No, immigrati illegali, stupratori, pedofili, spacciatori rimessi in libertà. 2 / Donzelli, arriva un big nazionale. Landolfi candidato?



Le scelte della Port Authority, pietra tombale dell'isolamento infrastrutturale di Savona e della Valbormida

Imperia: la svolta del Filo d'Argento e di Auser, nuova leva di volontari e volontarie. Lettera a Ligustro di Isabella Massa



CERCA NELL'ARCHIVIO

Digita le parole chiave...



Gli Autori sono responsabili dei testi scritti | Coordinatore: Luciano Corrado - Giornalista
- Tel. 350.1018572