

■ e-mail: cronaca.mn@gazzettadimantova.it

TRASPORTI » IL REBUS TRENI

Frecciargento in bilico: i passeggeri sono pochi

Trenitalia sarebbe insoddisfatta del volume di viaggiatori per la Capitale. Impossibile prenotare dopo il 10 giugno, ma l'azienda conferma: la corsa resta

Più di una voce, meno di una certezza. Salutato con sollievo dopo 13 anni di viaggi a singhiozzo per e dalla Capitale, il Frecciargento Mantova-Roma sembra frenare sul binario della convenienza per Trenitalia. Ufficialmente non c'è conferma di un ripensamento, almeno non nel futuro prossimo: vero, è impossibile acquistare un biglietto oltre la data del 10 giugno, quando entrerà in vigore l'orario estivo, ma pare essere un falso indizio. Semmai è indice della traccia "ballerina" del nostro Frecciargento a confronto con i treni gemelli in partenza da Verona, per i quali è già possibile prenotare da qui a quattro mesi e anche oltre. Traccia ballerina, la nostra, che va a sovrapporsi a quella dei regionali sulla Mantova-Modena, ed è proprio questo il motivo per cui l'orario estivo porterà degli aggiustamenti.

Se ufficialmente non filtra nulla di deciso, ufficiosamente accelerano le voci di un'analisi attenta da parte di Trenitalia: sembra proprio che a Roma non siano soddisfatti dei numeri. Pochi viaggiatori da e per Mantova, dove il Frecciargento parte alle 6.20 (con arrivo a Roma alle 10.05) e arriva alle 21.55 (con partenza da Roma alle 18.29). «Non mi stupirei se alla fine Trenitalia cancellasse il Frecciargento - ragione il responsabile trasporti di Legambiente Lombardia, Dario Balotta - è evidente che il treno si regge sulla tratta da Bologna a Roma e viceversa, senza contare l'assurdità di far viaggiare un treno ad alta velocità su una linea che non supporta l'alta velocità, come la Mantova-Modena. Così la situazione non è gestibile, se si



11 settembre 2016: dopo tredici, lunghi anni riprende il collegamento diretto con Roma in treno

vuole affrancare Mantova dal suo isolamento è necessario migliorare i collegamenti con Verona e Milano».

Preceduto dalla sperimentazione del Frecciargento 9472 - dall'11 settembre al 10 dicembre, senza la fermata di Firenze - il Frecciargento 8551 si è messo in marcia l'11 dicembre, con un servizio più completo: se gli orari di prova scorgevano il viaggio d'andata e ritorno in giornata (tra l'arrivo e la ripartenza da Roma c'erano tre ore scarse), gli orari attuali sono modulati anche sulle esigenze dei viaggiatori lampo. Il ripristino del collegamento veloce tra Mantova e Roma è stato il frutto di un'operazione politica, nel

senso più nitido del termine, d'interesse per la comunità mantovana: merito del deputato Matteo Colaninno e del sindaco Mattia Palazzi, sull'onda del titolo di Capitale italiana della cultura 2016. Che la permanenza del Frecciargento Mantova-Roma fosse legata alla sostenibilità del collegamento per Trenitalia, però, era condizione messa in chiaro da subito. Chi frequenta quotidianamente la stazione di piazza Don Leoni riferisce di una cinquantina di viaggiatori, in attesa ogni mattina del treno veloce delle 6.20. Troppi? Pochi? Difficile pensare che la piccola, grande Mantova possa esprimerne di più.

Igor Cipollina

► CONSUMATORI

«Mantova-Modena? Servizio precario»

«I dati rilevati da Federconsumatori, comprovabili dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria, confermano un'inaffidabilità complessiva del servizio ferroviario sulla linea Modena-Mantova, anche precedente all'attivazione dei due Frecciargento». Così Federconsumatori Modena, che da dicembre, con l'introduzione del treno ad alta velocità da Mantova per Roma, ha avviato un monitoraggio costante della linea.



Uno dei treni Vivalto in servizio sulla linea Mantova-Milano

MANTOVA-MILANO

Legambiente, nì al raddoppio «Basterebbero due tratti»

Maglia nera: che la Milano-Codogno-Cremona-Mantova sia sempre tra le linee peggiori della Lombardia, Legambiente l'ha ribadito anche nel suo ultimo rapporto annuale "Pendolaria 2016". L'indice è puntato sui 91 chilometri di binario unico che allacciano Mantova a Codogno (il tragitto totale ne misura 151). Lecito attendersi, quindi, che la notizia dell'investimento da 310 milioni previsto da Rfi nel Contratto di programma 2017-2021, per il primo lotto del raddoppio della Mantova-Milano, sia accolta dall'associazione del cigno verde con sollievo. Ma il consenso del responsabile

» Il responsabile dei trasporti Balotta pone due condizioni: l'abbandono del progetto dell'autostrada per Cremona e un'analisi della domanda «La linea è sottoutilizzata»

trasporti di Legambiente Lombardia, Dario Balotta, è vincolato al rispetto di due condizioni. «Innanzitutto il raddoppio della Mantova-Milano deve escludere la realizzazione dell'autostrada Mantova-Cremona, altrimenti si avrebbe un eccesso di offerta incredibile - scandisce Balotta - Sarebbe un delirio, anche al di là delle considerazioni di carattere ambientale». Punto secondo, «sarebbero opportuni uno studio di fattibilità e un'analisi rigorosa della domanda, perché oggi

la linea a binario unico è sottoutilizzata, non è che facciamo il raddoppio e poi non ci sono i soldi per far funzionare i treni? Si tenga presente che su una linea a doppio binario viaggiano 220 treni al giorno». La soluzione? Una via di mezzo tra il raddoppio integrale e il singhiozzo attuale: «Un raddoppio selettivo nei tratti più congestionati, tra Ponte d'Adda e Cavatogno, e tra Castelletto e Mantova, accompagnato da una tecnologia che faccia girare meglio i treni». Raddoppiare tutta la linea costerebbe 900 milioni di euro. A riferire alla Gazzetta dell'investimento di Rfi, in attesa del

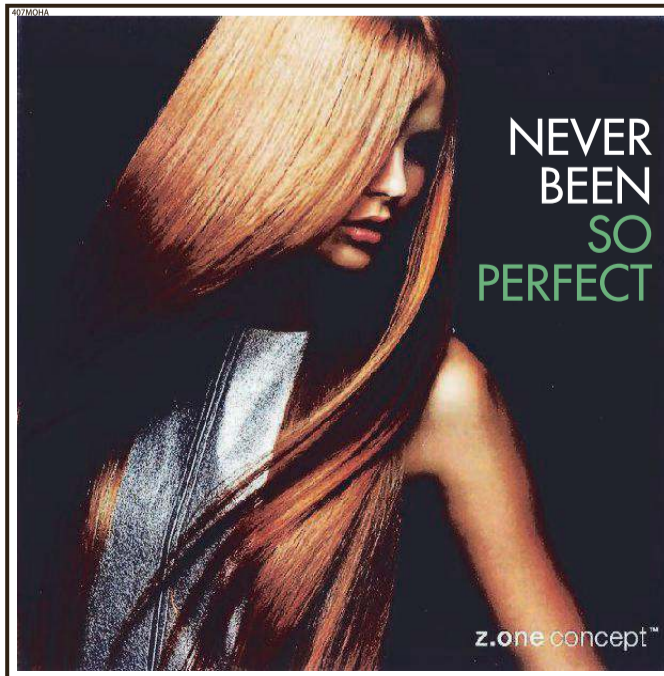
«timbro» del Governo, era stato il deputato Colaninno (Pd): «La disponibilità di questi fondi segna un'altra tappa molto rilevante per Mantova - osservava il parlamentare - il raddoppio della linea per Milano è uno dei temi a cui da tempo dedico il mio impegno. Dopo aver conquistato il collegamento ad alta velocità con Bologna, Firenze e Roma, oggi anche questo traguardo è vicinissimo. Parliamo di un salto di qualità per Mantova e i mantovani».

L'ACCORDO

Gli operatori del Po fanno rete Slancio al turismo di fiume

A bordo dell'Ave Maria, attraccata al Porto di Valdaro, gli armatori, gli operatori nautici e motonautici del Po hanno siglato un accordo-quadro di sistema per avviare un processo di raccordo e allineamento sui collegamenti idroviali tra Locarno/Milano, Torino e Venezia, MetroPo: è la prima iniziativa di coordinamento imprenditoriale della navigazione interna, con la finalità di organizzare in rete le iniziative di navigazione turistica. La regia dell'Associazione delle Canottieri ha indirizzato la redazione di un patto che riconosce il presidio

costante degli operatori fluviali e la capacità imprenditoriale di dare continuità e valore all'economia del fiume collegata con il turismo ambientale e sostenibile, delle città d'arte e le nuove frontiere del cicloturismo e turismo esperienziale. Tra gli obiettivi, c'è quello di garantire standard di qualità e sicurezza nella gestione ed offerta dei servizi. Così da quest'anno, da giugno a settembre, verranno proposte percorrenze turistiche pluritappa, Locarno/Milano Venezia e Cremona Mantova Venezia, con possibilità di scali e di interscambio bici e barca.



MONICA HAIR NEWS

LO STILE LA CURA IL CULTO DEL CAPELLO

SOLO 20 MINUTI*
PER DIRE ADDIO
ALLE DOPPIE PUNTE
SENZA TAGLIARE I CAPELLI

*SU UNA CAPIGLIATURA MEDIA,
SU CAPELLI MOLTO LUNGHI I TEMPI SONO SUPERIORI

Via Trieste, 21 - 46100 MANTOVA
Tel. 0376 322652 - moni.t@live.it