

Ritardi ferroviari, costi economici e sfide nel Mezzogiorno

di Eugenio Maiorano

Introduzione

In apertura e in chiusura di questo articolo si riconosce il valore del lavoro avviato dal Governo italiano, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e dal Gruppo Ferrovie dello Stato (FS) per potenziare la rete ferroviaria nazionale. Grazie a un rinnovato impegno istituzionale, nel Paese è in corso un programma senza precedenti di ammodernamento ferroviario: sono aperti mediamente 1.200 cantieri al giorno, di cui 500 dedicati alla manutenzione ordinaria e straordinaria e circa 700 a nuove opere. L'obiettivo dichiarato è superare l'obsolescenza della rete, colmare gli storici divari tra Nord e Sud e migliorare la sicurezza e l'efficienza del sistema ferroviario.

Tra le opere in corso figurano progetti strategici come il completamento della linea Napoli–Bari (ancora in fase di realizzazione e non ancora attiva nella sua interezza), il nuovo collegamento ad Alta Velocità Salerno–Reggio Calabria e il potenziamento delle linee in Sicilia, al fine di estendere i benefici dell'AV da Palermo fino a Milano. Questo massiccio sforzo – reso possibile anche dai fondi PNRR – rappresenta un segnale positivo e necessario. Tuttavia, mentre i cantieri lavorano per il futuro, il presente dei trasporti ferroviari italiani è ancora afflitto da ritardi cronici, in particolare nel Mezzogiorno, i cui costi economici gravano pesantemente su cittadini e imprese.

Vediamo dunque di quantificare questi costi, analizzare le cause (anche alla luce delle diverse definizioni di “puntualità” utilizzate) e fotografare la situazione critica del Sud, con un caso emblematico: il Frecciarossa Lecce–Milano, tristemente noto per i suoi ritardi record.

Il costo economico dei ritardi ferroviari

I ritardi ferroviari non sono solo un disagio per i viaggiatori: rappresentano un vero fardello economico per il sistema-Paese. Secondo un'analisi del Centro Studi di Unimpresa, le inefficienze della rete ferroviaria italiana costano complessivamente oltre 3,16 miliardi di euro l'anno. Questo calcolo monetizza il valore del tempo perso da persone e merci: si assume infatti un costo medio di circa 15 euro per ogni ora di ritardo subita. Su base annua, i conti sono presto fatti: oltre 210 milioni di ore-persona

vengono sostanzialmente sprecate a causa dei rallentamenti e delle attese improduttive, generando perdite sia per i cittadini (pendolari, studenti, turisti) sia per il tessuto produttivo.

Entrando nel dettaglio, una parte consistente di questo costo ricade direttamente sugli utenti passeggeri. Ogni giorno circa 800.000 persone utilizzano treni Alta Velocità e, considerando i ritardi medi e il valore del tempo, si calcola una perdita di ~1,8 miliardi di euro l'anno solo per i passeggeri AV. A ciò si aggiungono i maggiori oneri per il trasporto merci su rotaia – che in Italia rappresenta circa il 13% del traffico ferroviario – stimati in altri 912 milioni di euro annui dovuti a ritardi medi di circa due ore per convoglio. Infine, vi è un effetto negativo sul turismo: circa il 20% dei turisti nel nostro Paese si sposta in treno, e disservizi e ritardi finiscono per ridurre la propensione al viaggio e la permanenza media nelle località turistiche. Il costo stimato è di circa 450 milioni di euro l'anno in mancata spesa turistica, pari a un 3% del fatturato della mobilità ferroviaria legata al turismo.

Vale la pena notare che si tratta di stime conservative, basate su ritardi medi. Il quadro potrebbe ulteriormente aggravarsi considerando la variabilità e l'incertezza: molti utenti, temendo disservizi, partono con largo anticipo per non perdere coincidenze o appuntamenti, aggiungendo tempi “morti” non rilevati dalle statistiche ma comunque persi dal punto di vista economico. In termini di benessere, i ritardi comportano stress aggiuntivo, affaticamento e – per alcuni pendolari – perfino la necessità di pernottamenti imprevisti o di soluzioni di viaggio alternative (ad esempio il ricorso all'auto privata) con costi maggiori. Tutti questi effetti indiretti rappresentano “danni collaterali” difficili da quantificare, ma reali. Basti pensare all'impatto sulla produttività: riunioni mancate, ore di lavoro perse, necessità di riorganizzare turni e attività – elementi che sfuggono a una valutazione immediata ma che, su larga scala, intaccano l'efficienza del sistema economico.

Un altro approccio per capire l'impatto economico dei ritardi è stimare quanto costi, in media, anche un piccolo ritardo su ogni treno. Un'analisi condotta su decine di migliaia di treni circolati in Italia nell'estate 2024 ha stimato che 5 minuti di ritardo sistematico su ogni treno genererebbero circa 225 milioni di euro annui di perdite. In particolare, applicando un valore del tempo basato sul salario medio (15 €/ora) e ipotizzando una capienza media di 300 passeggeri per i treni regionali e 500 per i Frecciarossa/Italo, cinque minuti di ritardo per ogni corsa equivarrebbero a 108 milioni di euro l'anno di costo sui soli treni regionali, 84 milioni sui Frecciarossa e 33 milioni sui convogli Italo. Si tratta – va sottolineato – di una stima relativa a un ritardo molto contenuto. In realtà, molti viaggi subiscono ritardi ben superiori ai 5 minuti, soprattutto sulle lunghe tratte: ciò significa che il “costo occulto” reale dei ritardi è probabilmente multiplo di queste cifre.

Emblematico il confronto evidenziato dai ricercatori: nel 2023 Trenitalia ha registrato un utile netto di circa 100 milioni di euro, a fronte di 15 miliardi di ricavi. Ebbene, l'impatto economico di un ritardo medio generalizzato di pochi minuti supererebbe di gran lunga quell'utile, erodendolo completamente. In altre parole, la mancata puntualità "brucia" risorse equivalenti o superiori ai profitti dell'intero servizio ferroviario, un indicatore chiaro dell'urgenza di affrontare il problema dei ritardi.

In sintesi – I numeri dei ritardi ferroviari

- Costo annuo stimato: oltre 3 miliardi di euro, pari a circa 15 € per ogni ora di ritardo.
- Ore di viaggio perse: oltre 200 milioni l'anno (equivalenti a ~24.000 anni/uomo).
- Treni monitorati (2025): ~90.000 convogli (circa 250 al giorno); quasi 70% arrivati in ritardo rispetto all'orario programmato.
- Ritardi Alta Velocità (2024): il 31% dei Frecciarossa e il 20% dei convogli Italo giungono oltre l'orario previsto.
- Caso peggiore: il Frecciarossa Lecce–Milano è arrivato puntuale solo 18 volte su 365 (puntualità <5%, ritardo medio 29').
- Cantieri per potenziamento rete: ~1.200 cantieri attivi su tutta la rete FS (500 per manutenzione, 700 per nuove opere).

Puntualità: definizioni ufficiali vs. esperienza reale

Quando si parla di treni puntuali o in ritardo, è fondamentale chiarire quale metrica si adotta. Non tutte le "puntualità" sono uguali: le imprese ferroviarie utilizzano infatti criteri ufficiali che spesso differiscono dalla percezione degli utenti. In generale, Trenitalia e RFI considerano puntuale un treno che arrivi entro un certo margine di tolleranza rispetto all'orario schedato. Ad esempio, per i servizi regionali il margine comunemente adottato è di 5 minuti, mentre per i treni a lunga percorrenza e Alta Velocità si usano tolleranze maggiori, tipicamente 10 minuti o 15 minuti. Questo significa che, nelle statistiche ufficiali, un Frecciarossa che accumuli 8 o 10 minuti di ritardo risulta comunque puntuale, così come un Intercity con 14 minuti di scostamento sull'orario programmato.

Queste definizioni incidono fortemente sui dati comunicati. Trenitalia, ad esempio, ha recentemente diffuso percentuali di puntualità in netto miglioramento, proprio misurate con tali criteri “larghi”. A febbraio 2025 risultavano puntuali (entro la soglia) l’80,9% dei treni Alta Velocità (tolleranza +10’), l’89,3% degli Intercity (+15’) e il 91,3% dei Regionali (+5’). Numeri apparentemente confortanti, che evidenziano un trend positivo rispetto a pochi mesi prima (ad ottobre 2024 la puntualità – sempre entro soglia – era scesa fino al 67% circa per le Freccie). Tuttavia, questi valori non raccontano tutta la storia. Se stringiamo il requisito – ovvero consideriamo puntuale solo chi arriva entro l’orario esatto previsto (puntualità “rigorosa”) – il quadro si fa decisamente meno roseo.

Un’inchiesta indipendente condotta nel 2025 ha rilevato che su oltre 90 mila treni monitorati in un anno, quasi il 70% è arrivato in ritardo rispetto all’orario indicato sul tabellone. In altre parole, soltanto circa 3 convogli su 10 rispettano alla lettera l’orario. Per i treni Alta Velocità la differenza tra il dato “ufficiale” e quello percepito è notevole: prendendo in esame tutti i Frecciarossa del campione, ben il 31% ha registrato un ritardo all’arrivo (pur se magari entro i 10–15 minuti “di tolleranza”). Ciò significa che la puntualità reale dei Frecciarossa nel 2024 è attorno al 69%, contro l’80-90% dichiarato includendo la tolleranza. Discrepanze simili valgono per gli altri servizi: i convogli Italo risultano in ritardo in circa il 20% dei casi, mentre gli Intercity tradizionali sono giunti oltre l’orario programmato in circa 4 casi su 10 ($\approx 40\%$) secondo alcune rilevazioni recenti.

Un ulteriore aspetto da considerare è che le statistiche di puntualità ufficiali escludono i ritardi più gravi, ossia quelli oltre un certo limite, nonché le cancellazioni. Tipicamente, un treno che accumuli un ritardo eccezionale (decine di minuti) o che venga soppresso potrebbe essere rimosso dal calcolo delle percentuali di puntualità, in quanto considerato “irregolare” o fuori range. Ciò è comprensibile dal punto di vista metodologico, per non falsare le medie, ma dal lato dell’utente quei disservizi estremi pesano eccome. Allo stesso modo, un treno cancellato o limitato nel percorso è un’esperienza ben peggiore di un piccolo ritardo, eppure non compare nelle statistiche di puntualità (rientra invece negli indici separati di regolarità del servizio). Questo spiega perché talvolta le aziende ferroviarie pubblicizzano numeri vicini al 100%: ad esempio, considerando anche i casi di forte ritardo come “arrivati entro l’ora”, Trenitalia poteva affermare che circa 98% dei suoi treni a lunga percorrenza alla fine giunge a destinazione – un dato che, pur statisticamente vero, suona rassicurante ma nasconde la realtà di migliaia di convogli giunti con ritardi significativi.

In sintesi, la definizione adottata cambia drasticamente la misurazione: per chi viaggia, un treno che arriva con 20-30 minuti di ritardo non è puntuale; per la statistica ufficiale, quello stesso treno potrebbe rientrare nella puntualità “commerciale”. Trasparenza e

chiarezza su questi indicatori sono fondamentali: nel dibattito pubblico andrebbe sempre specificata la metrica di riferimento. Del resto, come vedremo nel caso del Mezzogiorno, affidabilità e puntualità effettiva dei collegamenti rimangono criticità importanti, al di là delle percentuali aggregate.

Ritardi e rete nel Mezzogiorno: una duplice penalizzazione

Il Sud Italia sconta storicamente un gap infrastrutturale nel settore ferroviario, e i dati sui ritardi lo riflettono impietosamente. Le regioni meridionali, meno servite dall'alta velocità e con lunghe tratte a binario unico o obsolete, subiscono i ritardi più pesanti – in una sorta di doppia penalizzazione: meno treni disponibili e più lenti e inaffidabili. I numeri del 2025 hanno messo in evidenza con forza questa realtà. Un dossier intitolato “AltraVelocità” – promosso dall'associazione Europa Radicale – ha analizzato le performance di oltre 90.000 treni in tutta Italia, classificando le tratte peggiori in termini di ritardo medio e mancanza di puntualità. Ai primi posti figurano proprio alcuni collegamenti Nord–Sud che interessano il Mezzogiorno.

In cima alla poco invidiabile classifica si trova il Frecciarossa 8824 Lecce–Milano, che si è guadagnato il titolo di “peggior treno del 2025”. I numeri del suo bilancio annuale sono emblematici: ritardo medio di 29 minuti e puntualità del 5% appena. In pratica, questo treno è arrivato in orario solo 18 volte su 365 giorni – meno di due volte al mese. Oltre un terzo delle corse sulla Lecce–Milano ha accumulato almeno 30 minuti di ritardo e circa una su dieci ha superato l'ora. Il caso più clamoroso resta quello del 6 settembre: quel giorno il convoglio è giunto a destinazione con 351 minuti di ritardo, cioè quasi 6 ore oltre il previsto.

Subito dietro troviamo un altro collegamento di punta per il Sud, il Frecciarossa 9588 Reggio Calabria–Torino. Anche qui il ritardo medio è di 29 minuti, ma la puntualità scende addirittura al 4%: solo 13 treni su 365 sono arrivati puntuali nell'anno. Più di un quarto di queste corse (28%) ha avuto oltre mezz'ora di ritardo e circa una su sette oltre 60 minuti. Anche in questo caso non sono mancati episodi estremi, come i +305 minuti registrati il 13 novembre (oltre 5 ore di ritardo).

Al terzo posto figura un altro collegamento fondamentale tra Sud e Nord, il Frecciarossa 8807 Milano–Taranto, con un ritardo medio di 28 minuti e una puntualità del 14% (appena 51 arrivi puntuali in un anno). Oltre un terzo delle corse Milano–Taranto ha sfiorato di almeno mezz'ora, e circa il 10% ha accumulato più di un'ora di ritardo; il picco è stato raggiunto il 17 aprile con 279 minuti di ritardo. Prestazioni simili si riscontrano sul percorso inverso Taranto–Milano (FR 8820), con 27 minuti

medi di ritardo e solo il 10% di treni puntuali (oltre un terzo dei viaggi sopra la mezz'ora di scarto e un caso estremo di +228 minuti il 28 luglio).

Da segnalare anche la FR 8813 Milano–Lecce: pur operando solo parzialmente su linee AV (la nuova Napoli–Bari è ancora in costruzione e non collega ancora interamente Napoli a Bari), chiude il 2025 con 26 minuti di ritardo medio e un 18% di puntualità (in pratica meno di un quinto dei treni è arrivato in orario). Circa il 30% delle corse Milano–Lecce ha avuto ritardi oltre i 30 minuti, con un massimo di 272 minuti registrato il 25 ottobre.

Le criticità non riguardano solo le direttrici Nord-Sud “verticali”. Anche alcune tratte trasversali e di collegamento intermedio mostrano dati allarmanti. Ad esempio, la Bolzano–Sibari (Frecciarossa 8519) ha accumulato in media 23 minuti di ritardo, con appena il 6% di treni puntuali (record negativo: 309 minuti il 3 luglio). Analogamente la Salerno–Torino (FR 9552) ha segnato 23 minuti medi di ritardo e 9% di puntualità, con un picco di 214 minuti il 1° dicembre. Persino una relazione interamente instradata su linee di Alta Velocità come la Napoli–Venezia (Frecciarossa 9428) presenta problemi seri: malgrado un ritardo medio leggermente inferiore (22 minuti), è risultata puntuale solo nel 2% dei casi – appena 8 corse in tutto l'anno senza alcun ritardo – e ha toccato un ritardo massimo di 278 minuti il 30 giugno. Quest'ultimo dato evidenzia come anche la dorsale AV “pura” risenta di congestione e interferenze: la Napoli–Venezia attraversa nodi trafficati (Roma, Firenze, Bologna, ecc.) e su quella direttrice convivono treni AV, servizi regionali e traffico merci, generando una pressione continua sulla rete. In tali condizioni, anche piccoli intoppi finiscono per amplificarsi, causando ritardi a catena.

Complessivamente, i numeri del 2025 mostrano che molti collegamenti a lunga percorrenza da/per il Sud hanno sofferto ritardi strutturali gravissimi. Ritardi medi elevati, puntualità a una cifra e picchi di ore non sono stati episodi isolati, ma un fenomeno sistemico su alcune tratte chiave. Il Mezzogiorno, in particolare, paga il prezzo di nodi infrastrutturali deboli: ad esempio, lungo la linea tirrenica meridionale e in vari tratti appenninici a sud di Roma la presenza di binari unici e la mancanza di linee alternative fanno sì che un singolo guasto o incidente possano bloccare mezzo Paese. È la cosiddetta “mobilità negata”: dove i collegamenti sono scarsi e vulnerabili, i cittadini del Sud sopportano non solo viaggi più lunghi, ma anche l'incertezza costante sull'orario di arrivo. In molte zone del Mezzogiorno (e non solo) la rete saturata e datata lascia pochissimo margine: un binario occupato da un treno fermo significa inevitabilmente convogli successivi in coda e, se manca il doppio binario o una via di fuga, il ritardo si propaga a catena.

Va detto che il biennio 2024–2025 è stato un periodo particolarmente critico, complice anche l'intensificazione straordinaria dei cantieri ferroviari. Gli stessi vertici di RFI e FS hanno ammesso che i disagi recenti per i passeggeri derivano da una combinazione di fattori: lavori diffusi sulla rete, obsolescenza dell'infrastruttura e crescente traffico ferroviario. I cantieri – oltre mille in simultanea – impongono rallentamenti e sospensioni programmate della circolazione su molte linee. Finché gli interventi non saranno completati, l'infrastruttura esistente continua a generare guasti improvvisi (elettrici, meccanici) che provocano ulteriori ritardi e soppressioni. Nel frattempo, la domanda di trasporto ferroviario è in aumento: più passeggeri e più treni in circolazione, su una rete che in alcuni corridoi è già al limite, richiedono una complessa riprogrammazione dell'offerta per evitare il collasso. In sintesi, il Mezzogiorno oggi soffre di una situazione paradossale: da un lato finalmente si investe per migliorarne le ferrovie, dall'altro questi stessi interventi (uniti ai deficit storici non risolvibili in pochi mesi) stanno causando notevoli ritardi nel presente, aggravando il disagio di chi viaggia.

Di fronte a questa situazione, le possibili soluzioni e interventi sollevano discussioni. Nei mesi scorsi ha fatto discutere l'ipotesi di ridurre temporaneamente il numero di treni in circolazione sulle linee più congestionate, come misura per diminuire i ritardi a cascata. Il MIT ha valutato, ad esempio, un taglio del 15% delle corse ferroviarie su alcune tratte critiche, con l'idea che meno treni = meno usura e più margini di recupero, quindi più puntualità. Si tratta però di una proposta controversa, che rischierebbe di penalizzare ulteriormente le aree meno servite – in primis il Sud e le zone interne – riducendo un'offerta di trasporto pubblico già insufficiente.

Imprese e pendolari hanno invece invocato un approccio diverso, puntando a interventi strutturali senza sopprimere servizi. Unimpresa, ad esempio, ha chiesto azioni immediate per migliorare puntualità e affidabilità della rete, a sostegno anche delle tante PMI il cui funzionamento dipende da collegamenti ferroviari decenti. In concreto, le ricette proposte dagli esperti includono: maggiori investimenti infrastrutturali (raddoppi, nuove linee, potenziamento tecnologico), ammodernamento delle linee regionali, miglioramento della gestione operativa (anche tramite sistemi digitali avanzati di segnalamento e controllo), ottimizzazione della pianificazione e del monitoraggio del traffico ferroviario, nonché maggiore trasparenza e comunicazione verso gli utenti. In altri termini, anziché tagliare la domanda (cioè i treni in circolazione), si auspica di aumentare la capacità e la resilienza dell'offerta: costruire nuovi binari dove mancano, eliminare i colli di bottiglia, rafforzare la manutenzione per ridurre guasti e rallentamenti, e gestire in modo più efficiente il traffico ferroviario.

Proposte di policy e caso-esempio: il nodo ferroviario di Bari come intervento “nazionale” sulla direttrice adriatica

Se l’obiettivo è ridurre i ritardi e l’inaffidabilità, soprattutto nel Mezzogiorno, la priorità non può esaurirsi nel “fare lavori”: occorre governare l’assetto della rete nei nodi più sensibili, separando – dove tecnicamente possibile – traffici con caratteristiche incompatibili (frequenze, velocità, numero di fermate, precedenza). In questa prospettiva, il nodo ferroviario di Bari è un caso-esempio di valore nazionale: qualsiasi instabilità qui tende a propagarsi lungo l’intera dorsale adriatica, con effetti a catena su lunga percorrenza, merci e servizi regionali.

Il quadro generale va letto anche in positivo: l’impostazione del MIT e del Gruppo FS, con un livello di cantierizzazione eccezionale sulla rete nazionale, è la risposta corretta a un ritardo infrastrutturale stratificato. Proprio perché lo sforzo è significativo, diventa decisivo accompagnarlo a scelte di assetto che massimizzino la capacità e l’affidabilità complessive.

1) Bari Nord: definanziamento 2024, rifinanziamento mirato e revisione dell’assetto per separare i flussi e aumentare capacità

Sul lato Bari Nord, sia l’amministrazione comunale precedente sia quella attuale hanno spesso orientato la discussione verso uno schema analogo a quello proposto sul lato sud: realizzazione della sola variante e dismissione del tracciato attuale. Tuttavia, in un nodo di valenza nazionale, ridurre la rete a un unico itinerario “sostitutivo” può rivelarsi una soluzione sub-ottimale, perché non valorizza appieno il potenziale di capacità aggiuntiva.

A fine 2024 il progetto ha subito un definanziamento, circostanza che impone oggi una scelta di merito: non solo recuperare le risorse, ma rivedere l’impostazione prima del rifinanziamento, affinché l’intervento produca il massimo beneficio in termini di esercizio e puntualità.

La proposta è quindi: rivedere e rifinanziare il nodo nord adottando un assetto funzionale più robusto – in linea con una logica europea di efficienza, capacità e ottimizzazione dell’uso infrastrutturale – basato su un principio semplice:

- realizzare la variante (circa 11 km) dedicandola ai treni a lunga percorrenza e alle merci, cioè ai flussi che necessitano di percorrenze regolari, velocità e capacità di attraversamento senza interferenze;

- mantenere in esercizio l'attuale tracciato per i treni regionali e metropolitani, cioè per la mobilità di prossimità, che richiede frequenza e capillarità delle fermate.

Il risultato è la separazione fisica dei flussi: regionali/metropolitani sul tracciato storico; lunga percorrenza/merci sulla variante. In termini operativi, questa scelta:

- riduce conflitti di circolazione e precedenza tra treni con prestazioni diverse;
- limita l'effetto domino dei ritardi;
- aumenta il numero di "tracce" effettivamente utilizzabili (quindi capacità e offerta);
- rende più stabile la programmazione dell'esercizio, anche in presenza di cantieri e guasti.

In sintesi: la variante non dovrebbe essere letta come sostitutiva, ma come infrastruttura aggiuntiva che, affiancando il tracciato esistente, consente di ottenere un nodo più capiente e affidabile sull'intera direttrice adriatica.

2) Bari Sud: variante e "Costa Sud", con attenzione alla funzione metropolitana e alle fermate strategiche

Sul lato Bari Sud, l'Amministrazione comunale sta avanzando con il progetto "Costa Sud", che prevede la realizzazione di una variante e la dismissione dell'attuale tracciato urbano. Qui il punto critico è la funzione metropolitana: sull'attuale tracciato sono presenti tre fermate, tra cui la fermata a servizio della sede della Regione Puglia. La dismissione integrale del tracciato senza adeguate garanzie di accessibilità ferroviaria rischia di produrre un effetto asimmetrico: vantaggi per i flussi veloci, ma arretramento della copertura e della fruibilità del servizio ferroviario urbano, con impatti su utenze pendolari e direzionali.

Il criterio di policy – coerente con l'impostazione MIT/FS orientata alla modernizzazione e alla performance – non è opporsi alla trasformazione, bensì governarla affinché l'assetto finale preservi (o ricostruisca) una solida funzione metropolitana, evitando che la rigenerazione urbana si traduca in riduzione strutturale del servizio ferroviario di prossimità.

Sintesi operativa

Il caso Bari dimostra che la puntualità non è solo una variabile di manutenzione o di investimenti “quantitativi”, ma dipende in modo cruciale dall’architettura della rete nei nodi: separare i flussi dove possibile significa trasformare i cantieri in capacità, resilienza e affidabilità. In un nodo cardine della dorsale adriatica, questa impostazione genera benefici che travalicano la scala locale: meno conflitti di circolazione, minore propagazione dei ritardi e migliore qualità percepita del servizio su una direttrice che ha un impatto nazionale.

Conclusioni

I ritardi ferroviari rappresentano per l’Italia un problema da affrontare con decisione, sia per l’impatto economico sia per le implicazioni sociali e territoriali. Ogni ora di viaggio persa è tempo sottratto al lavoro, allo studio, alla famiglia; nel loro insieme, come abbiamo visto, i ritardi sottraggono al Paese risorse pari a miliardi di euro annui. Ma vi è di più: se queste inefficienze colpiscono in misura maggiore il Mezzogiorno, ne deriva anche una forma di disuguaglianza nell’accesso alla mobilità. Un cittadino del Sud che impiega 10-12 ore per raggiungere Milano in treno (magari con arrivo fuori orario) non gode dello stesso “diritto alla mobilità” di chi da Bologna o Firenze può pianificare spostamenti rapidi e affidabili sulla rete AV. Garantire pari opportunità di spostamento – in tempi certi – è dunque non solo una questione di efficienza, ma di equità territoriale e coesione nazionale.

Le politiche pubbliche devono muoversi su un duplice binario: da un lato, proseguire e rafforzare gli investimenti infrastrutturali già avviati; dall’altro, gestire nell’immediato il servizio minimizzando i disagi. Sul primo fronte, l’impegno del Governo, del MIT e del Gruppo FS è evidente e va riconosciuto: il piano decennale da 10 miliardi di euro per la sicurezza e l’ammodernamento della rete, con 1.200 cantieri attivi ogni giorno, rappresenta la più grande opera di upgrade ferroviario degli ultimi decenni. Questo sforzo straordinario deve continuare con costanza e visione di lungo periodo: molte opere chiave (raddoppi, nuove linee, potenziamenti tecnologici) richiedono anni per essere completate, ma saranno fondamentali per rimuovere i colli di bottiglia che oggi generano ritardi cronici.

Parallelamente, nel breve periodo, occorre affinare le strategie di gestione: programmare con intelligenza le interruzioni per lavori (offrendo adeguate alternative ai passeggeri), sfruttare la tecnologia digitale per monitorare e regolare il traffico in

tempo reale, e mantenere una comunicazione trasparente con l'utenza su ritardi e soluzioni (informando tempestivamente su coincidenze, rimborsi, servizi sostitutivi). Un segnale incoraggiante è arrivato proprio nei primi mesi del 2025, in cui si è registrato un miglioramento della puntualità media (misurata entro le soglie di tolleranza). È il segno che, appena possibile, il sistema ferroviario recupera efficienza.

La vera sfida sarà trasformare questo miglioramento in una puntualità piena e percepita dagli utenti, soprattutto sulle relazioni a lunga percorrenza del Mezzogiorno. Ridurre i ritardi ferroviari nel Sud significa restituire tempo e diritti ai cittadini di quelle regioni, avvicinandoli al resto del Paese in termini di opportunità di lavoro, studio, turismo e vita sociale. In ultima analisi, la mobilità ferroviaria deve tornare a essere un volano di sviluppo e integrazione, non un freno. Rendere il treno affidabile ovunque – da Lecce a Milano, da Reggio Calabria a Torino – è un obiettivo di civiltà prima ancora che economico.

In conclusione, vanno salutati positivamente i passi intrapresi dal Governo e dal Gruppo FS per invertire la rotta: l'Italia ha finalmente riconosciuto che senza ferrovie moderne ed efficienti non può esserci crescita né coesione. Ora occorre perseverare su questa strada, con continuità e attenzione sia alle grandi opere sia alla gestione quotidiana del servizio. Gli investimenti infrastrutturali devono procedere spediti e, nel contempo, l'organizzazione del servizio (orari, materiale rotabile, personale, informazione) va orientata a massimizzare la puntualità e la qualità percepita dal viaggiatore. Soltanto così sarà possibile eliminare l'attuale "costo occulto" dei ritardi e garantire una mobilità realmente sostenibile ed equa in tutto il Paese. Il treno – simbolo dell'unità d'Italia sin dai tempi delle prime ferrovie – può e deve tornare a unire Nord e Sud non solo geograficamente ma anche nei tempi di viaggio: un diritto alla mobilità pienamente rispettato, non un privilegio per pochi. Le scelte di policy dei prossimi anni determineranno se questo obiettivo sarà centrato. L'auspicio è che i cantieri di oggi si traducano nei minuti guadagnati di domani, chiudendo finalmente il conto – salato – che i ritardi ferroviari presentano ogni anno al nostro Paese.

Fonti (elenco sintetico)

- ANSA – Gruppo FS: ad oggi aperti 1.200 cantieri ogni giorno
- Centro Studi Unimpresa – Analisi costi ritardi ferroviari
- Ferrovie.info – Le Frece Trenitalia più critiche del 2025

- Dossier Europa Radicale “ –AltraVelocità 2025”; La Stampa – Frecciarossa lenta: 7 treni su 10 in ritardo
- Altroconsumo – Indagine puntualità treni 2025
- Corriere Nazionale – Ritardi e costi occulti (istruttoria AGCM su FS)
- FS Italiane (Teleborsa/Repubblica) – Puntualità in crescita Feb 2025