

## Lisbona, Sarajevo e le altre: le capitali che hanno bisogno di treni diretti per un trasporto sostenibile

**Pubblicato:** Martedì 2 Luglio 2024



Isolate per posizione geografica, ma a volte anche per ragioni politiche. Sono cinque (più una) le capitali europee prive di collegamenti diretti con il resto d'Europa.

Una sfida da cui ripartire, citata da **un report di Greenpeace Central and Eastern Europe, un'analisi sui collegamenti ferroviari diretti** tra 45 principali città europee, con l'obiettivo di valutare come si può intervenire per potenziare le connessioni con **il mezzo meno impattante dal punto di vista ambientale**, il treno.

Quali sono le capitali europee senza treni a lunga percorrenza?

C'è **Atene**, culla della civiltà europea occidentale, che paga una crisi ventennale del trasporto pubblico, ma c'è anche **Lisbona**, la capitale del Portogallo che ha una rete interna moderna ma da sempre ha limitate connessioni con la vicina Spagna. Al capo opposto d'Europa c'è **Tallinn**, la principale città dell'Estonia, quasi al confine con il gigante russo.

Poi c'è il **“blocco balcanico”**, dove la disgregazione della Jugoslavia – ormai trent'anni fa – ha progressivamente peggiorato le connessioni ferroviarie: così una città di grande fascino (e negli ultimi anni di crescente interesse turistico) come **Sarajevo** resta senza treni diretti, dopo la cancellazione dei collegamenti verso Zagabria e la Croazia, vittime anche delle tensioni tra le due “metà” della Bosnia-Erzegovina, la federazione croato-musulmana e la Republika Srpska (solo dieci anni fa erano due i treni

internazionali verso la Croazia).

Condizioni geografiche sfavorevoli e attriti con la Grecia hanno invece isolato **Skopje**, capitale della Macedonia.

Infine c'è **Pristina**, la capitale del Kosovo, uno Stato riconosciuto solo da una parte della comunità internazionale. E tra i Paesi che non riconoscono lo Stato – prevalentemente albanese, per etnia – c'è in particolare la Serbia, dove arrivano le rotaie dal Kosovo. Rotaie desolatamente vuote, percorse solo da treni merci.

Va detto che dalla lista state escluse “preventivamente” **Helsinki e Tirana**, per l'isolamento delle due reti ferroviarie finlandese e albanese (anche se la capitale finlandese aveva fino a pochi anni fa un collegamento verso San Pietroburgo).

## Potenziale inespresso sulle ferrovie d'Europa

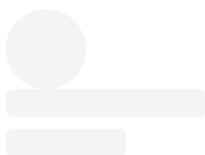
Quello delle cinque (più una) capitali completamente isolate è il caso più eclatante.

Ma **solo il 12% delle 990 rotte analizzate in tutta Europa sono servite da treni diretti**. Esistono 305 rotte dove sarebbe possibile attivare collegamenti diretti utilizzando i binari esistenti, ma attualmente non servite.

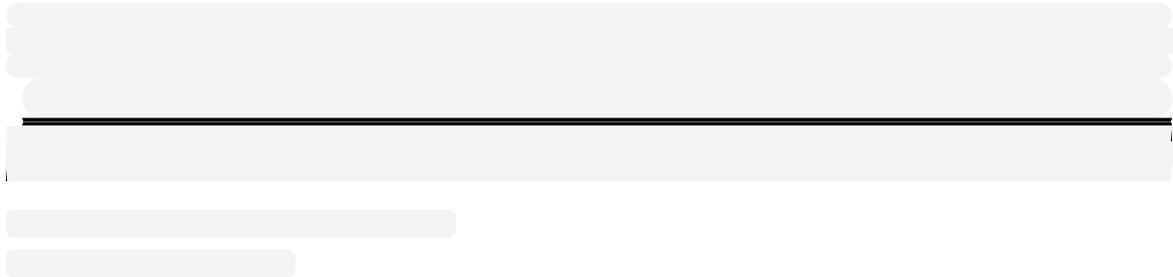
Anche le **città con il maggior numero di collegamenti, come Vienna, Monaco e Berlino, hanno un significativo potenziale inespresso** per ulteriori collegamenti diretti. Ad esempio, Vienna potrebbe avere dodici ulteriori collegamenti, Monaco quattordici, così come Berlino.

In alcuni Paesi il potenziale inespresso è notevole e ancora una volta un esempio negativo viene dai Balcani: la Serbia ha un solo valico aperto – quello verso Budapest – che richiede ben tre cambi, a Novi Sad e Subotica in territorio serbo e Szeged in territorio ungherese.

Per lavori impegnativi o per problemi finanziari sono invece interrotti altri valichi verso la Romania occidentale e verso la Croazia (solo il valico da Novi Sad verso la Croazia dovrebbe riaprire nell'immediato futuro).



[Visualizza questo post su Instagram](#)



Un post condiviso da Binario Est (@binario\_est)

*La stazione di C?rpini?, dove fino a pochi anni fa passava una delle due linee dirette tra Serbia e Romania occidentale*

## **Più facile prendere un aereo che un treno**

L'analisi di Greenpeace evidenzia anche una disparità significativa tra i collegamenti ferroviari e quelli aerei: il 69% delle rotte analizzate è servito da voli diretti, riflettendo una politica dei trasporti che ad oggi favorisce il trasporto aereo, nonostante il suo impatto ambientale negativo.



Lisbona è famosa per i suoi tram, ma da anni manca un collegamento veloce su rotaie verso la Spagna

## Le richieste di Greenpeace all'Unione Europea

Greenpeace invita l'UE e i governi nazionali a sostenere lo sviluppo dei servizi ferroviari diretti attraverso investimenti nelle infrastrutture e una migliore cooperazione tra le compagnie ferroviarie, al fine di rendere il trasporto ferroviario una scelta più attraente e sostenibile per i cittadini europei.

Per ulteriori dettagli, si può leggere il report completo di Greenpeace [qui](#).

**Roberto Morandi**

[roberto.morandi@varesenews.it](mailto:roberto.morandi@varesenews.it)