

Ferrovie: Pendolaria, nel 2017 solo 11mila passeggeri in più al giorno



Nel 2017 cresce di poco il numero di coloro che prendono il treno; boom dell'Alta Velocità, alti e bassi per il trasporto regionale. Solo in alcune Regioni cresce il numero di passeggeri e ancora pesano i tagli (-6,5% dei treni regionali e -15,5% di Intercity). A fotografare la situazione del trasporto ferroviario in Italia è **Pendolaria**, il [Rapporto annuale di Legambiente](#) presentato oggi a Roma che analizza nel dettaglio numeri e storie di un'Italia a due velocità e le varie disuguaglianze che ci sono nel Paese.

Al sud circolano meno treni che in Lombardia, più lenti e vecchi (età media 19,2 anni contro i 13,3 del Nord): eppure, dove si investe, cresce la voglia di spostarsi in treno. Sono 38 le storie di successo individuate nel Rapporto: la cura del ferro di Delrio inizia a dare i suoi frutti.

La mobilità su ferro vede muoversi ogni giorno 5,51 milioni di persone in Italia, con una crescita del numero complessivo dei pendolari, ma aumentano anche le differenze tra le varie regioni e quelle sulla rete ferroviaria, segnata da una parte dai continui successi dell'**alta velocità** e dall'altra dai tagli agli **intercity** e da treni regionali spesso troppo vecchi e lenti. Nel 2017 il numero dei pendolari del treno, che usano il servizio ferroviario regionale, è aumentato con una crescita di 11mila passeggeri al giorno (+0,4% rispetto al 2016), mentre il numero di persone che ogni giorno prende le metropolitane nelle sette città in cui è presente il servizio (Milano, Roma, Napoli, Torino, Genova, Brescia e Catania) ha visto un aumento di 22mila viaggiatori giornalieri (+0,6% rispetto al 2016, stesso trend in positivo come tra 2016 e 2015). In particolare sono 2milioni e 841mila i passeggeri che usufruiscono del servizio ferroviario regionale, e oltre 2milioni e 672mila quelli che ogni giorno prendono le metropolitane. Per completare il numero di coloro che ogni giorno prendono il treno sui collegamenti nazionali, vanno aggiunte 40mila persone che viaggiano sugli intercity e 170mila tra Freccie ed Italo.

“La sfida fondamentale è quella di far aumentare le persone che si spostano in treno nelle città e al Sud, anche per contrastare lo **smog**, avere città più vivibili e sostenibili e far risparmiare le famiglie italiane. La prossima legislatura deve segnare un cambiamento: basta risorse alle autostrade, priorità è aumentare il numero di treni in circolazione e le metropolitane nelle città”, ha spiegato **Legambiente**, che ha formulato cinque proposte per rilanciare il servizio ferroviario regionale: "1) occorre continuare la cura Delrio con un ruolo più incisivo del Ministero delle infrastrutture e trasporti che deve diventare il regista di una nuova politica dei trasporti in Italia che coinvolga Regioni, Comuni, concessionari e imprese. Il Ministero inoltre deve anche un ruolo di indirizzo e controllo. 2) Più treni sulle linee ferroviarie facendo diventare il servizio ferroviario sempre più competitivo. Per far ciò occorre potenziare nelle città l'offerta lungo le direttrici nazionali e urbane più importanti, dove è più forte la domanda pendolare e nelle aree del Paese, come al Sud, dove è del tutto inadeguata. 3) Dare priorità agli investimenti infrastrutturali nelle città perché è nei grandi centri urbani che si gioca la sfida fondamentale della mobilità italiana, cercando di superare il gap che le separa dalle sorelle europee. 4)

Una politica per riportare i treni al sud, attraverso interventi che permettano di ridurre i tempi di percorrenza e nuovi treni 5) Indirizzare le risorse che ci sono per rilanciare gli investimenti infrastrutturali. Nel bilancio dello Stato esistono infatti le risorse per un salto di qualità nel servizio ferroviario, perché ogni anno diversi miliardi di euro vengono destinati ai sussidi all'**autotrasporto**, dalle **tariffe autostradali** che continuano a crescere senza controlli per la gestione di opere pubbliche, e da recuperare da investimenti sbagliati in grandi opere e cantieri autostradali e dal bilancio delle Regioni che devono scegliere di rilanciare il **trasporto su ferro**".

Ai grandi successi dell'Alta Velocità maturati in questi anni – ampia offerta di treni tra Salerno, Roma, Firenze, Bologna, Milano, Torino e Venezia e un aumento dell'offerta in meno di 11 anni pari al 435%, si affianca una situazione del trasporto regionale che rimane difficile, anche per via della riduzione dei treni Intercity e dei collegamenti a lunga percorrenza (-15,5 dal 2010 al 2016) con un calo del 40% dei passeggeri e la diminuzione dei collegamenti regionali (-6,5% dal 2010 al 2016), a seguito dei tagli realizzati nel 2009 dal Governo Berlusconi. E poi in alcuni casi c'è il peggioramento del servizio con disagi e disservizi come accade sulla **Roma-Lido di Ostia**, linea suburbana gestita da Atac, dove si è registrata una riduzione del 45% dei passeggeri passati da quasi 100.000 tra studenti e lavoratori negli scorsi anni a 55.000. Oppure sulla **Circumvesuviana**: sulle tre storiche linee suburbane di Napoli dal 2010 al 2016 si è registrato un calo dell'offerta di treni del 30%. In questi anni c'è da segnalare inoltre la chiusura di 1.323,2 chilometri di linee ferroviarie. Ad esempio in Molise non esiste più un collegamento ferroviario con il mare: sono scomparsi i treni che dal 1882 collegavano Campobasso con l'Adriatico e con Termoli. Ai chilometri di ferrovia chiusa, vanno poi aggiunti oltre 321 km di rete ordinaria che risulta "sospesa" per inagibilità dell'infrastruttura, come nel caso della Trapani-Palermo.

[Home](#) | [Privacy Policy](#) | [Il widget di Trasporti-Italia](#)

FOOTER