

Il Frecciarossa non basta, cala l'uso del treno

Pubblicato: Mercoledì 18 Settembre 2013

L'Italia va meno in treno: viaggia di più su lunghe percorrenze, ma il Frecciarossa non basta a compensare il crollo del servizio in molte Regioni, dove chiudono le linee e diminuisce il numero di treni in circolazione. Una statistica Eurostat dice che gli italiani in media hanno percorso in treno, nel 2012, 715 chilometri, oltre 100 km in meno di quanti ne percorrevano nell'anno 2000 (erano 818). La classifica Eurostat vede svettare il paese di maggior tradizione ferroviaria come la Svizzera con 2.450 km ad abitante (era a 1.588 nel 2000, quindi è cresciuta del 54%; nella foto sotto un treno sulla linea del Gottardo), seconda la Francia con 1.405 km



per abitante (era di 1.103 km, +27%), terza l'**Austria** con 1.330 km (era a 1.061 12 anni fa). Nei 28 paesi UE considerati, più la Turchia, la crescita media è stata del 9,9%. Nel periodo considerato, circa un terzo dei paesi comunitari (quasi tutti dell'Europa dell'Est, dove c'erano reti molto estese anche in zone rurali) ha avuto un trend negativo nonostante le considerevoli risorse spese sia per gli investimenti che per la gestione dei servizi dei paesi membri e della stessa UE. In questo gruppo, composto da gran parte dei paesi dell'est che però hanno conosciuto la motorizzazione privata di massa proprio in questi ultimi 10 anni, si trova anche l'Italia che diminuisce da 818 a 715 km per abitante/anno segnando un meno 12,6%.

✖ La statistica – va detto – è da prendere con le pinze, perchè si mettono sullo stesso livello Paesi densamente abitati, come l'Olanda (con presunto chilometraggio medio per viaggio corto), Paesi poco abitati, come la Svezia (dove si presume una media di km per viaggio piuttosto alto), Paesi con grandi aree metropolitane (come la Francia) e Paesi ad alta densità (come l'Italia). Però è comunque uno spaccato significativo sulle tendenze in atto visto che la crescita o la decrescita dei singoli paesi è molto accentuata. Tralasciando la Grecia ferroviariamente arretrata e massacrata dai tagli di bilancio (interne aree, come il Peloponneso, sono ormai prive di treni), rimane come unico paese storico dell'Europa occidentale con una robusta flessione solo l'Italia: anche tra i "Pigs" in difficoltà di bilancio si

registrano crescite, come quella minima (+2,8) del Portogallo o quella più sostanziosa (+17%) dell'Irlanda. **«Il decollo dell'Alta Velocità non è riuscito a tamponare le perdite in altri settori** (Intercity, regionali ecc.)» **dice Dario Balotta**, dell'Osservatorio Nazionale Trasporti. «Inoltre la cosa grave è che solitamente l'Alta Velocità macina passeggeri-km, quindi con la messa in servizio delle varie tratte dovrebbe esserci una robusta crescita. Serve una riflessione sul futuro delle ferrovie italiane», dice ancora Balotta. «I soldi spesi per le infrastrutture sono stati in linea con quelli europei ma



a parità di spesa, si sono costruiti meno km di nuove linee di AV rispetto a Spagna o Francia e le risorse rimaste per nuove tecnologie, nuovi treni per la rete tradizionale sono state insufficienti». Insomma: non basta la costosa rete ad Alta Velocità, non bastano i Frecciarossa tra Milano, Roma, Napoli e Torino se poi, una volta arrivati nelle città, **non ci sono spesso i collegamenti con la provincia, quella provincia italiana così densamente abitata** e spesso vivace anche dal punto di vista economico, in grado di generare traffico passeggeri. In questo senso, gli ultimi anni sono stati devastanti: **a fronte di una tenuta dei servizi in poche Regioni (come la Lombardia**, che ha ancora un treno ogni 30-60 minuti su quasi tutte le linee, su tutta la giornata; o l'Alto Adige, che ha persino riaperto linee, foto a destra), **altre Regioni hanno concordato con Trenitalia sostanziali riduzioni se non l'abbandono completo del servizio ferroviario**, che ha toccato sia aree rurali (in particolare a Sud) sia zone densamente popolate (ad esempio nella zona di Napoli). **Caso particolare: l'enorme taglio avvenuto in Regione Piemonte**, con centinaia di chilometri di binari ormai inutilizzati. I treni non circolano più su molte linee tra il Monferrato (foto in alto a sinistra) e la pianura, fino ai margini dell'area metropolitana di Torino. Paradosso: su alcune linee, a pochi mesi dalla chiusura decisa dalla giunta Cota e da Trenitalia, la società che gestisce gli impianti delle Ferrovie dello Stato ha rinnovato anche binari e segnaletica delle stazioni. In Italia spesso va così: far girare le betoniere e i soldi, ma poi non far girare i treni.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it