

# Cambio di rotta sui treni regionali

[lavoce.info/archives/93076/cambio-di-rotta-sui-treni-regionali/](https://lavoce.info/archives/93076/cambio-di-rotta-sui-treni-regionali/)

Paolo Beria

February 8, 2022



Per ridare centralità al trasporto ferroviario regionale, va abbandonata l'idea dell'estrema capillarità. Bisogna invece migliorare l'organizzazione del servizio. Treni più veloci e più pieni significano costi di produzione più bassi e ricavi più alti.

## Il treno non può arrivare dappertutto

Il Pnrr prevede miliardi di investimenti su ferrovie locali e turistiche. Come sempre accade, tutta l'attenzione va alla componente di capitale del trasporto pubblico (infrastrutture e – finalmente – anche materiale rotabile). Tuttavia, è bene ricordare che il successo in termini di utilizzo e di sostenibilità del trasporto pubblico locale (Tpl) passa in buona parte dalla componente di spesa corrente, cioè da come l'offerta di treni è organizzata in termini di rete, frequenze, velocità.

Proviamo qui a tratteggiare una visione del trasporto ferroviario regionale alternativa a quella dominante, che abbia come primo obiettivo l'efficacia, cioè trasportare tanti passeggeri e generare veri benefici ambientali. Se si vuole perseguire questo obiettivo, che è anche l'unico a cui corrisponde una spesa pubblica efficiente, occorre mettere da parte l'idea che la ferrovia debba servire tutti i territori. Il suggerimento può infastidire qualcuno, ma è inevitabile: che la ferrovia possa essere il modo di accesso universale è una chimera che non era vera nemmeno nel primo Novecento. Ciò non significa che

bisogna rinunciare a un'accessibilità per tutti, ma semplicemente che questa non può avvenire con la ferrovia. Molto meglio che la ferrovia faccia il lavoro che le riesce meglio: trasportare grandi quantità di passeggeri (in questo caso) su distanze medio-lunghe.

### **Treni che si credono autobus**

Ci sono treni che si credono autobus e, naturalmente, regioni che glielo fanno credere. L'esito è che così facendo si condanna il treno all'irrelevanza. I treni non sono autobus e hanno caratteristiche tecnico-economiche specifiche, di cui occorre tenere conto:

1. Il costo per km percorso di un treno è molto più alto di un bus: da oltre 20 euro a non meno di 10 per un treno, contro i 2-3 per un bus extraurbano. Treni molto piccoli (1-3 carrozze) hanno una capacità perfettamente compatibile con un sistema di autobus
2. La velocità commerciale di un treno regionale è potenzialmente più alta di quella di un bus extraurbano, ma per l'utente conta la velocità porta a porta, che a sua volta dipende dalla distanza di origine e destinazione dalle fermate e dalla frequenza di passaggio. Dunque, vi sono vari casi in cui un buon sistema di bus è migliore di un mediocre servizio ferroviario.
3. La capacità delle linee e dei nodi ferroviari è spesso un problema. Per le linee importanti è scarsa perché i servizi sono tanti ed eterogenei per velocità. Per le linee minori lo è perché un binario singolo può ospitare poche corse/ora. Dunque, è quasi sempre cruciale scegliere come impiegare tale capacità nel migliore dei modi.
4. In termini di impatto ambientale, un posto-km in treno emette (in media) meno di un bus, ma nel confronto con l'auto la differenza pesa poco. Dunque, il beneficio di un passeggero che dall'auto passa al bus è di un ordine di grandezza superiore rispetto a quello dal bus al treno. A maggior ragione se il posto-km del treno è in realtà semivuoto.

### **I limiti del modello di offerta**

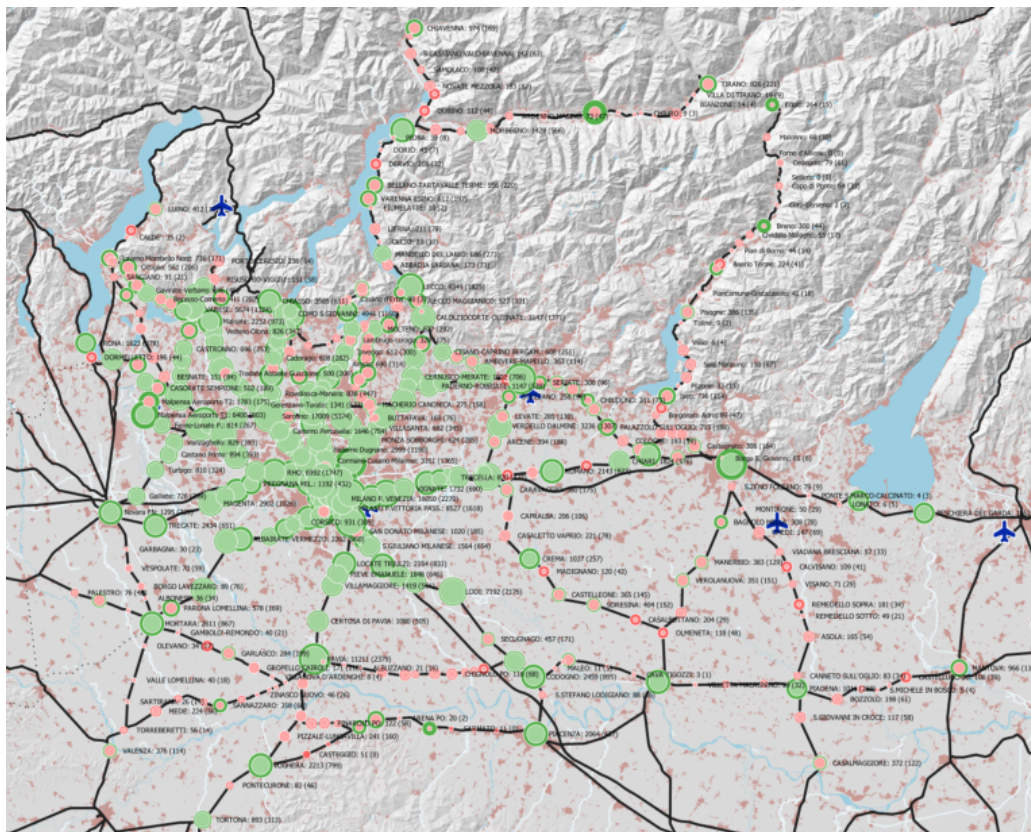
Molte linee "minori" in Italia seguono un modello molto semplice, privo di "specializzazione": basse frequenze, servizio a spola tra due centri maggiori, frequenti fermate in tutte le località intermedie. Qualche esempio in Tabella 1

È chiaro che questi treni, dalle bassissime velocità commerciali, sono del tutto inefficaci per collegare i capilinea. Ma sono altrettanto inefficaci per le località intermedie, dato che le distanze sono talmente brevi e le frequenze talmente basse, che l'auto, o addirittura un bus più frequente, risultano preferibili. Inoltre, tolte le grandi città, non vi sono mai problemi di accesso e parcheggio, dunque i 13km che separano Viadana da Remedello Sotto possono essere percorsi, porta-a-porta, in pochi minuti di auto e senza vincoli di orario. Come se non bastasse, talvolta anche l'orografia non aiuta: la stazione di Cantù non è esattamente a Cantù, così come quella di Enna non è affatto a Enna.

Questo modello di offerta, che è lo standard in metà del paese, non ha le carte in regola per essere efficace e purtroppo i numeri lo dimostrano. Usiamo l'esempio lombardo

(Figura 1) solo perché disponiamo del dato completo, consapevoli che è la regione dove il problema è meno grave, dove più si è investito e dove maggiori successi sono stati raccolti.

**Figura 1** – Mappa dei saliti per stazione in Lombardia nel 2019 (solo treni regionali). Il cerchio più piccolo rappresenta i saliti fino alle 9, quello più grande tutto il giorno. In rosso le località con meno di 250 passeggeri al giorno.

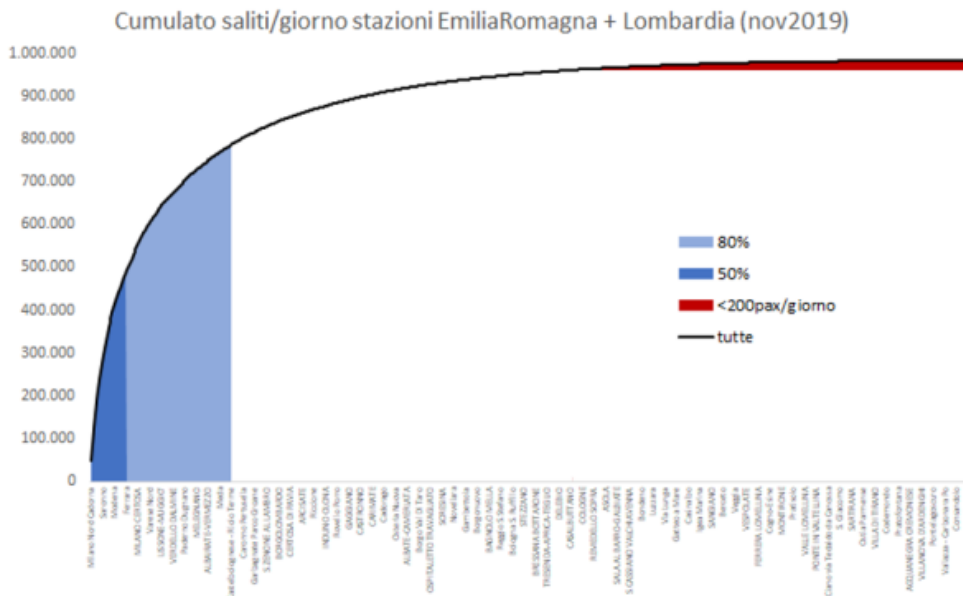


Fonte: elaborazione su Atlante Meta/Traspol e dati Regione Lombardia.

Come si vede chiaramente, lontano da Milano, sia in pianura che in montagna, i passeggeri nelle stazioni “minori” sono spesso nell’ordine delle decine al giorno: ogni fermata raccoglie due o tre passeggeri, ma peggiora le performance del collegamento rendendolo poco appetibile per i viaggiatori di estrema. Inoltre, quel servizio inefficace impiegherà notevoli risorse finanziarie ed esaurirà la capacità della linea.

A livello cumulato, lo squilibrio è ancora più evidente (Figura 2). Considerando l’insieme dei treni regionali di Lombardia ed Emilia-Romagna, l’80 per cento del traffico è concentrato nelle prime 109 stazioni. All’opposto, vi è un numero enorme di stazioni a scarsissimo traffico: 372 stazioni su 604 hanno avuto meno di 200 passeggeri/giorno, pari al 2,2 per cento del traffico delle due regioni.

**Figura 2** – Cumulato dei saliti/giorno nelle stazioni di Lombardia ed Emilia-Romagna, nel 2019



Fonte: elaborazione su dati regionali.

## Una proposta

Per ridare centralità al trasporto ferroviario, soprattutto nei territori intermedi di cui l'Italia è piena, sarebbe opportuno valutare una sorta di rivoluzione da parte delle regioni nella programmazione del servizio, che abbandoni l'idea di estrema capillarità e si concentri dove il treno meglio può giocarsela con il trasporto privato. Si dovrebbe perciò:

- Privilegiare nella programmazione una rete di servizi interpolo, con fermate ogni 20-30 km nei centri maggiori/poli intermodali, che abbia frequenze regolari e le migliori velocità commerciali permesse dalla linea;
- Superare una rete secondaria fatta di tante linee a spola, concatenando i percorsi e realizzando connessioni "nuove";
- Effettuare servizi specializzati con fermate frequenti (suburbani) solo in corrispondenza delle aree metropolitane, dove cioè anche pochi km in treno sono appetibili;
- Fornire ai piccoli paesi che hanno perso qualche corsa/giorno del treno un migliore servizio di bus verso i nodi della rete, con coordinamento degli orari;
- Introdurre servizi espressi su più lunghe distanze verso le grandi città ("RegioExpress").

Giova concludere ricordando che treni più veloci e più pieni significano sia minori costi di produzione che maggiori ricavi per l'azienda. E solo treni più pieni significano meno auto e meno impatti ambientali, dunque una reale sostenibilità. Quindi l'esercizio proposto non è a somma zero, ma genererebbe risparmi nei contributi, da reinvestire utilmente nel sistema.

## Lavoce è di tutti: sostienila!

Lavoce.info non ospita pubblicità e, a differenza di molti altri siti di informazione, l'accesso ai nostri articoli è completamente gratuito. L'impegno dei redattori è volontario, ma le donazioni sono fondamentali per sostenere i costi del nostro sito. Il tuo contributo

rafforzerebbe la nostra indipendenza e ci aiuterebbe a migliorare la nostra offerta di informazione libera, professionale e gratuita. Grazie del tuo aiuto!

SOSTIENI lavoce

- 
- 
- 
- 
- 
-