

DOSSIER : IL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO IN VENETO

I problemi di mobilità in una regione come il Veneto che si è sviluppata secondo il modello di città diffusa si possono risolvere solo in un modo: con il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SMFR) .

L'area Veneta è infatti una di quelle in cui risulta più importante ragionare in termini nuovi di trasporto pendolare per la fortissima mobilità tra i diversi centri. Purtroppo il progetto presentato oramai da diversi anni di creare un forte SMFR con treni ad alta frequentazione tra le città e i centri posti nel **quadrilatero Treviso, Venezia, Padova, Castelfranco Veneto** è in rilevante ritardo. Secondo i programmi e gli annunci susseguitisi in questi anni, il sistema doveva essere completato da tempo, ma al momento l'unica linea in fase di realizzazione è quella che collegherà Venezia a Mira (VE) e gli unici lavori completati sono stati quelli relativi ad alcune stazioni. Eppure un' idea di questo tipo era e rimane particolarmente lungimirante perché rafforza la possibilità di spostamenti su ferro all'interno dell'area più abitata della "città diffusa" veneta. Il concetto alla base del Sistema Ferroviario Metropolitano è quello di arrivare ad un cadenzamento regolare e frequente dei passaggi dei treni, con al tempo stesso un collegamento multi direzionale che si dipana dai nodi; una situazione simile a quella realizzata nella Regione della Rhein-Ruhr in Germania con le S-Bahn che si diffondono per più di 10 città coinvolgendo un totale di 10 milioni di abitanti. Per capire l'urgenza di questo intervento nella direzione di creare un vero sistema ferroviario regionale basti pensare ad uno dei collegamenti tra due importanti città del Veneto, la tratta Treviso-Padova; per questo percorso, di circa 50 km, esistono solamente due treni diretti tra le 7 e le 10 ed il tempo di percorrenza è di oltre un'ora. Purtroppo il rilancio che necessita questo sistema ferroviario è definitivamente rinviata vista l'entità dei tagli effettuati sugli investimenti in nuove infrastrutture su ferro che superano il 50% delle già scarse risorse disponibili.

Gli oltre 152mila viaggiatori al giorno della Regione lamentano costantemente disagi dovuti al sovraffollamento dei treni e delle linee, come testimoniano le proteste di una decina di comitati pendolari nati in questi anni nel territorio veneto. Scarsa attenzione alle esigenze dei pendolari, pochi treni presenti nelle ore di punta, difficoltà di trovare coincidenze nelle stazioni, scarsi investimenti nel potenziamento del servizio e per l'acquisto di materiale rotabile sono solo alcuni degli aspetti più criticati dai pendolari veneti. Del resto il Veneto, come si può vedere dalle tabelle al primo capitolo, è tra le Regioni a più forte domanda pendolare quella che investe di meno, mentre al contempo pone tutte le attenzioni nei confronti di strade e autostrade.

Un' area particolarmente interessata alla risistemazione del sistema ferroviario regionale è quella del Polesine e del capoluogo **Rovigo**. I problemi principali riguardano la costante riduzione degli Eurostar che effettuano fermata a Rovigo (e che non vengono sostituiti con alternative di collegamento per le stazioni dove fa fermata) ed i collegamenti Est-Ovest, da Verona in direzione di Adria e viceversa. Quest'ultimo punto presenta una situazione drammatica vista la grande quantità di pendolari che frequentano queste tratte ferroviarie e vista l'inefficiente organizzazione degli orari: non esiste un treno Legnago-Adria diretto, il cambio obbligato a Rovigo rimane senza coincidenze a breve, il che porta a far salire i tempi di percorrenza in alcuni casi ad oltre 3 ore, per una distanza di appena 65 km. Stessa situazione si riscontra tra Sant'Elena ed Adria, dove il treno delle 8.05 obbliga a 2 cambi ed arriva a destinazione alle 10.44, ben oltre qualsiasi orario di entrata a lavoro o a scuola, mentre il treno successivo parte da Sant'Elena addirittura alle 13.38. Ma l'enorme taglio ai finanziamenti per i pendolari ha colpito duramente anche il Veneto e non ha riguardato soltanto i treni. In questa regione la cancellazione delle biglietterie nelle **piccole stazioni, dall'Alpago alla provincia di Rovigo**, è diventato un punto importante delle proteste dei comitati

dei pendolari e dei sindacati. Certamente non mancano i casi di convogli in cui il numero delle carrozze invece che aumentare è sensibilmente diminuito, tanto da rendere impossibile la prosecuzione del viaggio. Ed è proprio quello che succede in tratte come la **Montebelluna-Padova** dove già a metà tragitto i treni sono costretti a fermarsi perché stracarichi di persone a causa delle rimodulazioni delle composizioni dei treni: 3 carrozze al posto di 5 o 6.

Stime costi totali (mln di Euro)	Finanziamenti disponibili al 2011 (mln di Euro)
--	---

Veneto: Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale	314	193
---	-----	-----

Regione	Estensione della rete ferroviaria regionale	Numero viaggiatori/giorno	Numero abbonati	Gestori
Veneto	1.190	152.620	65.824	Trenitalia, Sistemi Territoriali

Tratta ferroviaria	Lunghezza (Km)	Numero di stazioni	Velocità media (km/ora)	Problemi lamentati dai pendolari
Treviso-Venezia Mestre	21	4	70	Ritardi e sovraffollamento
Portogruaro-Venezia Mestre	65	11	63	Sovraffollamento, ritardi e carrozze sporche
Calalzo-Padova	155	18	51	Soppressioni e ritardi