



# Ferrovie.it

da *Brevi ferroviarie* del 10 giugno 2016

## Studio sulle Ferrovie del Sud Est

di Luca Marcucci

La rete ferroviaria del sud est ha una storia secolare, risalente alla fine dell'800 e caratterizzata da alterne vicende di successi e fallimenti, dove la rete che oggi conosciamo è frutto di accorpamenti, unificazioni di tratte in origine progettate, realizzate e gestite per soddisfare esigenze locali e differenti tra di loro.

A causa dei problemi finanziari che si registrarono verso la fine degli anni sessanta, il 19 dicembre 1985 lo Stato riscattò l'intera rete per porla in gestione commissariale governativa, conclusasi il 1° gennaio 2001 con la costituzione di una Società a responsabilità limitata denominata Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici ed avente come socio unico il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Quasi come ad un ripetersi della storia, il 24 novembre 2015 si registra un nuovo cambio nell'assetto societario a causa dei continui disservizi e problemi finanziari. L'Amministratore Unico viene destituito ed al suo posto è nominato un CdA composto da tre membri compreso il presidente. A seguito della situazione riscontrata dal CdA, dal 1° gennaio 2016, le Ferrovie del Sud Est vengono nuovamente sottoposte in Gestione Commissariale attraverso un Commissario e due Sub Commissari.

Al di là di eventuali responsabilità od illeciti nella gestione, con lo studio in allegato si è voluta proporre una riflessione sul servizio offerto ed una possibile riorganizzazione che con costi limitati può dare all'utenza dei miglioramenti in minor tempo rispetto ai, seppur necessari, ma certamente più onerosi interventi infrastrutturali ed impiantistici.

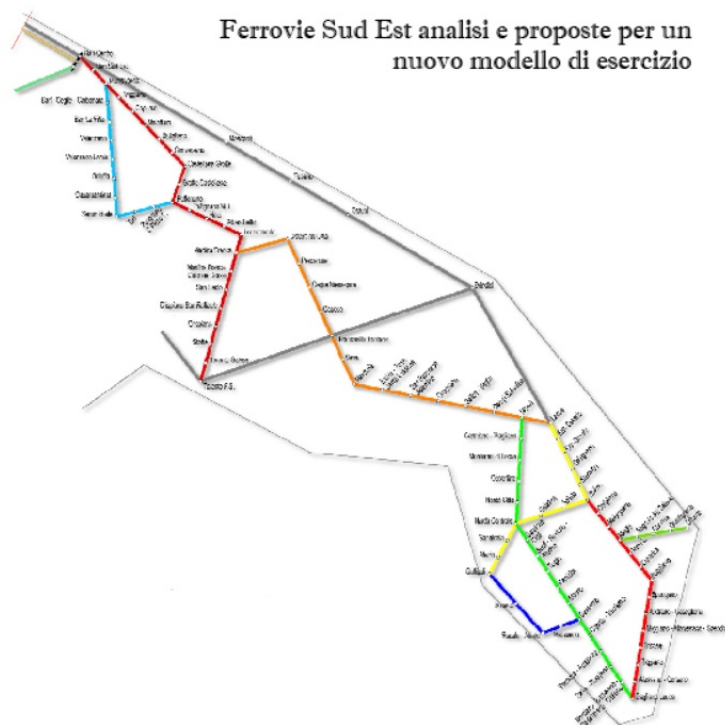
Nella prima parte viene svolta una breve disamina sulla rete, sui territori attraversati e sulla popolazione residente, si analizzano quindi gli spostamenti pendolari tra i diversi comuni interessati dall'attraversamento della rete ferroviaria sulla base dei dati ISTAT del 15° Censimento generale della popolazione del 2011. In particolare si discriminano i passeggeri trasportati dai treni e dai servizi automobilistici pubblici rispetto a coloro che si sono avvalsi di un mezzo privato, notando significative differenze tra le diverse linee sulle modalità di spostamento.

Alcune ragioni possono essere attribuite a questioni infrastrutturali, quali l'ubicazione di talune stazioni rispetto al centro abitato, oltre al servizio offerto, per studiare il quale sono state esaminate le tracce grafiche dei treni ricavate dagli orari di esercizio. Servizio che si è riscontrato variegato e diversamente strutturato tra le linee sia in termini di numero di corse per ora e per direzione che di durata giornaliera dell'esercizio stesso.

Infine, per cercare di uniformare il servizio sull'intera rete, con l'obiettivo di rendere facilmente memorizzabili gli orari da parte degli utenti e garantire nelle stazioni di interscambio un agevole passaggio tra le linee, attualmente non ottimale, si propone un diverso modello di esercizio, basato sull'orario cadenzato ed applicato alle Linee 1 e 2 prese come caso esplicativo, ma che può e dovrebbe essere applicato sull'intera rete.

Lo studio consta di 45 pagine ed è scaricabile in formato PDF a [questo indirizzo](#).

Si consiglia di utilizzare le seguneti impostazioni per la stampa: formato A4, modalità colore, fronte/retro



Luca Marcucci - 10 giugno 2016

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie.](#)  
**(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003**