



LEGAMBIENTE

Rapporto

Pendolaria 2011

La situazione e gli scenari
del trasporto ferroviario pendolare in Italia.



nell'ambito della campagna

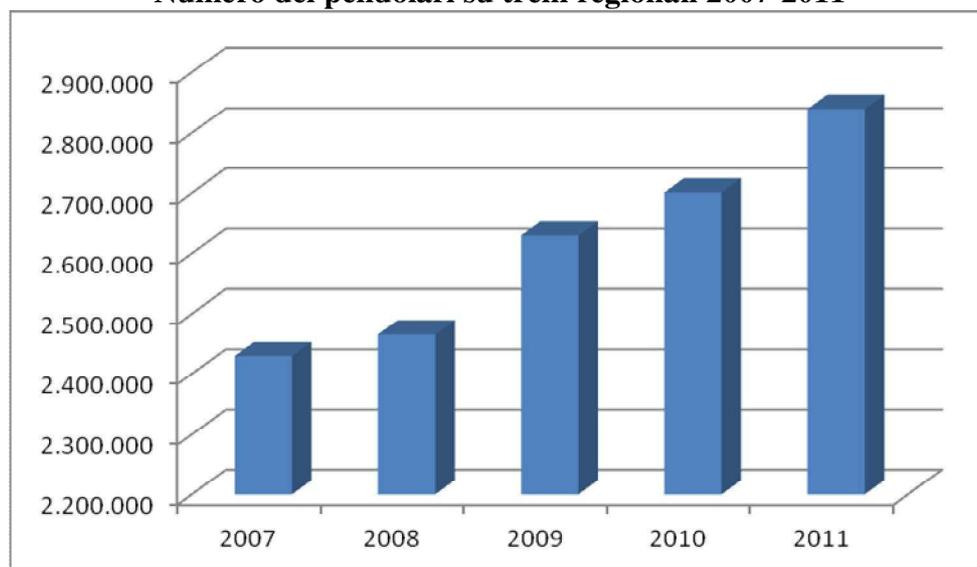
Pendolaria
LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO  **LEGAMBIENTE**

Purtroppo, **per chi si muove in treno il 2011 è stato l'annus horribilis** che avevamo preannunciato nella scorsa edizione di Pendolaria. **Tagli dei collegamenti e aumenti del costo dei biglietti** sono stati infatti effettuati in quasi tutte le Regioni italiane, a causa della drastica riduzione delle risorse operata da parte del Governo Berlusconi. Per i quasi tre milioni di persone che ogni giorno prendono un treno per andare a lavorare o a studiare è andata crescendo la sensazione di essere trattati da cittadini di Serie B. Ossia con meno diritti, attenzioni, possibilità di altri. Meno diritti rispetto a qualunque pendolare di qualsiasi città europea, meno opportunità di chi prende un treno ad Alta Velocità, meno importanza rispetto ad altre categorie di lobby bravissime a protestare e a ottenere risorse. Purtroppo per i pendolari non si batte nessuno, persino di fronte a tagli clamorosi di risorse, nelle trattative sulle manovre economiche, ultima quella del nuovo Governo Monti, la rappresentanza di una questione che è di interesse generale scompare. Eppure guardare alla reale domanda di mobilità delle persone, capire i problemi dei pendolari è diventata una chiave oggi imprescindibile per capire il Paese, soprattutto in un momento così difficile per le famiglie, il lavoro, l'economia. Pochi fenomeni sono più rappresentativi dei cambiamenti avvenuti nel territorio e nella società italiana, nel lavoro e nella domanda di mobilità, come il pendolarismo. E' un processo che riguarda in particolare gli ultimi due decenni, con alla base l'“esplosione” delle periferie delle principali città italiane arrivate a inglobare i Comuni limitrofi dove si sono trasferite migliaia di persone che continuano a lavorare nel capoluogo, mentre si sono distribuite nel territorio attività e funzioni. Sono tante le ragioni alla base di questi processi, ma quella principale sta nella dinamica di fortissima crescita dei prezzi delle abitazioni. Occorre studiare con attenzione queste trasformazioni perché incidono profondamente nella struttura sociale e culturale delle città italiane e determinano significativi impatti in termini ambientali e di vivibilità. Ma soprattutto non è più rinviabile intervenire per cambiare questa situazione.

Boom dei pendolari su treno e VIA ai tagli...

I numeri sono impressionanti: la quantità di cittadini che ogni giorno prendono il treno per andare a lavorare o a studiare è cresciuta anche quest'anno. Sono arrivati a **2milioni e 830mila i pendolari del treno**, con una crescita del 7,8% in due anni. Ma la crescita della domanda pendolare non deve stupire, la crisi economica porta più persone a usare i mezzi pubblici, ma soprattutto sono cambiate le città italiane con lo spostamento di centinaia di migliaia di famiglie in Comuni di seconda o terza fascia.

Numero dei pendolari su treni regionali 2007-2011



Legambiente 2011

Il 2011 verrà ricordato come l'anno dei tagli ai treni pendolari e dell'aumento dei biglietti, con punte di un treno cancellato ogni cinque in Veneto, un meno 13% nelle Marche, -12% in Liguria, -10% in Abruzzo e Campania. Per far capire l'impatto, in Campania la riduzione del servizio ha comportato sulla Circuvesuviana che un treno ogni tre è stato cancellato dall'orario e sono state chiuse 22 biglietterie. Per quanto riguarda l'aumento del prezzo dei biglietti, la punta è quella della Lombardia con un +23,4% (senza però tagli) seguita dal Abruzzo con una media del 20% e punte di +25% e Liguria con +20% (dove invece si sommano ai tagli dei treni!). Per riassumere ciò che è accaduto in molte Regioni nel corso dell'ultimo anno basta osservare la tabella successiva che riassume i tagli al servizio ferroviario e gli aumenti tariffari già realizzati, che appaiono assai rilevanti e che con molta probabilità si aggraveranno nei prossimi mesi. Le Regioni che non compaiono nella tabella, se non trovano altre risorse da bilancio dovranno recuperare questi tagli e quelli previsti per il 2012, un esempio è il Lazio dove si annunciano aumenti del 15% e drastici tagli.

Tabella dei tagli ed aumenti tariffari già effettuati nel 2011

Regioni	Tagli al servizio ferroviario nel 2011	Aumenti costo biglietti già effettuati nel 2011
Lombardia	0%	23,4%
Toscana	-3,3%	1,5%
Umbria	-3%	0%
Veneto	-19,5%	15%
Campania	-10%	12,5%
Liguria	-12%	20%
Abruzzo	-10%	20%
Piemonte	-5%	10%
Emilia-Romagna	-3%	10%
Marche	-13%	0%

Elaborazione Legambiente su dati Regioni e Trenitalia

La situazione non migliorerà nel 2012, anzi sono in programma ulteriori tagli. La manovra economica del Governo Monti ha infatti recuperato una parte del buco "ereditato" da Tremonti nelle risorse per i treni pendolari, ma rimane una situazione gravissima. Mancano infatti 400 milioni di euro per chiudere i bilanci 2011 e oltre 200 milioni per il 2012 se si vogliono garantire almeno i treni in circolazione. Per il 2013 si prevede di intervenire con un contributo sull'accisa, che però è ancora tutta da chiarire e rischia di essere divorato dai deficit sanitari delle Regioni. Insomma si profila una ennesima stagione di tagli e incertezze per quanto riguarda le risorse per il servizio, con la inevitabile conseguenza di un brusco stop agli investimenti nei nuovi treni.

Corrispettivi per il trasporto ferroviario regionale dallo Stato a Trenitalia

Anno	2008	2009	2010	2011	2012
Stanziamanti (milioni di euro)	1.801	1.836	2.028	1.566	1.799

Fonte: Legambiente su dati Trenitalia

Beati quelli dell'Alta Velocità...

Per chi prende il treno tutte le mattine risulta sempre più insopportabile una condizione del servizio ogni giorno più scadente, perché i soliti vecchi treni sono diminuiti e diventano ogni giorno più affollati. A questa rabbia si somma poi l'invidia nei confronti degli annunci che riguardano gli "altri" treni, ossia quelli che viaggiano sulla linea ad Alta Velocità tra Napoli e Torino, che al contrario crescono di numero, vedono offerte sempre più articolate, nuovi treni e investimenti. Addirittura, da Marzo inizia la concorrenza a 300 chilometri l'ora tra i *Frecciarossa* di Trenitalia e gli *Italo* di NTV. Per una beffa del destino, proprio nei giorni in cui si presentavano i nuovi velocissimi treni di Ansaldo e Bombardier, Trenitalia annunciava lo stop alla gara per l'acquisto di nuovi treni pendolari, dovuto ai tagli del Governo.

Certamente non si deve fare demagogia rispetto ai treni ad Alta Velocità, perché hanno dei prezzi molto più alti di quelli pendolari (in media fino a 4 volte di più a chilometro), si ripagano con i biglietti e non hanno trasferimenti dallo Stato. Quello che però si deve dire con chiarezza è che i pendolari scontano la totale assenza di una politica del trasporto ferroviario, con una latitanza vergognosa da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Trenitalia può decidere di tagliare treni Intercity o collegamenti tra le Regioni perché da diversi anni non si rinnova il contratto per questo servizio "universale" (ossia con contributo pubblico), ma soprattutto da parte del Ministero dei Trasporti non vi è alcuna indicazione, richiesta o verifica di quanto avviene. Nelle Regioni, che dal 2000 hanno la responsabilità di definire i contratti di servizio sui treni regionali, la situazione è solo in pochi casi gestita all'altezza dei problemi. Fatto sta che per chi usa ogni giorno i treni la differenza tra un servizio di "Serie A" sull'Alta Velocità e di serie inferiore su tutto il resto dei collegamenti nel Paese diventa sempre più evidente e insopportabile. Basti dire che dal 2007 ad oggi, tra Roma e Milano i collegamenti Eurostar al giorno sono passati da 17 a 39, e da marzo aumenteranno con l'offerta aggiuntiva di NTV. Nello stesso periodo a Genova i treni che attraversano la città da Voltri a Nervi sono passati da 51 a 37 su una linea percorsa ogni giorno da 25mila pendolari. Nello stesso arco di tempo a Roma, sulla linea Fiumicino Aeroporto-Fara Sabina, i 65.000 pendolari che ogni giorno si muovono su quella tratta hanno visto cancellare 4 treni, quando la linea è progettata per "contenere" 50mila viaggiatori al giorno. Peggio va agli Intercity, chi si muove tra Piacenza e Milano ha visto cancellare un terzo dei treni, mentre chi si muove tra Prato e Bologna ha visto scomparire "solo" un quarto dei treni.

Eppure se si guarda ai numeri di crescita della domanda pendolare su alcune linee si capisce come ci possano essere, con attente politiche di fidelizzazione attraverso abbonamenti e servizi di qualità, prospettive di guadagno anche su queste linee per gli operatori del servizio ferroviario. Basti dire che se sulle linee ad alta velocità sono mediamente 40.000 i viaggiatori al giorno sono moltissime le linee pendolari che superano o si avvicinano a questi numeri. Nelle altre città europee è a queste linee che si guarda con più attenzione, si punta a garantire percorrenze medie più elevate e con minori interruzioni, con treni più capienti a due piani.

Linee pendolari più frequentate in Italia

Tratta ferroviaria	Numero viaggiatori al giorno
Fiumicino Aeroporto-Fara Sabina	65.600
Roma Ostiense-Viterbo	65.300
Napoli-Torregaveta (linea Circumflegrea e linea Cumana)	60.000
Roma Termini-Velletri	56.000
Milano-Lecco-Sondrio-	50.000

Tirano	
Roma Termini-Frosinone-Cassino	46.000
Milano-Como-Chiasso	43.000
Roma Termini-Nettuno	40.500
Roma Termini-Civitavecchia	40.000
Torre Annunziata-Napoli	37.000
Milano-Novara-Vercelli	34.500
Milano-Gallarate	30.000
Genova Voltri-Nervi	25.000
Venezia Mestre-Padova	25.000
Torino-Chivasso	20.000

Legambiente 2011

Piove denaro su autotrasporto e cantieri delle grandi opere...

Anche con il Governo Monti la musica non cambia. Quando in Italia si parla di trasporti si guarda solo in due direzioni: soldi per muovere cemento, e quindi grandi opere a prescindere dall'utilità perché l'importante è inaugurare cantieri; sconti e sussidi agli autotrasportatori, pena scioperi che paralizzano il Paese.

I numeri lo raccontano meglio di tante parole. **Sull'autotrasporto, dal 2000 ad oggi, sono piovuti 4 miliardi e 400 milioni di Euro**, gli ultimi individuati persino nella manovra di tagli di Berlusconi (con Matteoli Ministro delle Infrastrutture) con 400 milioni per sconti sui pedaggi, sgravi fiscali, detrazioni varie. Arrivato Monti (con Passera diventato Ministro) stesso spartito, si recupera un miliardo di euro all'anno per l'autotrasporto per rimborsare l'accisa sui carburanti, che sarà dunque pagata da tutti gli automobilisti (compresi i pendolari che usano l'auto).

Ma ancora più impressionante è lo strabismo nel premiare i cantieri delle grandi opere a scapito della mobilità urbana e pendolare che ha accomunato in questi anni i Ministri Lunardi, Di Pietro, Matteoli e che, speriamo, possa avere una discontinuità con Passera visto il legame con l'Europa che vorrebbe coltivare il nuovo Governo. Intanto però nella riunione del Cipe del 6 Dicembre è stato dato il via libera a 4,8 miliardi di investimenti pubblici in grandi opere, come la Tav sulla linea Milano-Genova e Brescia-Treviso, il Mose, il Tunnel del Brennero, la statale Jonica e altri interventi Anas. L'unica infrastruttura urbana inserita nell'elenco è la metropolitana di Napoli. Ma è **da oltre dieci anni che gli investimenti statali e regionali premiano la strada a danno della ferrovia**. A leggere i dati di quanto finanziato dal 2002 al 2011 suddiviso tra strade, ferrovie, metropolitane sembra esserci stata **una precisa strategia della mobilità che ha puntato a far crescere il traffico su gomma in Italia sempre di più nei prossimi anni**. I finanziamenti da parte dei Governi che si sono succeduti in questo decennio hanno premiato per **il 72,1% gli investimenti in strade e autostrade**.

Quanto è stato finanziato per le reti metropolitane è ben poca cosa visto che questa voce raggiunge appena il 15,4% degli stanziamenti per opere infrastrutturali, mentre ancora una volta la situazione più drammatica è quella delle ferrovie, prese sempre meno in considerazione, con il solo 12,5% degli investimenti totali. In termini assoluti le infrastrutture stradali sfiorano la quota faraonica di 60 miliardi di euro, contro i 12,7 ed i 10 di metropolitane e ferrovie.

Finanziamenti statali per tipologia di infrastrutture 2002-2011

Tipo di infrastruttura	Totale finanziamenti (mln Euro)	Finanziamenti per modalità
Strade e Autostrade	59.856,9	72,1%
Linee ferroviarie nazionali e regionali	10.348,2	12,5%
Metropolitane	12.733,5	15,4%
Totale	82.938,6	100%

Elaborazione Legambiente su dati Ministero Infrastrutture e Trasporti 2011, Allegato 9 D.E.F.

Per quanto riguarda le opere “prioritarie” contenute nell’elenco della Legge Obiettivo sono 189 le infrastrutture di trasporto per una spesa *monstre* di 180miliardi di Euro. Ancora più significativo è che per quanto riguarda i **fabbisogni da reperire**, e quindi non disponibili al momento, sono per la stragrande maggioranza destinati alle ferrovie; si tratta di quasi il 52% dei fondi totali da reperire (addirittura 50 miliardi di euro difficilmente stanziabili nei prossimi anni), mentre per strade ed autostrade il 42% è la quantità di finanziamenti mancanti allo stato attuale.

Fabbisogni da reperire per tipologia di infrastrutture 2002-2011

Tipo di infrastruttura	Costo totale (mln Euro)	Peso sul totale dei costi	Fabbisogni da reperire (al 2011, mln Euro)	Fabbisogni da reperire rispetto al costo totale
Strade e Autostrade	100.851,16	56,3%	40.994,3	42,6%
Linee ferroviarie nazionali e regionali	60.055,66	33,5%	49.707,5	51,8%
Metropolitane	18.142,51	10,2%	5.409	5,6%
Totale	179.049,33	100%	96.110,8	100%

Elaborazione Legambiente su dati Ministero Infrastrutture e Trasporti 2011, Allegato 9 D.E.F.

Ma anche le Regioni nel corso degli anni scorsi non sono state da meno nel privilegiare con i propri investimenti le infrastrutture stradali a cui, come si nota dalla tabella successive, sono andate il 61% delle risorse, nonostante si sia considerata anche la spesa per le metropolitane tra quelle delle infrastrutture ferroviarie. Infatti nella destinazione delle risorse proprie, ad esclusione di Campania, Puglia e Calabria (Regione che sta finanziando alcuni piccoli interventi sulla linea Cosenza-Catanzaro), tutte hanno abbondantemente favorito gli investimenti stradali. Addirittura in Abruzzo negli ultimi 9 anni non è stata stanziata alcuna risorsa per le ferrovie, ma ridicola è anche la situazione di Liguria, Molise, Sicilia dove il 99% delle risorse è andato ai cantieri stradali. Non è da sottovalutare il dato che emerge in Veneto, dove quasi 1 miliardo di euro è stato destinato ai nuovi progetti stradali (Pedemontana, GRAP, Nogara-Mare solo per citarne alcune). Purtroppo la situazione è destinata se possibile a peggiorare perché nelle richieste ai Governi, nell’ambito dell’elenco di opere della Legge Obiettivo, continuano a farla da padrone sempre gli interventi stradali.

LA SPESA REGIONALE PER LE INFRASTRUTTURE

Regioni	Finanziamenti 2003-2011 (in mln di Euro)			Valori in % sul totale 2003-2011		
	Strade	Ferrovie	Metropolitane	Strade	Ferrovie	Metropolitane
Abruzzo	0,55	0	-	100	0	-
Basilicata	18,43	8	-	69,7	31,3	-
Calabria	5,95	6,2	-	48,9	51,1	-
Campania	1.008	2.265		30,8	69,2	
Emilia-Romagna	354,42	25,10	0	93,4	6,6	0
Friuli Venezia Giulia	294,33	16,19	-	94,8	5,2	-
Lazio	699,57	50,00	219,00	72,2	5,2	22,6
Liguria	46,11	0,55	0	98,8	1,2	0
Lombardia	413,42	212,7	153,08	53,1	27,3	19,6
Marche	79,06	15,47	-	83,6	16,4	-
Molise	11,16	0,04	-	99,6	0,4	-
Piemonte	205,73	67,83	70,1	59,9	19,7	20,4
Puglia	13,63	20,00	-	40,5	59,5	-
Sardegna	108,10	4,5	-	96,1	3,9	-
Sicilia	18,42	0,13	0	99,3	0,7	0
Toscana	667,0	78,83	-	89,4	10,6	-
Pr. Trento	293,74	109,75	-	72,8	27,2	-
Pr. Bolzano	331,91	162,86	-	67,1	32,9	-
Umbria	168,09	24	-	87,5	12,5	-
Valle d'Aosta	35,65	2,8	-	92,7	7,3	-
Veneto	909,97	75,64	-	92,3	7,7	-

Legambiente 2011, Elaborazione su dati bilanci regionali.

Sempre più lontani dalle città europee...

Se poi il pendolare italiano guarda a quello che in pochi decenni è stato il cambiamento nell'offerta di mobilità urbana in qualsiasi città europea, la sensazione di vivere in un Paese che li tratta come cittadini di categoria inferiore diventa addirittura una certezza. Ma questo confronto è importante per capire come stia qui il cuore dei problemi della nostra Politica dei trasporti. Tutto il dibattito politico italiano ruota infatti intorno al ritornello del ritardo infrastrutturale, alla necessità di realizzare grandi opere per recuperare il gap nei confronti degli altri Paesi europei, e come condizione indispensabile di competitività per le imprese. Addirittura da più parti è stato ribadito che non è importante scegliere un'infrastruttura o un'altra, quello che conta è che si faccia qualcosa. Un esempio è l'Alta Velocità tra Milano e Genova, finanziata con oltre 1,9 miliardi di Euro (a fronte di una spesa preventivata di circa 6,2 miliardi) e che secondo le stime non verrà terminata prima del 2025.

Come si vede dalla tabella che segue **il problema dei ritardi infrastrutturali del nostro Paese non è uguale per le diverse modalità, è molto più rilevante proprio nelle aree urbane**. E proprio perché le risorse per gli investimenti sono limitate occorre sapere la risposta che quell'intervento andrà a determinare rispetto ai problemi esistenti, e le conseguenze che potrà determinare in termini di mobilità complessiva.

**DOTAZIONI INFRASTRUTTURALI NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI:
IL RITARDO ITALIANO RISPETTO ALL'EUROPA CRESCE ANCORA NELLE AREE URBANE**

Paesi	Autostrade (km)	Rete ferroviaria ad Alta Velocità (km)	Linee Metropolitane (km)	Linee ferroviarie pendolari (km di Suburbane)
Germania	12.772	2.207	618,8	2.033,7
Spagna	14.689	2.665	565,3	1.392,1
Francia	11.097	2.021	349,8	694,9
Regno Unito	3.558	115	552,1	1.770,2
Italia	6.911	977	176	595,7
Italia rispetto a Media Ue (100)	70,5	61,2	38,8	45,9

Legambiente 2011¹

La condizione infrastrutturale italiana è innegabilmente arretrata; ci troviamo al di sotto della media dei 5 grandi Paesi europei presi in considerazione per ogni tipo di infrastruttura. Ma il punto più critico è rappresentato dalla rete di metropolitane delle città italiane dove, con soli 176 km, il nostro Paese si colloca all'ultimo posto in valore assoluto, aumentando costantemente la distanza rispetto alle altre nazioni europee (fatta 100 la media europea l'Italia rimane ferma a 38,8). Nel corso del 2011, grazie ai prolungamenti delle linee di Torino, Milano e Napoli, il dato è comunque salito, senza però portare a risultati importanti visto il più deciso aumento in termini chilometrici delle metropolitane di altre città europee. Lo stesso discorso vale per le ferrovie suburbane che contano in totale 595,7 km di estensione, lontanissimi dai 2.033 km della Germania e dai 1.770 della Gran Bretagna, Paese che per popolazione ed estensione è direttamente paragonabile al nostro. I dati riguardanti i mezzi di trasporto urbano e pendolare su ferro pongono quindi l'accento su come alcuni milioni di persone quotidianamente si trovino in condizione di disagio e di svantaggio rispetto ai "colleghi" europei. Nel settore delle autostrade il ritardo rilevato è minore rispetto al resto del continente e mostra prospettive d'investimento e di crescita notevoli, al contrario dei sistemi di trasporto urbano. Per le ferrovie ad Alta Velocità è da notare come, nonostante l'aumento della lunghezza di rete avvenuto lo scorso anno grazie all'apertura delle tratte Torino-Milano-Bologna, che testimoniano comunque una quantità di investimenti importanti e non presenti per la rete ferroviaria ordinaria, ci ritroviamo a guardare da lontano il resto d'Europa.

Ma non bisogna guardare solo alle infrastrutture quanto alla qualità complessiva del servizio, che vuol dire treni moderni, veloci, puntuali. Quello che l'esperienza degli altri Paesi europei insegna è che con un servizio di qualità i viaggiatori aumentano, si "fidelizzano" e quindi c'è spazio anche per nuovi operatori privati. **Cosa chiedono i pendolari? In primo luogo che aumenti la velocità media. Infatti i treni pendolari italiani sono quelli che viaggiano più lentamente in Europa.** Nell'ultimo capitolo del Rapporto è evidenziato questo tema e la bassa velocità media dei convogli

¹ Elaborazione su dati: urbanrail.net; ATM; ATAC; MetroNapoli; MetroTorino; AMT Genova; AMT Catania; SFM Bologna; SFMR; Ferrovie dello Stato; BVG; S-Bahn-Berlin; HVV; S-Bahn-Hamburg; MVG; S-Bahn-Munich; Deutsche Bahn; VGF; VRR; KVB; VGN; VVS; dresden.de; GVH; VVW; RATP; SNCF; Transpole; TCL; Tisseo; STAR; TFL; Nexus; SPT; Mersey Rail; Midland Metro; Arriva Trains; GMPTE; WYLTP; MetroMadrid; CTM Madrid; TMB; FGC; ATM Catalunya; MetroBilbao; Euskotren; MetroValencia; MetroSevilla; Ajuntament de Palma; Renfe Cercanias; Stib; De Lijn; GVB; RET; Isfort; StatBel; CBS; Ministero delle Infrastrutture; CBRD; Ministerio de Fomento; Insee. Statistisches Bundesamt; Secondo Rapporto sulle Infrastrutture in Italia dell'ANCE; Eurostat.

suburbani **in Italia, 35,5 km/h, a confronto con i 51,4 della Spagna, i 48 della Germania, i 46,6 della Francia ed i 40 del Regno Unito.** Per recuperare velocità non servono nuovi grandi investimenti ma il miglioramento delle linee esistenti e magari la possibilità di utilizzare le nuove linee ad Alta Velocità anche per alcuni convogli pendolari. Oltretutto oggi proprio grazie all'Alta Velocità si allargano le tipologie di pendolarismo, obbligando a ragionamenti sempre più attenti alle specifiche domande (tra grandi città, tra centri capoluogo, nell'hinterland). **In secondo luogo i pendolari chiedono treni moderni e capienti.** Per considerare **un treno di serie A** secondo parametri europei dovrebbe avere una cadenza sotto i 15 minuti nelle ore di punta, materiale rotabile per una domanda rilevante e quindi con **convogli a due livelli**, e infine un **sistema tariffario integrato** con gli altri mezzi di trasporto. L'unica linea che ha queste caratteristiche è la **FR1** (Fiumicino Aeroporto-Orte) di Roma, che ha tutti e tre i parametri considerati, anche se il servizio effettuato è spesso in ritardo e la linea soffre l'eccessivo affollamento (65mila persone al giorno per una capienza di 50mila), aggravato anche dalla scarsa attenzione a servizi e pulizia sia dei treni sia delle stazioni. Per quanto riguarda le **linee di "serie B"** 12 hanno queste caratteristiche (materiale rotabile dedicato al servizio pendolare e frequenza di 15-30 minuti): la FR3 di Roma (nel tratto Roma Ostiense-Cesano), la Ferrovia Cumana di Napoli, le linee S di Milano e la Voltri-Nervi di Genova che purtroppo sta assistendo a tagli consistenti negli ultimi mesi. Le cosiddette **linee di "serie C"** sono quelle dove la cadenza "migliore" è oltre i 30 minuti, con convogli vecchi recuperati dall'utilizzo in tratte a lunga percorrenza, con spesso un numero di carrozze insufficiente. Sono la grande maggioranza in Italia, con una stima approssimativa ed al ribasso se ne possono contare oltre 100, considerando le Regioni principali per domanda pendolare.

CATEGORIE DELLE LINEE PENDOLARI IN ITALIA E NEL RESTO D'EUROPA

	Italia	Germania	Regno Unito	Francia	Spagna
Linee di serie A	1	11	8	7	6
Linee di serie B	12	23	22	14	10

Legambiente 2011.

Urgente e necessario: un altro scenario per i pendolari italiani

Il tema del trasporto pendolare deve entrare nell'agenda delle politiche nazionali, e occorre farlo **ponendosi un obiettivo all'altezza della sfida lanciata dall'Unione Europea al 2020 in termini di riduzione delle emissioni di CO₂. Per Legambiente occorre puntare a far crescere il trasporto ferroviario pendolare in modo da arrivare a 4milioni di cittadini trasporti nel 2020.** Sono numeri alla nostra portata, che permetterebbero una rilevante riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dal settore trasporti.

La prima parola d'ordine: NO ai tagli

Occorre impedire ulteriori riduzioni del servizio e cancellazione di treni pendolari, una prospettiva semplicemente folle in un'epoca come quella che stiamo vivendo, con città inquinate e congestionate, e con il trasporto su gomma responsabile di oltre il 28% delle emissioni di CO₂ prodotte nel nostro Paese. Al contrario si deve puntare a spostare flussi di traffico pendolare dalla gomma al treno, è possibile farlo come confermano le esperienze delle città che in questi anni hanno investito in questa direzione e come dimostrano i sondaggi che dicono che il 70% di coloro che utilizzano l'auto si dichiarano disponibili a cambiare e a prendere il treno qualora trovassero un servizio competitivo. Senza dimenticare quanto sia importante per le famiglie avere l'opportunità di ridurre i costi di spostamento utilizzando i mezzi collettivi al posto di un'automobile (con un beneficio significativo anche in termini di qualità della vita).

La campagna Pendolaria di Legambiente vuole dare visibilità a questi cittadini e forza a una battaglia di civiltà come quella di avere nelle città italiane treni nuovi, più numerosi e puntuali per chi viaggia, carrozze pulite e non sovraffollate, servizi migliori nelle stazioni, maggiori informazioni ai viaggiatori, collegamenti e tariffe che migliorino gli spostamenti quotidiani riducendo il bisogno del mezzo privato.

Il *Rapporto Pendolaria* è uno degli strumenti che offriamo alla discussione pubblica, un contributo che accompagna i monitoraggi della qualità del servizio, le iniziative per mettere in luce i punti in maggiore sofferenza della rete, le assemblee promosse insieme ai comitati pendolari che organizzeremo nelle principali città italiane. Approfondire la situazione del trasporto pendolare nelle diverse Regioni, descrivere gli investimenti e le attenzioni per il servizio ferroviario da parte di Stato e Regioni, è l'obiettivo del Rapporto, costruito attraverso le informazioni provenienti da Regioni, Ministeri, Società concessionarie e da approfondimenti specifici effettuati sui singoli temi. Nei prossimi mesi Legambiente si farà promotrice di nuove e originali mobilitazioni per catturare l'attenzione degli organi di informazione e della politica, e per impedire che siano tanti cittadini, e in particolare le fasce più deboli a pagare, insieme all'ambiente, le conseguenze di questa scelta scellerata. La mobilitazione che proponiamo vuole dare voce a un'alleanza di cittadini, associazioni, comitati che si battono per un interesse generale, come quello per la difesa di un servizio pubblico che unisce il Paese.

1) Certezze nelle risorse da parte del Governo

Cercasi disperatamente un Ministero dei Trasporti e una politica per la mobilità ferroviaria!

Non è infatti più accettabile nel nostro Paese continuare a confondere le grandi opere con le politiche dei trasporti, mettendo tutto in un calderone che confonde interventi urgenti e meno importanti, e che premia come sempre le solite agguerrite lobby.

Serve invece una visione del trasporto ferroviario per i prossimi anni, in modo da orientare investimenti e politiche. **Il primo nodo è quello delle risorse per garantire il servizio**, che passa per una prospettiva certa di finanziamento per i prossimi anni al fondo nazionale per il trasporto

ferroviario regionale. Il Governo Monti deve chiarire nei prossimi mesi come funzionerà il cofinanziamento attraverso i proventi dell'accisa sui carburanti, pena un'ulteriore incertezza per tutto il settore con lo stop agli investimenti e il rischio che saltino gli stessi contratti tra Regioni e Trenitalia. Se si aumentano le risorse, e si danno certezze, è possibile aumentare i treni in circolazione, comprarne di nuovi, far crescere la qualità del servizio e togliere auto dalle strade rendendo meno inquinate le città.

L'acquisto di nuovi treni è diventato quanto mai urgente, solo con un parco rotabile rinnovato sarà possibile dare risposta ai disagi di una domanda in costante aumento. L'affollamento dei convogli sta diventando sempre più una ragione dei ritardi (per la difficoltà di accesso alle carrozze e di chiusura delle porte) e un problema che vivono sulla propria pelle tutti i cittadini che cercano un'alternativa alle auto per muoversi nelle città e trovano convogli vecchi e affollati. Questa situazione si potrà invertire in due modi: individuando le risorse per realizzare finalmente il progetto "1000 nuovi treni per i pendolari" abbandonato oramai da diversi anni. Oppure dando certezze per chi opera il servizio che, a fronte del trasferimento di risorse attraverso contratti pluriennali, si farà carico di acquistare i treni. Ed è esattamente quanto Trenitalia si era impegnata a fare con le Regioni, dopo la firma nel 2009 dei contratti di servizio di sei anni (con 2 miliardi di investimenti, per 350 nuove carrozze doppio piano e 100 locomotive, più revamping dei treni), ma che poi ha visto uno stop dopo la riduzione delle risorse da parte del Governo.

Al Ministro Passera spetta la responsabilità di proporre una soluzione per il tema del servizio universale, ossia quello fatto di Intercity, Espressi e Diretti che usufruisce di un contributo statale perché non si ripaga con il prezzo dei biglietti e che ha oggi caratteristiche di serie C con treni sempre più vecchi e vede anno dopo anno ridurre l'offerta nell'orario di Trenitalia. E' una questione quanto mai urgente perché si devono garantire le risorse necessarie a migliorare il servizio, salvare posti di lavoro a rischio (migliaia sono i posti di lavoro a rischio secondo una denuncia della Filt-Cgil a seguito delle soppressioni già previste dal nuovo orario) in modo da dare risposta per una domanda di spostamenti nazionali e territoriali spesso "primari", e puntare ad attrarre una parte dei flussi che si spostano quotidianamente in automobile. Infine, per aprire su alcune tratte alla concorrenza ai privati attraverso le gare.

Il secondo tema riguarda la liberalizzazione del settore e la creazione di un Authority dei trasporti, prevista anche dall'ultima manovra del Governo. Qui la sfida è delicata ma fondamentale, perché occorre attuare una Direttiva europea che prevede la liberalizzazione nel settore ferroviario stabilendo ruoli chiari anche nel controllo degli investimenti e dell'offerta, come richiesto dall'Antitrust in una segnalazione proprio sul tema della definizione del servizio universale e del ricorso alle gare. Già oggi sono 22 i gestori che si occupano del servizio regionale (in primis ovviamente Trenitalia), ma in futuro questo servizio si dovrà riorganizzare attraverso le gare per funzionare meglio, ridurre i costi, integrarsi con il trasporto su gomma. Le Regioni devono costruire le condizioni per questa transizione con attenzione ma senza perdere tempo, perché si deve assolutamente arrivare a una gara che punti a migliorare la quantità dell'offerta e la qualità del servizio. **In questa prospettiva diventa possibile affrontare il tema del costo di biglietti e abbonamenti, oggi molto più basso rispetto agli altri Paesi europei perché adeguato a un servizio mediocre** (si veda l'ultimo capitolo del Rapporto). Del resto se si vuole un forte potenziamento del servizio ferroviario regionale occorrono risorse per gli investimenti, da un lato pubblici come succede in tutti i Paesi europei e dall'altra anche attraverso un adeguamento delle tariffe. Proponendo un patto molto chiaro ai pendolari per cui il miglioramento del servizio e gli adeguamenti delle tariffe viaggiano in parallelo (reintroducendo però la possibilità di detrarre dalle tasse una parte della spesa per l'abbonamento), e che porti a informare gli utenti, a coinvolgerli nel monitoraggio e nel contribuire a migliorare il servizio.

Le Regioni scelgano come priorità il trasporto ferroviario pendolare

Le colpe non sono tutte del Governo, **alle Regioni spetta infatti il compito più delicato nel trasporto ferroviario pendolare**: definire il Contratto di Servizio con i gestori dei treni e individuare i capitoli di spesa nel proprio bilancio per migliorare i servizi aggiuntivi (più treni in circolazione) e per il materiale rotabile (treni nuovi o riqualificati). In questi anni sono state pochissime le Regioni all'altezza di questa sfida, anzi la larghissima maggioranza ha privilegiato gli investimenti nel trasporto su gomma, ha stanziato risorse irrisorie per migliorare il servizio, ha messo pochissima attenzione nel miglioramento della qualità del servizio.

Per cambiare prospettiva i temi di attenzione sono due. Il primo **riguarda il nuovo ruolo che le Regioni devono svolgere nei confronti dei pendolari e di chi gestisce il servizio**. Migliorare la qualità non dipende solo dalle risorse a disposizione, ma anche molto dall'attenzione ai problemi delle linee e delle stazioni, dalla disponibilità ad ascoltare e a portare miglioramenti che possono aumentare ad esempio la velocità media dei percorsi e la qualità del servizio. Nelle città europee il confronto, la partecipazione e l'informazione dei pendolari sono considerati fondamentali per dare forza alla prospettiva di un potenziamento del servizio, per monitorare il servizio sulla rete (puntualità, organizzazione delle coincidenze tra treni, grado di affollamento, igiene, climatizzazione, informazione e cortesia del personale). Occorre fare lo stesso in Italia e partire dall'istituzione di una carta dei diritti dei pendolari che fissi obiettivi di servizio, diritti dei cittadini utenti, condizioni minime di informazione, qualità, rimborso per disfunzioni e disagi. Infine occorre rafforzare l'attenzione alla **pulizia delle carrozze e delle stazioni**. Occorre dare merito a Trenitalia di aver agito con coraggio e determinazione nel riassegnare attraverso gare il servizio di pulizia dei treni in diverse Regioni, a fronte di intimidazioni e ricorsi. E' necessario però migliorare ancora la pulizia dei treni e vigilare con attenzioni, anche coinvolgendo i comitati pendolari.

I cittadini che ogni giorno si muovono in treno sono l'interlocutore fondamentale di una strategia di potenziamento del servizio. Infine avere ben presenti le caratteristiche della domanda di trasporto pendolare per offrire una risposta adeguata: perché riguarda soprattutto alcune città metropolitane ed è una domanda per spostamenti di breve distanza - 24 km è lo spostamento medio - e concentrati in alcune ore della giornata (dalle 6:00 alle 9:00 e dalle 17:00 alle 19:00). E' a questa domanda che bisogna dare più urgente risposta. Mentre gli altri tipi di spostamento sono di tipo regionale, e avrebbero bisogno di treni nuovi e più veloci, a orari cadenzati e di una migliore integrazione con il servizio pubblico su gomma. Da un punto di vista di politica dei trasporti puntare sul trasporto pendolare per aumentare la quota ferroviaria è la strada più semplice, perché riguarda segmenti di domanda molto precisi rispetto ai quali si può lavorare per offrire una risposta alternativa all'uso dell'auto privata.

La spesa delle Regioni per il servizio ferroviario pendolare nel 2011

Regioni e Province Autonome	Stanziamenti per il servizio (mln Euro)	Stanziamenti per il materiale rotabile (mln Euro)	Stanziamenti sul bilancio regionale (%)
Pr. Bolzano	53	53,1	2,03
Emilia-Romagna	67,96	45	0,82
Puglia	0	65	0,73
Friuli V. G.	38,1	0	0,64
Pr. Trento	27,33	0	0,59
Toscana	41,4	5	0,47
Lombardia	74,1	37	0,45
Liguria	37,1	2,6	0,45
Basilicata	2	13,3	0,39

Piemonte	17,74	21,5	0,34
Campania	19,62	19,64	0,27
Lazio	33,86	14,8	0,19
Marche	2,98	2,1	0,13
Calabria	2,91	9,5	0,13
Molise	0	1,47	0,12
Abruzzo	4,66	0	0,08
Sicilia	0	12	0,06
Veneto	5,95	0,6	0,05
Sardegna	0	2,38	0,02
Valle d'Aosta	0,346	0	0,02
Umbria	0	0,325	0,01

Legambiente 2011.

Le Regioni devono investire sul serio nel trasporto ferroviario. I dati della tabella che riguardano la spesa, con fondi propri, che le Regioni nell'ultimo anno hanno destinato a servizi aggiuntivi e materiale rotabile parlano purtroppo da soli. Anche quest'anno, e malgrado i tagli, **gli stanziamenti da parte delle Regioni appaiono di una quantità imbarazzante rispetto al bilancio complessivo.** Purtroppo obbligano ad una conclusione ineludibile: la riforma Bassanini con il trasferimento dei poteri alle Regioni è fallita nel suo obiettivo di legare al potere di controllo anche la leva degli investimenti aggiuntivi per il miglioramento del servizio. Sono infatti pochissime le Regioni che hanno investito risorse ingenti per avere più treni in circolazione e per l'acquisto di nuove carrozze. **Le migliori vanno citate e sono la Provincia di Bolzano,** che ha investito per comprare nuovi treni e potenziare il servizio lungo le linee appena ristrutturate verso Malles e San Candido, **e l'Emilia Romagna,** che ha recuperato risorse dal proprio bilancio per ridurre l'impatto dei tagli. Ma anche la **Puglia** che sta utilizzando risorse proprie ed i fondi europei per l'acquisto di nuovi treni. Le peggiori sono quelle che non arrivano allo 0,1 di spesa percentuale rispetto al proprio bilancio, con **la palma di "nemica dei pendolari"** che **va al Veneto,** Regione dove per i 152mila cittadini che ogni giorno prendono il treno l'attenzione è pari allo zero.

Nelle città le "grandi opere" che servono all'Italia

E' nelle aree urbane che si concentra l'80% della domanda di spostamento delle persone in Italia, per questo occorre spostare nei nodi urbani la voce maggioritaria della spesa per infrastrutture. Almeno il 50% della spesa nazionale per le opere pubbliche deve andare alla realizzazione di nuove linee di metropolitane e del servizio ferroviario pendolare, di tram. In modo da realizzare gli interventi di ammodernamento delle linee urbane, con binari dedicati al trasporto regionale e metropolitano, tratte di aggiramento per le merci, nuove stazioni attrezzate con parcheggi e servizi. Non è una ricetta "ambientalista", ma quanto si sta realizzando nella Francia di Sarkozy e nella Germania di Angela Merkel. Ed è l'unico modo per rendere possibile finalmente far diventare prioritarie opere come il completamento dell'anello ferroviario di Roma, i passanti ferroviari di Torino e Palermo, i raddoppi dei binari nelle principali tratte ferroviarie urbane.

Scegliere come priorità di investimento la strada non è solo una questione contabile perché le scelte fatte hanno conseguenze molto concrete in termini di mancati investimenti nelle città e nelle vere priorità di cui necessitano le aree metropolitane del nostro Paese. Nella tabella successiva sono stati elencati alcuni interventi infrastrutturali urgenti che faticano a trovare le risorse statali per la loro realizzazione in tutte le principali città italiane. Risulta evidente la distanza che esiste tra i costi delle opere, 13,6 miliardi di euro, ed i finanziamenti al momento disponibili 6,1 miliardi, nemmeno il 45% di quanto necessario. Basterebbe però dirottare almeno una parte dei soldi destinati ad opere

inutili e dannose, una su tutte il Ponte sullo Stretto che da solo vale oltre 6 miliardi di euro, per dare slancio alla realizzazione di importanti nodi ferroviari o di metropolitane (una su tutte la linea C di Roma), o ancora a sistemi regionali fondamentali per lo sviluppo di intere città, come quello che da anni si attende in Veneto.

Le “grandi opere” da realizzare

Infrastrutture	Stime costi totali (mln di Euro)	Finanziamenti disponibili al 2011 (mln di Euro)
Torino: completamento metropolitana tratta fino a Cascine-Vica	804	497
Milano: potenziamento linea Gallarate-Rho	728	402
Genova: prolungamento metropolitana verso Brignole e Canepari	269	0
Veneto: Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale	314	193
Bologna: progetto metro tramvia	789	388
Firenze: realizzazione linea 3 della tramvia e completamento linea 2	1.025	654
Roma: completamento anello ferroviario, completamento Linea C metro fino a Piazzale Clodio, raddoppio dei binari nelle linee FR per i Castelli, Viterbo, Guidonia.	4.862	3.081
Napoli: completamento linea metropolitana 1 fino a Scampia	1.031	545
Bari: interrimento tra Palese e S.Spirito, varianti di tracciato da Bari Centrale e San Giorgio	960	160
Catania: prolungamento metropolitana tratte: Stesicoro-Aeroporto e Nesima-Misterbianco	650	90
Messina: raddoppio linea ferroviaria Giampilieri-Fiumefreddo	1.970	59
Palermo: realizzazione anello ferroviario Notarbartolo-Politeama	220	76
TOTALE	13.662	6.145

Legambiente 2011.

1. LE POLITICHE REGIONALI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO

E' dal 2000 che le Regioni hanno la piena responsabilità per quanto riguarda le politiche in materia di servizio ferroviario locale. Sono infatti subentrate allo Stato nel ruolo di interlocutore con i diversi concessionari che operano il servizio regionale e dal 2001 hanno avuto trasferite le risorse, già destinate al finanziamento del servizio ferroviario locale. Alle Regioni spetta dunque definire con i gestori, operanti in concessione sul proprio territorio, la quantità, i costi e gli standard di qualità dei servizi ferroviari erogati. Le "prestazioni" sono stabilite nei cosiddetti **Contratti di Servizio** (CdS), con il quale da un lato l'impresa ferroviaria s'impegna all'erogazione di un quantitativo di treni*km ed al rispetto di determinati indici di qualità (relativi a pulizia, comfort, informazione e puntualità delle corse), dall'altro l'amministrazione regionale stabilisce un corrispettivo economico per l'erogazione di tali servizi. In ultimo, il Contratto di Servizio stabilisce le penali da applicare al gestore dei servizi in caso di mancato rispetto degli indici di qualità definiti dallo stesso Contratto.

Questa riforma ha coinvolto da subito le Regioni a Statuto Ordinario, mentre il processo per quelle a Statuto Speciale si è mosso più lentamente e si sta completando in questi ultimi anni. Il Friuli Venezia Giulia e le due Province Autonome di Trento e Bolzano sono già subentrate al Ministero dei Trasporti nei rapporti con i gestori locali, mentre Sicilia, Sardegna e Valle d'Aosta ancora devono concludere questo iter. La novità più importante introdotta negli ultimi anni riguarda il passaggio ai contratti di 6 anni (rinnovabili con altri 6) con Trenitalia attraverso contratti a catalogo che hanno definito le caratteristiche dell'offerta (numero di carrozze, tipo di carrozze, ecc.), comprensivi non solo della sua effettuazione ma del pedaggio sulla rete e dei servizi accessori (personale, biglietterie, informazione, ecc.). In Emilia-Romagna e Lombardia con l'introduzione dei nuovi contratti si è andati nella direzione di consorzio le imprese del servizio ferroviario con l'obiettivo di arrivare ad una più efficace integrazione.

Nella tabella che segue sono raccontati i numeri salienti che descrivono il trasporto ferroviario locale nelle varie Regioni italiane, l'estensione della rete, il numero dei viaggiatori ed i diversi gestori presenti. **La maggiore domanda di trasporto pendolare è concentrata, in ordine decrescente, nelle Regioni Lombardia, Lazio, Campania, Piemonte, Toscana, Veneto, Emilia-Romagna, Puglia e Liguria** che messe assieme contano oltre 2,6 milioni di viaggiatori al giorno. Il dato più rilevante è la continua crescita del numero di pendolari su ferro in tutte le Regioni e la straordinaria costanza di questo fenomeno (*Cfr. grafico in premessa*).

LA RETE FERROVIARIA E I VIAGGIATORI NELLE REGIONI ITALIANE, 2011

Regione	Estensione della rete ferroviaria regionale	Numero viaggiatori/giorno	Numero abbonati	Gestori
Abruzzo	662	23.530	9.000	Trenitalia, Ferrovia Sangritana
Basilicata	464	7.702	4.019	Trenitalia, Ferrovie Appulo Lucane
Calabria	1.090	26.000	15.636	Trenitalia, Ferrovie della Calabria
Campania	1.391	467.000	69.640 (annuali) 125.000 (mensili)	Trenitalia, Circumvesuviana, Sepsa, MetroCampania Nordest
Emilia-Romagna	1.400*	114.000	38.000	Trenitalia, FER, Consorzio Trasporti Integrati
Friuli V. G.	446	21.915	21.300	Trenitalia, Ferrovie Udine-Cividale

Lazio	1.151	540.000	160.000	Trenitalia, ATAC
Liguria	575	105.000	19.000	Trenitalia
Lombardia	1.922	650.000	191.000	Trenord
Marche	391	16.400	4.700	Trenitalia
Molise	268	4.500	900	Trenitalia
Piemonte	1.963	235.400	63.000	Trenitalia, Gruppo Torinese Trasporti
Puglia	1.522	108.100	67.400	Trenitalia, Ferrovie del Sud Est, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane, Ferrotramviaria
Sardegna	432	14.400	5.800	Trenitalia, ARST
Sicilia	1.543	44.300	16.000	Trenitalia, Circumetnea
Toscana	1.561	232.000	53.300	Trenitalia, Trasporto Ferroviario Toscano
Pr. Aut. Trento	197	13.000	3.500	Trenitalia
Pr. Aut. Bolzano	301	24.200	8.700	Trenitalia, SAD
Umbria	521	26.000	5.500	Trenitalia, Umbria Mobilità
Valle d'Aosta	102	3.500	1.800	Trenitalia
Veneto	1.190	152.620	65.824	Trenitalia, Sistemi Territoriali
TOTALE	17.692	2.829.767	879.379**	

Legambiente 2011.

*La Regione Emilia-Romagna gestisce ulteriori 58 km di rete ferrovia che ricadono nel territorio della Regione Lombardia.

**Esclusi gli abbonati annuali della Regione Campania.

Il Rapporto Pendolaria 2011 ha analizzato in ogni Regione le risorse e gli impegni previsti nei CdS, per capire come le politiche dei governi locali sui trasporti si siano tradotte o meno in attenzioni e investimenti a favore del trasporto ferroviario pendolare. Il trasferimento alle Regioni è stata indubbiamente una scelta giusta che ha contribuito a chiarire i ruoli degli attori in gioco. Del resto la competenza in mano alle Regioni è largamente diffusa in tutta Europa perché responsabilizza gli Enti più vicini ai cittadini nella definizione delle politiche più efficaci di trasporto locale. Purtroppo però a differenza che negli altri Paesi europei le risorse per il servizio si sono ridotte nel tempo. Nella tabella che segue viene approfondito il quadro delle risorse a disposizione per il servizio ferroviario nelle diverse Regioni.

I CONTRATTI DI SERVIZIO NELLE REGIONI ITALIANE, 2011

Regione	Importo ultimo CdS (Mln €)	Treni*Km/anno da CdS (Mln)
Abruzzo	Trenitalia: 57,3	3,96
Basilicata	Trenitalia: 27,8 FAL: 20,8 TOTALE: 48,6	2 0,7 TOTALE: 2,7
Calabria	Trenitalia: 85,2 Ferrovie della Calabria: 41,6 TOTALE: 126,8	7,1 1,17 TOTALE: 8,27
Campania	Trenitalia: 162,6 Circumvesuviana: 102,12 Sepsa: 28,70 MetroCampania Nord Est: 27,89 TOTALE: 321,31	Trenitalia: 10,56 Circumvesuviana: 3,94 Sepsa: 1,63 MetroCampania Nord Est: 1,05 TOTALE: 17,18
Emilia-Romagna	Consorzio Trasporti Integrati*: 118,4	18,7
Friuli V. G.	Trenitalia: 36 Ferrovie Udine-Cividale: 2,1 TOTALE: 38,1	Trenitalia: 3,27 Ferrovie Udine-Cividale: 0,231 TOTALE: 3,501

Lazio	Trenitalia: 215 Met.Ro.: 91,8 TOTALE: 306,8	17,3 4,2 TOTALE: 21,5
Liguria	Trenitalia: 97,1	7,4
Lombardia	Trenitalia: 313,74 LeNord: 88,54 TOTALE: 402,28	27,68 9,83 TOTALE: 37,51
Marche	Trenitalia: 40,3	4,19
Molise	Trenitalia: 23,5	2,51
Piemonte	Trenitalia: 156,85 GTT: 19,16	19,92 1,05 TOTALE: 20,97
Puglia	Trenitalia: 60 Ferrovie del Sud Est: 111,15 Ferrovie del Gargano: 14,82 Ferrotramviaria: 22,21 FAL: 15,35 TOTALE: 223,53	7,2 3,3 0,4 0,9 0,7 TOTALE: 12,5
Sardegna	Trenitalia: 36,284 FdS: 28,453 TOTALE: 64,737	3,6 1,13 TOTALE: 4,73
Sicilia	Trenitalia: 111,5 Circumetnea: 16 TOTALE: 127,5	9,78 0,76 TOTALE: 10,54
Toscana	Trenitalia: 242,3 TFT: 5,6 TOTALE: 247,9	23,112 0,79 TOTALE: 23,902
Pr. Aut. Trento	Trenitalia: 26,97	2,38
Pr. Aut. Bolzano	Trenitalia: 38,48 SAD: 18,95 TOTALE: 57,43	Trenitalia: 3,2 SAD: 2,1 TOTALE: 5,3
Umbria	Trenitalia: 35,95 UmbriaMobilità: 4,98 TOTALE: 40,93	3,6 1,45 TOTALE: 5,05
Valle d'Aosta	Nessun CdS con la Regione, ma direttamente con lo Stato	1,75
Veneto	Trenitalia: 43,53 ATI Trenitalia Sistemi Territoriali: 70,411 Sistemi Territoriali: 5,58 TOTALE: 119,521	3,16 11,78 0,48 TOTALE: 15,42

Legambiente 2011.

*dal 2008 lo svolgimento dei servizi ferroviari d'interesse della Regione Emilia-Romagna è affidato al Consorzio Trasporti Integrati, costituito da Trenitalia, Ferrovie Emilia-Romagna e ATC.

Non si può certo trascurare il fatto che nell'ultimo anno, a causa di un susseguirsi di manovre governative che hanno tagliato i fondi per i pendolari in quantità senza precedenti, il servizio ferroviario è diventato un tasto ancora più dolente per le Regioni. La manovra del Governo Monti ha in parte recuperato le risorse tagliate ma la situazione rimane complicatissima per l'incertezza dentro cui si muovono le politiche. Per coprire questo buco le Regioni sono intervenute con riduzioni del servizio e aumenti delle tariffe. Il caso più eclatante è quello della Lombardia dove le tariffe sono state aumentate del 23,4%. In Toscana la Regione ha provveduto a garantire lo svolgimento dei servizi per il 2011-2012, attraverso proprie risorse a copertura dei costi contrattuali, ma è stato predisposto un piano di ottimizzazione dei servizi da attuarsi a partire dal 2012 che interessa il servizio gestito da Trenitalia. Al momento sono state programmate rimodulazioni strutturate dei servizi sulle linee Porrettana e Firenze-Arezzo-Chiusi-Roma. In Veneto il taglio del servizio ferroviario regionale arriva al 19,52% con risultati drammatici: addirittura 27 treni eliminati dal 1° agosto 2011.

E' importante andare ad analizzare nello specifico di ogni CdS le risorse previste per il servizio, in modo da verificare le scelte operate dalle Regioni. Queste hanno infatti la possibilità di rafforzare il servizio con risorse proprie nella direzione di un moderno sistema di trasporto ferroviario regionale. Nella tabella successiva viene fatta una panoramica delle spese regionali aggiuntive per servizi ferroviari per anno nel periodo dal 2001 al 2011, quello di competenza regionale. Nelle Regioni a maggiore domanda pendolare troviamo dei dati molto interessanti perché permettono di capire, a parità di numero di pendolari, chi ha stabilito come prioritario il tema del trasporto ferroviario e chi no. Chi ha investito di più in valore assoluto per i servizi aggiuntivi (numero di treni*km maggiore, integrazione tariffaria etc..) sono la **Lombardia**, con oltre 271 mln di Euro, e la **Toscana** con oltre 203 mln di Euro. Seguono **Emilia-Romagna** (circa 145 mln di euro), **Piemonte** (140 milioni) e **Campania** (120 mln di Euro). Tra le Province Autonome si distingue quella di **Bolzano** che nel periodo 2001-2011 ha finanziato oltre 220 mln di Euro per servizi aggiuntivi. A notevole distanza rispetto alle prime troviamo la **Liguria** ed il **Veneto** entrambe Regioni a forte domanda di pendolarismo. Nel resto del Paese le risorse stanziare per aumentare il numero di treni*km **sono ridicolmente basse o addirittura pari a zero: è il caso di Marche, Umbria, Molise, Basilicata, Calabria e Sicilia**. Per quanto riguarda il finanziamento della Regione **Lazio**, seppur notevole (quasi 290 mln di Euro), non può essere confrontato con le altre Regioni perché la quota più importante destinata ad ATAC, ex Met.Ro., concerne i treni*km aggiuntivi delle due linee metropolitane della città di Roma, mentre solo una quota minore è stata destinata ai veri e propri servizi destinati ai pendolari regionali.

RISORSE REGIONALI AGGIUNTIVE 2001/2010 PER SERVIZI E TOTALE 2001/2011 (in Mln di €)

Regione	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Tot. 2001/2010
Lombardia	0	1 T.+LN	1 T.+LN	3,6 T.+LN	7,5 T.+LN	22 T.+LN	24 T.+LN	24 T.+LN	54,6 T.+LN	59,6 T.+LN	74,1 T.+LN	271,4 T.+LN
Pr. Aut. Bolzano	0,633 T.	0,666 T.	0,664 T.	2,202 T.	2,124 T. 5,232 SAD	3,766 T. 6,719 SAD	4,518 T. 8,271 SAD	8,754 T. 11,182 SAD	38,487 T. 18,95 SAD	38,5 T. 19,5 SAD	33,5 T. 19,5 SAD	133,814 T. 89,354 SAD
Toscana	0	0	0	0	9,5 T.	17,2 T. 0,38 TFT	21,5 T. 0,47 TFT	31,9 T. 0,84 TFT	37,7 T. 0,92 TFT	40,4 T. 1 TFT	40,4 T. 1 TFT	198,6 T. 4,61 TFT
Emilia-Romagna	0	0	0	0	0,51 FER	2 T. 1 FER	2 T. 2 ATC 0,5 ATCM	20,21 CTI	19,16 CTI	30,82 CTI	67,96 CTI	4 T. 1,51 FER 2 ATC 0,5 ATCM 138,15 CTI
Piemonte	9,38 T. 1,91 GTT	9,38 T. 1,9 GTT	9,38 T. 1,97 GTT	9,73 T. 1,99 GTT	9,73 T. 1,99 GTT	9,73 T. 1,99 GTT	9,73 T. 1,99 GTT	10,11 T. 1,99 GTT	13,39 T.	11,2 T. 4,74 GTT	13 T. 4,74 GTT	114,76 T. 25,21 GTT
Campania	0	0	0	1,68 C.	1 T. 0,75 MCNE 9,6 C.	3,33 T. 2,4 MCNE 9,6 C.	3,33 T. 2,4 MCNE 9,6 C.	3,33 T. 2,4 MCNE 9,6 C.	6,06 T. 7,22 MCNE 8,1 C.	6,06 T. 7,22 MCNE 8,1 C.	5,5 T. 7,22 MCNE 6,9 C.	63,18 C. 28,61 T. 29,61 MCNE
Pr. Aut. Trento	0	1,62	3,073	3,7	3,83	5,4	7	10,35	24,86	27,33	27,33	114,493 T.
Friuli V. G.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36 T. 2,1 FUC	36 T. 2,1 FUC	72 T. 4,1 FUC
Liguria	0	0	0	0	0	0	1,5	1,5	5,15	7,7	37,1	52,95 T.
Veneto	2,648 T.	3,051 T.	3,5 T.	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,82 ST	3,82 T. 1,16 ST	3,88 T. 2,07 ST	39,819 T. 4,35 ST
Abruzzo	0	0,5	0,5	1,5	2,1	4,3	2,1	1,51	2,29	3,16	3,16	21,12 T.

		T.	T.	T.	T.	T.	T. 1,1 FS	T. 1,1 FS	T. 1,5 FS	T. 1,5 FS	T. 1,5 FS	6,7 FS
Marche	0,74	0,83	0,89	0,89	0,89	0,89	1,18	1,18	1,6	2,78	2,98	14,77 T.
Valle d'Aosta	2,581	2,581	0,521	0,534	0,535	0,501	0,501	0,388	0,380	0,346	0	8,868 T.
Basilicata	0	0	0	0	0	0	0	1,4 FAL	1,4 FAL	1,8 FAL	2 FAL	6,6 FAL
Calabria	1,651 FC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,651 FC
Puglia	0	0	0	0	0	0	0	0	1,5 FG	0	0	1,5 FG
Lazio*	12,9 MT	14,2 MT	18,14 MT	20,31 MT	22,45 MT	32,5 MT	1,95 T. 31,87 MT	1,99 T. 31,87 MT	1,99 T. 31,87 MT	1,99 T. 31,87 MT	1,99 T. 31,87 MT	9,91 T. 279,85 MT
Molise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sardegna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sicilia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Umbria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Legambiente 2011²

*Per la Regione Lazio non si è in grado di suddividere le risorse aggiuntive per le 2 linee di metropolitane di Roma.

La tabella sugli investimenti per il materiale rotabile è particolarmente importante dal punto di vista dei pendolari perché mette in evidenza i fondi per l'acquisto di nuovi treni e, proprio per questo motivo, si è deciso di considerare anche gli stanziamenti provenienti dai Fondi FAS, per mostrare chi ha scelto di spostare qui, invece che su altre voci di spesa, queste risorse. La **Lombardia** si segnala con oltre 1,28 miliardi di Euro investiti negli ultimi dieci anni per l'acquisto di treni (anche se pochi al momento sono quelli in circolazione), che sono dati in comodato alle imprese ferroviarie. Al secondo posto si trova la **Puglia** con circa 285 mln di Euro spesi per l'acquisto di nuovi treni per i vari gestori presenti nella Regione e con un notevole investimento effettuato negli ultimi due anni pari a 125 milioni. Segue la **Campania** che ha accompagnato gli investimenti per la realizzazione del servizio di metropolitana regionale con quelli per l'acquisto di treni e che ha visto un investimento totale di oltre 220 milioni di Euro per l'acquisto di materiale rotabile. Il **Piemonte**, ha investito circa 200 milioni di Euro tra il 2001 ed il 2011, ed il **Lazio** 170 milioni. In positivo vanno sottolineati i risultati di due Regioni: l' **Emilia-Romagna**, con quasi 154 milioni stanziati di cui 45 nell'ultimo anno e la **Toscana**, che si conferma nei numeri come la Regione più costante nella politica di sviluppo del trasporto su ferro e dove ogni anno sono stati stanziati tra i 5 ed i 15 milioni per un totale al 2011 di 95 mln di Euro. La Regione **Veneto**, pur finanziando molto nel 2002 e nel biennio 2006/2007, e mostrando un totale di 230 milioni, sembra aver decisamente rallentato gli investimenti per materiale rotabile negli ultimi anni, nonostante la quantità di pendolari presenti in questa regione necessiti di costante adeguamenti dei treni circolanti. Sempre in positivo è da segnalare la Provincia di **Bolzano** con oltre 200 mln di Euro per nuovi treni.

Da evidenziare invece **in negativo** le scarsissime risorse stanziare da **Abruzzo e Molise**. Ma anche la **Liguria**, tra le Regioni con il più alto numero di Pendolari e tra le più ricche d'Europa, che in più di 10 anni ha stanziato appena 25,5 milioni di Euro.

² Note: Dove non specificato esiste il solo gestore Trenitalia

Abbreviazioni: T. = Trenitalia; FAL = Ferrovie Appulo Lucane; FC = Ferrovie della Calabria; ST = Sistemi Territoriali; LN = LeNord; FUC = Ferrovie Udine-Cividale; C. = Circumvesuviana; MCNE = Metro Campania Nord Est; FER = Ferrovie Emilia-Romagna; GTT = Gruppo Torinese Trasporti; FG = Ferrovie del Gargano; FSE = Ferrovie del Sud Est; FT = Ferrotranviaria; S. = Sepsa; MT = Met.Ro.; FCU = Ferrovia Centrale Umbra; SAD = Trasporto Locale Alto Adige; TFT = Trasporto Ferroviario Toscano; FS = Ferrovia Sangritana.

RISORSE REGIONALI AGGIUNTIVE 2001/2010 PER MATERIALE ROTABILE E TOTALE 2001/2011
(in Mln di €)

Regione	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totale '01/'10
Lombardia	180,23 LN	0	0	108,3 T. 66,1 T+LN	45 T.	327,95 LN 262,4 T+LN	72,19 LN 44,6 T+LN	65 T. 25 LN	7,98 LN	41 T.+LN	37 T.+LN	1.284,75 T+LN
Puglia	0	0	0	25 FSE 10,5 FAL	32,73 T. 12,42 FSE 3,5 FG	16,5 FT	13 FT	18,5 FSE 9,5 FG	5 FAL 2,5 FSE 3,3 FG 6,6 FT	20 FSE 40 FAL	50 FAL 15 FSE	32,73 T. 93,42 FSE 105,5 FAL 16,3 FG 36,1 FT
Campania	0	13,42 T.	0	2,065 C.	8,57 T. 18,59 C.	9,1 T. 14,46 C. 2,51 MCNE	0,7 T. 11,86 C. 3,37 MCNE	1,4 T. 11,66 C. 0,88 S. 13,26 MCNE	19,71 C. 1,48 S. 5,41 MCNE	60 C. 15 S. 2 MCNE	9,5 MCNE 10,14 S.	33,19 T. 138,34 C. 36,05 MCNE 27,5 S.
Veneto	0	69,72 T.	0	0	7,58 ST	70,41 T. 1,15 ST	70,41 T.	1 ST	4,2 T. 1,5 ST	2,5 ST	0,6 ST	214,74 T. 14,33 ST
Pr. Aut. Bolzano	0	0	0	0	37,8 SAD	0	58 T.	58 SAD	0	0	53,1 T.	111,1 T. 95,8 SAD
Piemonte	0	0	0	0	37 GTT	24,47 T. 38 GTT	3,38 T.	22,3 T. 13,67 GTT	37,24 T. 6,25 GTT	0	10,5 T. 11 GTT	97,89 T. 105,92 GTT
Lazio	0	3,15 MT	10 T.	17,15 T.	18,21 T.	4,98 T.	28 MT	29 MT	29 MT 35 T.	0	5,8 T. 9 MT	85,34 T. 89,15 MT
Emilia-Romagna	0	0,509 T.	3,551 T.	7,898 T.	0	10,643 T.	0	8 T. 15 FER	37 FER	26 FER	45 FER	30,6 T. 123 FER
Toscana	0,5 TFT	12,5 T.	12,5 T.	8,1 T. 4,6 TFT	8,1 T. 4,6 TFT	10 T. 0,5 TFT	10 T.	5 T.	5 T. 3,6 TFT	5 T.	5 T.	81,2 T. 13,8 TFT
Sicilia	0	0	0	0	22,65 T.	14,95 T.	6,9 T.	8,05 T.	0	0	12 T.	64,55 T.
Pr. Aut. Trento	0	0	0	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	0	0	0	39 T.
Friuli V. G.	0	0	0	1 T.	7,665 T.	6,835 T.	0	0	2,7 FUC	18,2 T.	0	33,7 T. 2,7 FUC
Calabria	0	0	0	0	0	0	0	0	6 FC	16,3 FC	9,5 FC	31,8 FC
Basilicata	0	0	0	0	0	9,46 FAL	0	0,3 T. 0,3 FAL	0,843 FAL	2 FAL	12,3 T. 1,3 FAL	13,903 FAL 12,6 T.
Umbria	0	0	0	0	0	5,55 FCU	11,52 FCU	2,54 FCU	3,025 FCU	2,825 UM	0,325 UM	25,785 FCU/UM
Liguria	8,4	0	0	0	5,3	0	0,4	5,5	0,7	2,6	2,6	25,5 T.
Marche	1,24	0,775	0	0	0	3,5	4,61	0	2,1	2,1	2,1	16,425 T.
Sardegna	0	0	0	0	0	0	0	0	4,89 T.	4,89 T.	2,38 T.	12,16 T.
Valle d'Aosta	0	0	0	0	0	0	0	7,273	0	0	0	7,273 T.
Molise	0	0	0	0	3,15	0	0	0	2,9	2,263	1,472	6,635 T.
Abruzzo	0	0	1,5 T.	0	1 T. 1,5 FS	0,5 T.	0	0	0	0	0	3 T. 1,5 FS

Legambiente 2011³

³ Note: Dove non specificato esiste il solo gestore Trenitalia

Abbreviazioni: T. = Trenitalia; FAL = Ferrovie Appulo Lucane; FC = Ferrovie della Calabria; ST = Sistemi Territoriali; LN = LeNord; FUC = Ferrovie Udine-Cividale; C. = Circumvesuviana; MCNE = Metro Campania Nord Est; FER = Ferrovie Emilia-Romagna; GTT = Gruppo Torinese Trasporti; FG = Ferrovie del Gargano; FSE = Ferrovie del Sud Est; FT = Ferrotranviaria; S. = Sepsa; MT = Met.Ro.; FCU = Ferrovia Centrale Umbra; SAD = Trasporto Locale Alto Adige; TFT = Trasporto Ferroviario Toscano; FS = Ferrovia Sangritana

Se consideriamo ciò che è stato stanziato nell'ultimo biennio (2010-2011) in **proporzione al numero dei pendolari** delle singole Regioni possiamo capire ancora più nel dettaglio chi è stato virtuoso e chi meno. Emergono dati interessanti e che mettono in evidenza la Provincia di **Bolzano** che in questi due anni ha speso quasi 7 milioni di euro ogni 1.000 pendolari locali, tra materiale rotabile e servizi aggiuntivi; tra le Regioni a Statuto Ordinario la migliore è di gran lunga l' **Emilia-Romagna**, con una spesa di 1,5 milioni di euro ogni 1.000 viaggiatori al giorno, a cui seguono la **Puglia** con 1,15 milioni ogni 1.000 pendolari, la **Campania** (0,59 milioni ogni 1.000 pendolari) e la **Toscana** con 0,42 milioni. Da questo punto di vista scende molto la **Lombardia** che con oltre 210 milioni finanziati nel biennio ma ben 650.000 pendolari arriva a contribuire per 0,32 milioni di euro ogni 1.000 viaggiatori. Sicuramente peggio fanno altre due Regioni a forte domanda di pendolarismo: il **Lazio** (con 0,15 mln) e il **Veneto** con solo 0,09 milioni.

Per quanto riguarda le **risorse messe a disposizione nel 2011** la **Provincia Autonoma di Bolzano** si conferma, come lo scorso anno, l'unica ad investire più dell'1% del proprio bilancio sui trasporti ferroviari. Quest'anno, grazie ad uno stanziamento di 53,1 milioni di euro per l'acquisto di nuovo materiale rotabile, è riuscita a superare la quota del 2% delle spese per i pendolari dimostrando come questo sia un tema centrale per lo sviluppo economico ed ambientale di un territorio.

Prima tra le Regioni a Statuto Ordinario è l' **Emilia-Romagna**. In questa Regione nel 2011 sono stati stanziati circa 113 milioni di euro, che corrispondono allo 0,82% del bilancio regionale. Quasi 68 milioni di euro per i servizi aggiuntivi distribuiti tra 1,85 milioni per l'integrazione tariffaria, 12,95 per il pagamento dell'Iva sui contratti di servizio, ma soprattutto 53,16 milioni destinati a copertura dei mancati trasferimenti statali. Per l'acquisto di nuovo materiale rotabile sono stati impegnati 36 milioni di euro destinati a Ferrovie Emilia Romagna a cui sono stati aggiunti altri 9 milioni derivanti dai Fondi FAS. Un ottimo risultato è quello della **Puglia** con lo 0,73% grazie all'acquisto per 65 milioni di euro di 8 treni diesel per Ferrovie Appulo Lucane e 3 nuovi convogli per Ferrovie del Sud Est.

In **Friuli Venezia-Giulia** la quota del bilancio destinata ai pendolari scende allo 0,64%, con il finanziamento dei corrispettivi per i servizi sia a Trenitalia sia per le Ferrovie Udine-Cividale di cui si assume interamente gli oneri (in totale 38,1 milioni di euro).

L'altra Provincia Autonoma, quella di **Trento**, raggiunge lo 0,59% del bilancio per il finanziamento dei servizi aggiuntivi con 27,33 milioni di Euro. Una situazione tra le migliori sicuramente per la costanza di finanziamenti è quella della **Regione Toscana** che, con lo 0,47% del bilancio, mostra un interesse concreto per l'acquisto di nuovi treni a doppio piano per sopperire alle difficoltà di capienza dei vecchi convogli (5 milioni di euro ogni anno).

La **Lombardia** è la Regione che di più ha investito in questi anni per il servizio e per il materiale rotabile in valori assoluti, anche perché rappresenta il più grande bacino di domanda pendolare in Italia. Nel 2011 gli investimenti per il servizio e il materiale rotabile hanno rappresentato lo 0,45% del bilancio, sempre in linea con quelli degli scorsi anni; i frutti di questi grandi investimenti (37 milioni di fondi regionali e FAS), in particolare sul nuovo materiale rotabile, si potranno vedere nel prossimo futuro e cioè quando verranno messi in circolazione i treni acquistati. Nel 2011 la Lombardia è comunque la Regione che finanzia di più per i servizi aggiuntivi, con circa 74 milioni di Euro.

In **Liguria** migliora la situazione anche se permane una condizione generale decisamente negativa: per i pendolari si spende quest'anno lo 0,45% del bilancio regionale, ma il miglioramento dei dati riguarda in realtà un mantenimento dello stato attuale delle cose visto il finanziamento di 37 milioni di euro per i servizi che va a sopperire i mancati trasferimenti statali. Per quanto riguarda i nuovi treni si tratta di un finanziamento di 2,6 milioni di Euro, nulla in confronto alle ingenti risorse chieste dalla stessa Regione per opere come il terzo valico e la gronda di Genova. Una nota positiva riguarda la **Basilicata** dove viene raggiunto lo 0,39% del bilancio con finanziamenti per un totale di

15,3 milioni di euro. Di questi sono 2 i milioni per i servizi aggiuntivi, mentre 1,3 milioni sono previsti (ma non ancora erogati) per l'acquisto di nuovi treni per le ferrovie Appulo Lucane a cui si aggiungono altri 12,3 milioni di fondi europei. Cresce anche il **Piemonte** che rimane però a livelli ancora decisamente bassi, allo 0,34%. I fondi per i servizi aggiuntivi, riguardano le integrazioni tariffarie (sia per Trenitalia sia per GTT) ed i bonus per i pendolari per un totale di 17,74 milioni, mentre sono 21,5 i milioni di euro per il materiale rotabile, di cui 10,5 per Trenitalia ed 11 per Gruppo Torinese Trasporti.

Soltanto lo 0,27% del proprio bilancio è quello che è uscito dalle casse della **Campania** per i pendolari nell'ultimo anno. Si tratta della Regione che mostra il peggioramento più grave e che segna un' inversione di rotta rispetto al decennio scorso. Sono circa 20 i milioni stanziati per i servizi aggiuntivi ed altri 20 per l'acquisto di materiale rotabile per Metro Campania Nord Est e Sepsa, di cui 8 milioni riguardano l'acquisto di treni usati da Ferrovie Emilia-Romagna. Simile risultato per il **Lazio** con lo 0,19%, che però segna un leggero miglioramento rispetto allo scorso anno. Decisamente troppo poco per la seconda Regione in Italia per numero di pendolari. Oltre ai costanti 34 milioni di euro per i servizi aggiuntivi (di cui la maggior parte è destinata ad ATAC, ex Met.Ro.) si registra un finanziamento di 14,8 milioni per l'acquisto di nuovi treni.

Nelle **Marche**, con lo 0,13%, si assiste al finanziamento costante dei treni Minuetto (iniziato nel 2009) per 2,1 milioni di Euro ed a quello di 2,98 milioni per i servizi aggiuntivi. Stesso risultato per la **Calabria**, che si segnala, oltre che per l'acquisto di treni per Ferrovie della Calabria, soprattutto per il finanziamento dei servizi necessari al mantenimento del treno "Tamburello" (Melito-Rosarno) altrimenti soppresso a fine 2010 per la mancanza di risorse statali.

Rimane estremamente negativa la situazione in **Molise** con il solo 0,12% delle risorse regionali per i pendolari e nessun miglioramento negli investimenti fatto negli ultimi anni. In **Abruzzo** si assiste ad un finanziamento per i pendolari pari allo 0,08% del bilancio, dovuto anche quest'anno allo stanziamento di risorse per servizi aggiuntivi per 4,66 milioni di Euro.

Finalmente anche la Regione **Sicilia** contribuisce all'acquisto di nuovi treni con 12 milioni di euro di compartecipazione ad altri fondi statali, raggiungendo così lo 0,06% del proprio bilancio. Tra le situazioni più negative va ancora una volta rimarcata quella del **Veneto** che come ogni anno stanziava lo 0,05% del bilancio per i pendolari (poco meno di 6 milioni per servizi aggiuntivi e 0,5 per materiale rotabile). In fondo ritroviamo le Regioni dello scorso anno: la **Sardegna** (0,02%), dove sono stati acquistati nuovi treni per circa 2,38 milioni di Euro, la **Valle d'Aosta** (0,02% e solo 0,346 milioni di euro per servizi aggiuntivi) e soprattutto l' **Umbria**, con lo 0,01%, dovuto a 325 mila euro destinati al restyling di vecchi treni per il gestore Umbria Mobilità.

Una scelta da sottolineare è stata fatta in alcune Regioni che nel corso degli ultimi anni hanno destinato parte dei **fondi FAS** per ammodernare **le infrastrutture ferroviarie**.

In **Lombardia** ad esempio si tratta di ingenti investimenti destinati alle infrastrutture: 15,6 milioni per la rete di FerrovieNord in cui sono stati inseriti nuovi sistemi di sicurezza (SSC) per l'ausilio di condotta e per eventuali segnalazioni sulla linea. Ulteriori 86,8 milioni sono stati stanziati nel biennio 2010-2011, di cui 50 milioni per il sistema di bigliettazione elettronica finalizzato all'integrazione tariffaria, 28,6 milioni per riqualificazione e sviluppo di tratte e stazioni (Como-Grandate, Paderno D., Castano P., Erba, nuova stazione Cormano-Cusano) e 8 milioni per le nuove stazioni di Milano Forlanini e Lodi Università.

Sempre tra le Regioni che più hanno utilizzato i fondi FAS per le infrastrutture ferroviarie c'è l' **Emilia-Romagna** che con 67 milioni di Euro ha investito in interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza nelle ferrovie regionali, mentre con oltre 18 milioni ha deciso di finanziare la realizzazione del nuovo nodo intermodale sulla linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla. Per il 2011 è da sottolineare un altro investimento, di 25 milioni di euro, destinato a Ferrovie Emilia Romagna per interventi di miglioramento delle infrastrutture di questa rete.

Il **Piemonte** nel periodo tra il 2003 ed il 2010 ha finanziato 17,3 milioni di euro per interventi sulle stazioni esistenti mentre è in fase di programmazione una serie di finanziamenti, sempre con fondi FAS, da destinare sia alla rete del sistema ferroviario metropolitano sia all'acquisto di nuovo materiale rotabile.

In **Valle d'Aosta**, nel periodo tra il 2003 ed il 2009, sono stati utilizzati 44,55 milioni di Euro di fondi FAS per il restyling di alcune stazioni, la soppressione di passaggi a livello e la velocizzazione della linea Aosta-Torino. Nelle **Marche** si è intervenuto molto sulla linea Ascoli-Porto d'Ascoli sia per l'elettificazione, con 9,5 milioni di Euro, sia per l'eliminazione dei passaggi a livello, con 3,6 milioni di Euro. Un altro finanziamento, di 0,5 milioni di Euro, è stato destinato nel corso del 2010 per l'avanzamento della metropolitana leggera di Ancona, potendo realizzare così la fermata di "Ancona Stadio". In **Sicilia**, nonostante gli investimenti della Regione vicino allo zero, sono state investite ingenti risorse FAS per le infrastrutture ferroviarie; in particolare si tratta di 9,3 milioni di Euro per la metroferrovia Messina-Giampileri, di 8 milioni per la velocizzazione della linea Palermo-Agrigento e di 8,6 milioni per il restyling delle stazioni di Palermo, oltre all'istituzione della fermata Notarbartolo-Politeama. Nel **Lazio**, altra realtà povera di finanziamenti per i pendolari, sono stati finanziati 29 milioni di Euro per l'ammodernamento ed il potenziamento della linea Roma-Viterbo. Anche la Basilicata nel 2011 ha deciso di stanziare 9 milioni di euro nel da destinare ad interventi infrastrutturali sulle linee gestite da Ferrovie Appulo Lucane.

E' importante sottolineare come nella Regione **Campania** la realizzazione e la progettazione del sistema di metropolitana regionale è stata possibile anche grazie ad oltre 500 milioni di fondi FAS utilizzati nel corso degli ultimi 10 anni.

Nella tabella che segue sono evidenziate le **penali** applicate, per non aver rispettato gli standard (puntualità, pulizia, ecc.) previste dai Contratti di Servizio, nei confronti dei gestori del servizio ferroviario. Come si potrà notare, le risorse generate dall'applicazione di queste sanzioni sono spesso risultate consistenti, permettendo un reinvestimento diretto nel servizio che viene indicato nella colonna della destinazione d'uso.

Mentre alcune Regioni hanno scelto di riutilizzare le risorse generate dall'applicazione delle suddette penali per un rimborso, sotto forma di bonus da restituire agli abbonati, come in Emilia-Romagna, Veneto e Lombardia, in altre Regioni si è scelto di andare a migliorare il servizio reinvestendole nel finanziamento di servizi aggiuntivi o ancora per interventi di restyling, come in Campania e Liguria. Le penali più consistenti per l'ultimo anno sono state applicate dalla Regione Lombardia (addirittura oltre 10 milioni di Euro), Emilia-Romagna (2,18 milioni) e dal Veneto (1,5 milioni di Euro), a cui segue la Liguria (1,1 mln di Euro). Se si osserva il dato relativo al totale delle penali applicate, tenendo presente che nelle Regioni a Statuto Speciale tali sanzioni sono previste solo dal 2009, si nota come le somme in alcuni casi siano importanti; tra le più significative le penali in Lombardia con 48,26 mln di Euro, in Emilia-Romagna (15,45 milioni), nel Lazio (oltre 14 milioni) ed in Veneto con un totale di 13,3 milioni di Euro.

LE PENALI APPLICATE DALLE REGIONI PER I DISSERVIZI NEL PERIODO 2001-2010

Regione	Penali 2010 (in mln di Euro)	Penali 2001/2010 (in mln di Euro)	Destinazione delle risorse recuperate nel 2010
Lombardia	10,74	48,26	Bonus per abbonamenti e ulteriori servizi aggiuntivi
Emilia-Romagna	2,18	15,45	Agevolazioni tariffarie e bonus mensili
Lazio	n.d.	14,10	Servizi aggiuntivi
Veneto	1,50	13,39	Bonus per abbonamenti e biglietti
Toscana	0,8	6,78	Bonus per abbonamenti e

			biglietti
Campania	1,2	5,9	Revamping materiale rotabile
Liguria	1,1	5,48	Copertura servizio ferroviario
Piemonte	-	4,89	Miglioramento qualitativo del servizio <i>(le penali al momento sono sospese)</i>
Marche	0,52	3,43	Bonus per abbonamenti <i>(Carta Tutto Treno)</i>
Basilicata	0,2	0,45	Miglioramento dei servizi e dell'informazione all'utenza
Valle d'Aosta	0,067	0,331	Una parte viene inserita direttamente nel bilancio regionale, un'altra riguarda bonus
Puglia	0,05	0,24	Iniziative per la mobilità sostenibile
Friuli Venezia Giulia	0,2	0,203	Servizi aggiuntivi
Pr. Bolzano	0,194	0,194	<i>(è il primo anno di applicazioni penali, ancora non è decisa la destinazione)</i>
Molise	0,101	0,131	n.d.
Umbria	0,120	1,121	Servizi aggiuntivi
Abruzzo	0	0	-
Calabria	0	0	-
Pr. Trento	0	0	-
Sardegna	0	0	-
Sicilia	0	0	-

Legambiente 2011.

2. OGNI MATTINA: L'INCUBO DEI PENDOLARI...

Quali sono i problemi che i pendolari incontrano ogni mattina? In questo capitolo vengono descritte le questioni più rilevanti che occorre affrontare per rendere finalmente efficiente il servizio ferroviario per i pendolari.

Il primo riguarda le grandi aree urbane, dove si concentra larga parte della domanda pendolare: Milano e Roma in primo luogo, Torino, Genova, Bologna, il quadrilatero Veneto (Treviso, Padova, Vicenza, Mestre), Firenze, Napoli, e con minore intensità Bari, Reggio Calabria e Palermo. Ed è una domanda che sconta già gravissimi ritardi di investimenti per ferrovie regionali e metropolitane a cui si aggiungono i problemi derivanti dagli ingenti tagli al settore ferroviario portati dalle ultime manovre.

Il secondo è un problema vecchio quanto l'Unità d'Italia, il ritardo del Mezzogiorno, dove i tempi di percorrenza, l'età e qualità dei treni in circolazione, il degrado delle stazioni sono tali da rendere proibitivo fare il pendolare senza disporre di un'automobile.

Il terzo sono i collegamenti "secondari", quelli effettuati con Intercity, Espressi, Diretti che avrebbero bisogno di treni nuovi e più veloci, a orari cadenzati e di una migliore integrazione con il servizio pubblico su gomma e invece rischiano di vedere aumentato il già evidente degrado del servizio.

Oltre a questi problemi si segnalano anche **altre situazioni di difficoltà** che riguardano le condizioni di abbandono di numerose **stazioni** del Paese che, al contrario di quanto accade nella realtà, meriterebbero maggiore cura ed attenzione soprattutto in quelle località dove la stazione ferroviaria rappresenta anche un punto di riferimento per la comunità.

I nodi urbani e la domanda pendolare

E' nelle aree urbane che si concentra l'80% della domanda di mobilità delle persone in Italia, e proprio nelle grandi città dove si concentra larga parte della domanda di trasporto pendolare vi è l'opportunità di far crescere la quota di trasporto su ferro riducendo così i livelli di congestione, inquinamento locale e emissioni di CO₂. Per farlo occorre innanzitutto partire dal potenziamento del servizio attraverso investimenti per avere più treni, soprattutto nelle ore di maggiore domanda pendolare, e nuovi treni con maggiore comfort in modo da spostare una quota della domanda che oggi viaggia in automobile.

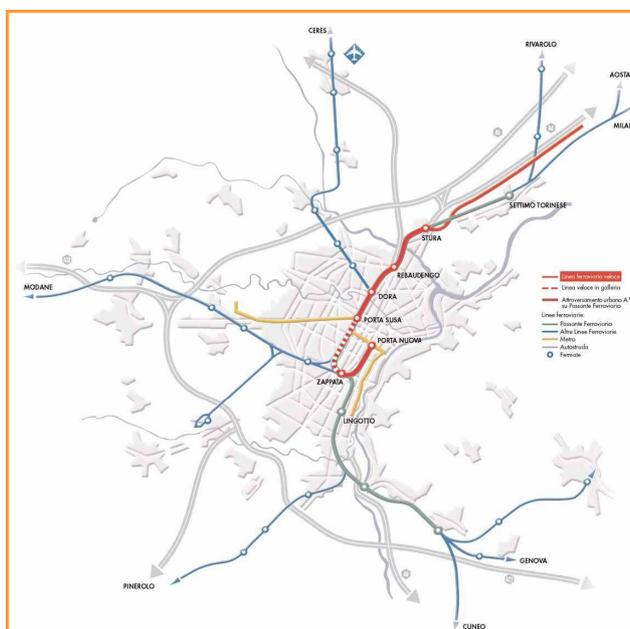
Ma per dare una vera prospettiva a questi investimenti bisogna considerare nei ragionamenti che riguardano il trasporto ferroviario anche le infrastrutture presenti nelle città. La soluzione ottimale per avere un servizio efficiente sarebbe quella di avere almeno nelle città più grandi linee dedicate per i treni metropolitani e regionali, come del resto prevedono i programmi di RFI. Nelle altre avere una efficiente gestione "mista" ma con pari dignità tra treni a lunga percorrenza e regionali. Quello che è importante sottolineare è che già la situazione infrastrutturale esistente permetterebbe di potenziare fortemente il servizio (mettendo più treni), con nuovi investimenti si potrebbe finalmente realizzare il salto di qualità verso una prospettiva di tipo europeo. In ogni caso è fondamentale che una volta sceso dal treno il cittadino trovi stazioni sicure e l'interscambio con i servizi di trasporto locale. Ecco in breve le principali questioni e i problemi che si riscontrano nei nodi urbani italiani.

Il Nodo di Torino è senza dubbio il centro di una vasta area a forte richiesta di mobilità pendolare. E' qui, infatti, che si concentra la quasi totalità dei viaggiatori quotidiani della Regione, circa 235.000 al giorno. La condizione attuale, sicuramente deficitaria rispetto alle richieste dei pendolari,

ha portato alla costituzione di **una decina tra comitati ed associazioni di pendolari**; in particolare su alcune linee, come la **Cuneo-Torino** e la **Genova-Alessandria-Torino**, le criticità riguardano la quantità di carrozze disponibili ed il conseguente sovraffollamento dei treni che molto spesso impedisce un regolare svolgimento del servizio. Dal Dicembre 2010, si è aggiunta un'altra situazione di estremo disagio: si tratta dei treni della linea **Aosta-Torino** che, essendo tutti con alimentazione diesel, non possono più entrare nella nuova Stazione Sotterranea di Porta Susa. I pendolari quindi ormai da un anno sono costretti ad effettuare un cambio a Chivasso con evidenti problemi ed aumento dei tempi di percorrenza.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (Km)	Numero di stazioni	Velocità media (km/ora)	Problemi lamentati dai pendolari
Aosta-Torino (via Chivasso)	125	13	61	Cambio obbligato e ritardi
Torino Porta Nuova-Torre Pellice (via Pinerolo)	52	15	44	Lentezza dei treni e ritardi

Proprio la realizzazione della nuova stazione, che sarà finalmente operativa dal 2012, rientra nel progetto principale dell'area torinese: il **Passante Ferroviario**. E' prevista infatti la realizzazione di due nuove linee a doppio binario in sotterraneo per circa 7,4 km, con sottoattraversamento del fiume Dora dalla stazione Porta Susa a Stura, nonché la fermata sotterranea di Dora ed una nuova stazione a Rebaudengo dove gli impianti sono predisposti per il futuro innesto della linea GTT per l'aeroporto di Caselle. I tempi di realizzazione per quest'opera si sono allungati enormemente negli ultimi anni: inizialmente il completamento era previsto per il 2006, mentre ad oggi solo la prima tratta è stata ultimata. I problemi legati alla mancanza di questa infrastruttura sono notevoli e riguardano sia la mobilità interna di Torino, in particolar modo quello dell'intermodalità tra treno e metropolitana, sia i collegamenti con la realtà extraurbana, tra cui l'Aeroporto di Caselle.



Nodo di Torino (Fonte RFI)

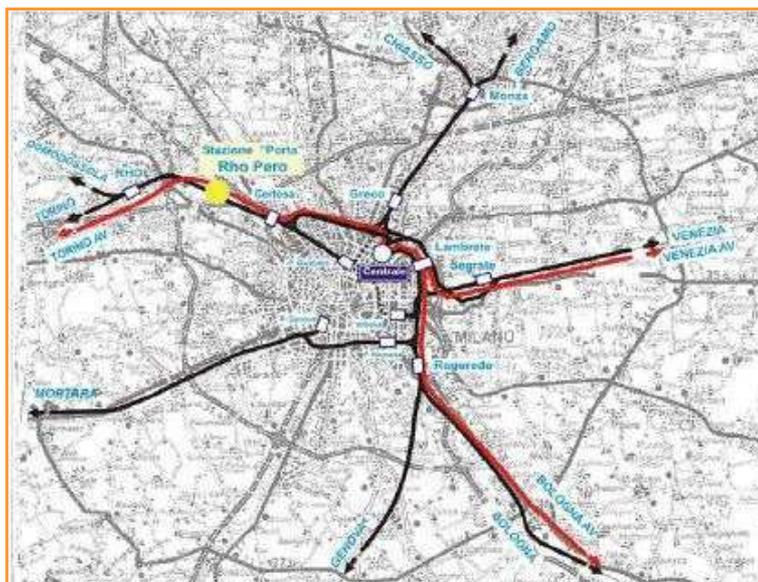
Le **linee ferroviarie ancora a binario unico** nell'area torinese sono numerose; questa limitazione non consente un passaggio frequente dei treni in molte zone del Piemonte in particolare nell'area metropolitana torinese. Si tratta di linee molto utilizzate proprio per gli spostamenti pendolari come

la Rivarolo-Settimo Torinese, la Ceres-Ciriè, la Torre Pellice-Torino e la Casale Monferrato-Chivasso. Tra le linee fondamentali per i pendolari, necessitano di potenziamento e raddoppio la Vignale-Arona per il potenziamento dell'itinerario Novara-Sempione, la Fossano-Cuneo e l'elettrificazione della Chivasso-Ivrea. Proprio in questo nodo si riscontra un'ulteriore criticità dell'area torinese è quella relativa alla nuova connessione sulla linea Chivasso-Aosta nelle vicinanze di **Chivasso** *bypassando* quest'ultima stazione. Questo nuovo collegamento non consentirà in questo modo di svolgere un vero servizio ferroviario metropolitano, proprio perché a Chivasso si concentra il maggior afflusso di pendolari che dalla provincia si dirigono verso il capoluogo piemontese. Una soluzione è rappresentata dalla creazione di un raccordo tra la nuova stazione di Chivasso Nord e la linea storica su cui transitano i treni dei pendolari; con il raccordo ferroviario si potrebbero collegare anche le altre aree di affluenza dei pendolari come Ivrea, Caluso e Montanaro. A tutto ciò deve essere affiancato il proseguimento dei treni metropolitani che provengono dall'area a Sud di Torino e che al completamento del Passante si attesterebbero alla stazione di Torino Porta Susa.

Proprio per i problemi che già venivano anticipati lo scorso anno sono state raccolte dai pendolari della tratta circa 3.400 firme per elettrificare la ferrovia Ivrea-Aosta-Prè St. Didier. Un risultato importante che denuncia i gravi problemi dei viaggiatori di questo territorio e che soprattutto fa capire come i pendolari debbano necessariamente essere i primi interlocutori di chi decide i finanziamenti su un'infrastruttura piuttosto che un'altra.

Il Nodo di Milano è certamente il più importante in Italia per la quantità di persone che quotidianamente vi si recano e transitano; in Lombardia circa 650 mila persone ogni giorno si spostano per motivi di lavoro e di studio e larga parte di questi ha come destinazione proprio Milano. Dopo il completamento del Passante e il raddoppio della linea Milano-Mortara la situazione infrastrutturale è sicuramente migliorata. Inoltre nel corso del 2010 si è concluso il completamento degli interventi di quadruplicamento del tratto Lambrate-Treviglio. In questo momento la necessità di disporre di molti nuovi treni per portare l'offerta all'altezza della domanda di pendolari e delle potenzialità della rete diventa impellente.

Per quanto riguarda i potenziamenti ancora da realizzare i più importanti sono quelli delle tratte Novara-Malpensa, con particolare riferimento all'area di Busto Arsizio, e il Saronno-Seregno, nonché la risistemazione del nodo di Castellanza. Per quanto riguarda la tratta **Saronno-Seregno**, lunga circa 14 km attraverso la Brianza, oggi vede passare solamente convogli per le merci, mentre sarebbe necessaria l'elettrificazione dell'intera linea unitamente al raddoppio dei binari (la cui ultimazione è prevista per il gennaio 2012) ed al potenziamento infrastrutturale in modo da consentire il transito di treni passeggeri in una zona strategica dell'Hinterland milanese. Questo intervento è di fondamentale importanza tenendo presente il prossimo completamento dei lavori sul **nodo di Castellanza**, con l'interramento della stazione ed il raddoppio dei binari che potrà consentire il completamento del collegamento ferroviario Saronno-Malpensa. Per garantire un vero salto di qualità per tutta l'area a nord del capoluogo lombardo sarebbe necessario avviare il raddoppio in affiancamento della tratta ferroviaria da Seregno a Lesmo e la realizzazione di una nuova tratta parallela alla futura Autostrada Pedemontana Lombarda da Lesmo fino a Osio, per poi connettersi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate. Complessivamente si tratta di circa 34 km di cui 29 km di nuovo tracciato e 5 km di raddoppio della tratta esistente.



Nodo ferroviario Milano, (Fonte RFI)

A riprova delle difficoltà tutt'ora presenti per i pendolari si riscontra in questa Regione l'esistenza di **oltre venti tra Comitati ed Associazioni**, sempre più informati ed organizzati. Tutti i Comitati delle varie tratte ferroviarie segnalano come disagi più frequenti i costanti ritardi verificati nelle stazioni di arrivo, ma anche l'eccessivo affollamento ed il conseguente degrado dei treni. In altri casi si è di fronte ad un problema infrastrutturale, come per i pendolari di **Cremona**, dove i collegamenti con Milano vedono la presenza del binario unico fino alla stazione di Treviglio Ovest e quindi una frequenza limitata dei treni e un rallentamento nel passaggio dei convogli. Una situazione simile è quella dei pendolari di **Molteno**, ed in generale della Brianza tra Erba e Monza, dove è presente una linea ferroviaria di 29 km interamente a binario unico. La tratta rientra nel progetto delle linee S (S7) ed ha visto un recente finanziamento per nuovo materiale rotabile, ma dovrà necessariamente essere raddoppiata e potenziata per permettere un efficiente servizio ai cittadini di un'area densamente abitata e con una frequenza di 12.400 viaggiatori al giorno.

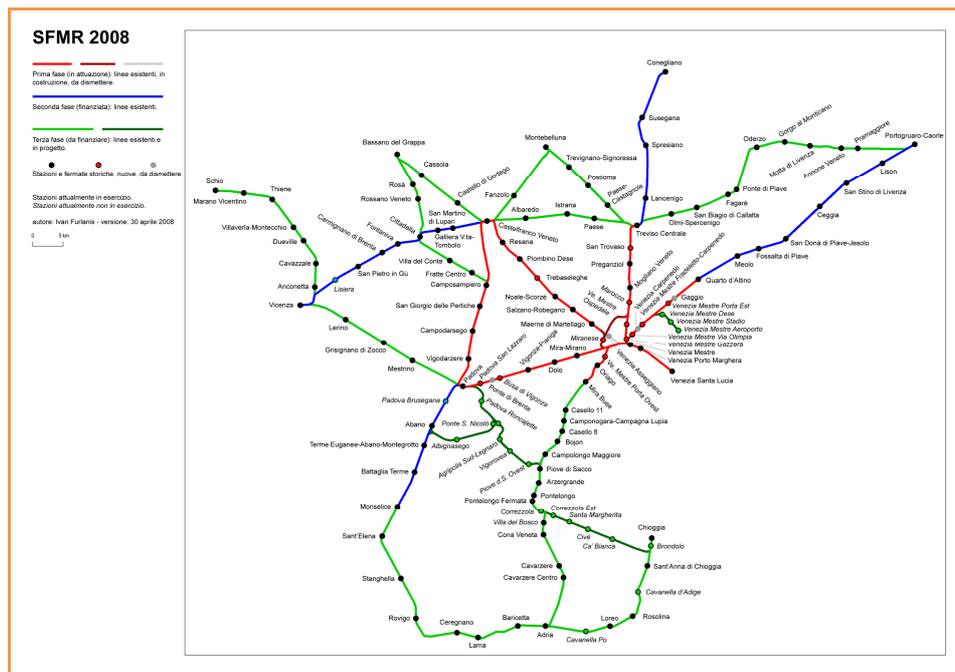
Tratta ferroviaria	Lunghezza (Km)	Numero di stazioni	Velocità media (km/ora)	Problemi lamentati dai pendolari
FS Varese-Milano P.ta Venezia	63	20	57	Soppressioni e ritardi
Lecco-Milano Porta Garibaldi	50	13	50	Sovraffollamento e lentezza dei treni
Chiasso-Milano Porta Garibaldi	51	14	50	Soppressioni e guasti frequenti sulla linea
Mortara-Milano San Cristoforo	44	6	80	Soppressioni ed affollamento delle carrozze, atti vandalici alle stazioni

Una vicenda particolarmente negativa, perché sembrava poter aprire nuove possibilità per i pendolari, è quella della **linea Iseo-Rovato**. Nel Giugno del 2010 questa tratta di 12 km è stata riaperta al traffico passeggeri dopo una chiusura di 50 anni. Le potenzialità di rappresentare una valida alternativa al trasporto su gomma sembravano eccezionali potendo contare su una grande quantità di studenti pendolari della zona come bacino di utenza, ma puntando anche sulla valorizzazione turistica dei luoghi attraversati dalla nuova linea. Purtroppo alla riapertura non è stata affiancata una corretta gestione della tratta, con solo 7 coppie di treni presenti di cui solamente 3 senza cambi obbligati. Anche le coincidenze per Milano, almeno a Rovato, scoraggiano l'uso

della tratta con punte di attesa vicine ai 50 minuti. Si rende a questo punto necessaria una seria riprogrammazione del servizio con più corse dirette e coincidenze di 10 minuti con i treni per Milano; inoltre ancora oggi nessuno sa dove acquistare i biglietti (anche se è possibile farli direttamente avvertendo il personale di bordo). Nello specifico è fondamentale investire sulla linea Rovato-Paratico, proseguimento della Iseo-Rovato, in modo da poter valorizzare appieno tutto il tracciato ed il territorio attraversato, spostando dalla gomma al ferro una notevole quantità di pendolari. Al tempo stesso per incentivare l'uso di questa linea andrebbero soppressi le corse parallele effettuate dagli autobus, mentre andrebbero inseriti nuovi orari festivi per rilanciare il turismo ma soprattutto è indispensabile pensare ad un sistema di emissione dei biglietti integrato con gli autobus urbani.

Un'altra linea che soffre dei problemi di affollamento è quella che collega **Milano e Lecco**. I pendolari di questa tratta lamentano con frequenza il fatto che per molti convogli siano disponibili solo parte delle carrozze a causa di guasti al sistema di illuminazione e al malfunzionamento delle porte. Questo provoca molto spesso ritardi che si ripercuotono anche sui treni successivi a quelli guasti e un conseguente affollamento che rende insostenibile il viaggio.

L'area Veneta è 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 Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (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.



Il progetto del SMFR Veneto, (Fonte Wikipedia)

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.

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

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.

Il nodo di Genova è particolarmente delicato per il costante aumento del numero di pendolari che si sposta in treno (oltre 105mila in Liguria ogni giorno), i quali lamentano problemi di sovraffollamento delle carrozze e ritardi nella realizzazione degli interventi che potrebbero migliorare la situazione. Il problema nel nodo di Genova è il passaggio, tra le Stazioni di Principe e di Brignole, di treni passeggeri nazionali, internazionali, locali e di merci. Per questo diventa indispensabile accelerare gli interventi per potenziare questa tratta con la realizzazione di nuovi binari e la riqualificazione della stazione di Sampierdarena. Unica infrastruttura completata negli ultimi anni è lo scalo di Voltri. Per risolvere le criticità del nodo di Genova occorre potenziare l'offerta del trasporto regionale e metropolitano, in particolare separando i flussi di traffico locali da quelli di lunga percorrenza sia sull'asse costiera sia su quella tra Genova ed il Piemonte dove è ormai indispensabile un intervento infrastrutturale della linea almeno fino ad Arquata Scrivia (AL) visti i 46 km di binario unico sui 63 della tratta. Queste infrastrutture sono di vitale importanza soprattutto in vista del prolungamento della metropolitana, in fase di realizzazione, in direzione di Brignole, che porterà ad un aumento sensibile dei viaggiatori su ferro nel capoluogo ligure.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (Km)	Numero di stazioni	Velocità media (km/ora)	Problemi lamentati dai pendolari
Chiavari-Genova Voltri	60	21	52	Tagli ai treni regionali, mancanza di alternativa
Ronco Scrivia-Genova Brignole	62	11	76	Ritardi e carrozze sporche

Purtroppo le prospettive anche in questa Regione risultano drammatiche visti i tagli già effettuati sui Regionali Veloci (ex IR) Milano-Genova nel settembre 2011 e ancor più grave perché tocca proprio la mobilità urbana tipica di Genova sono **sei le coppie di treni metropolitani del servizio urbano eliminati** nell'arco di quest'anno ed è stato ulteriormente ridotto l'arco di servizio sulla linea principale Genova-Ventimiglia. Ma non va meglio nella zona del **Tigullio**. Qui i pendolari temono che oltre ai tagli già verificati nella regione, si intervenga sulla tratta ferroviaria costiera per velocizzare la linea (sostituzione degli Intercity con i Frecciabianca) vedendo così sacrificate le fermate nel loro territorio. Già attualmente vi sono due treni da e per Roma che hanno perso le fermate nel Tigullio, e al prossimo cambio orario se ne aggiungeranno altri due, uno dei quali molto usato dai pendolari del Tigullio perché parte da Genova verso le 19.00.



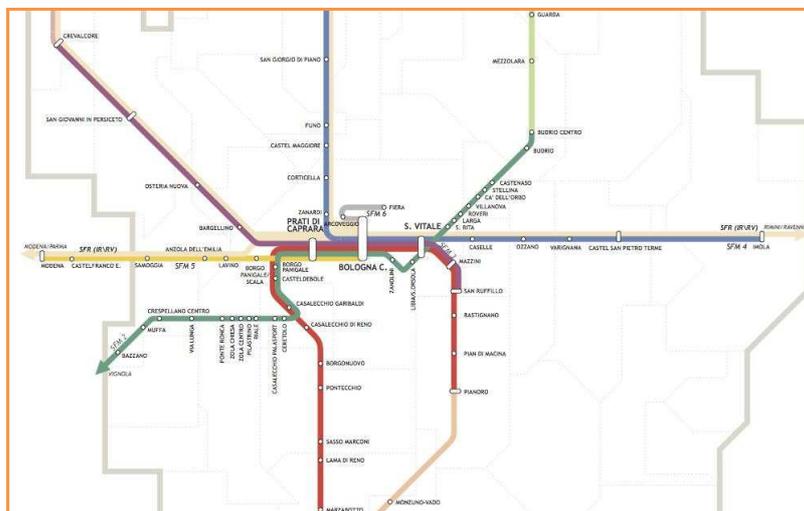
Nodo di Genova, (Fonte UrbanRail.net)

Il Nodo di Bologna è il cuore del sistema ferroviario italiano. Da qui si dipanano linee ferroviarie verso le principali direttrici con flussi nazionali e locali. Questa rete è una risorsa che deve essere valorizzata per il servizio ferroviario pendolare e può diventare il perno di un sistema di mobilità su cui costruire le scelte urbanistiche, di servizi, di attività nel territorio provinciale. I viaggiatori su treno ogni giorno in Regione Emilia-Romagna sono 115mila, di cui una buona parte si dirige o attraversa il nodo bolognese, ma molti di più sono quelli che usano l'automobile. E' proprio la mancanza di linee dedicate al trasporto locale, nonostante le attivazioni di numerose stazioni negli ultimi anni, che determina i maggiori disagi per i pendolari della Provincia di Bologna con treni molto spesso in ritardo. E' il caso della linea "Pontremolese" dove convergono treni locali e di lunga percorrenza. Questa situazione ha portato alla nascita di diversi comitati pendolari, di cui 5 nella sola area del bolognese, a cui si aggiungono quelli di Reggio Emilia, Modena e Piacenza. Le linee ferroviarie di cui è già dotata la città di Bologna andrebbero quindi potenziate e adeguatamente sfruttate creando un efficiente *Servizio Ferroviario Metropolitano* - come previsto da Regione e Provincia - con corse frequenti e binari dedicati al trasporto urbano. Su alcune linee in particolare è necessaria un'opera di ammodernamento proprio per consentire il rafforzamento del servizio metropolitano, come ad esempio per la Modena-Vignola-Bologna e la San Ruffillo-Mazzini-San Vitale-Bologna Centrale-Aeroporto. Tutto ciò sarà reso più semplice con la realizzazione della nuova stazione, per i treni ad Alta Velocità, in affiancamento a quella attuale che verrà utilizzata solo per i treni a lunga percorrenza e per quelli dei pendolari. A tal proposito è doveroso sottolineare come le opere per il Servizio Ferroviario Metropolitane, incluse le nuove stazioni, siano state completate per il 70% del totale, con 328 milioni di euro stanziati su 377, mentre la restante parte resta legata proprio agli sviluppi della futura stazione di Bologna.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (Km)	Numero di stazioni	Velocità media (km/ora)	Problemi lamentati dai pendolari
Imola-Bologna	39	3	78	Sovraffollamento e carrozze insufficienti
Modena-Bologna	47	3	93	Sovraffollamento
Parma-Pontremoli	80	9	57	Tagli e carenze infrastrutturali

Un altro intervento necessario è il ripristino del collegamento fra **Bologna e Ravenna** attraverso la vecchia linea per Budrio, Medicina, Massa Lombarda, Lugo che permetterebbe ai pendolari della zona a Nord Est di Bologna una notevole riduzione dei tempi di percorrenza rispetto al percorso effettuato in auto. A tutto ciò si dovrebbe affiancare il potenziamento della tratta tra Bologna e Ancona con 4 binari, in modo da aumentare la capacità di trasporto e velocizzare le linee verso la

direttrice Adriatica. In Emilia-Romagna le linee più critiche per i pendolari sono inevitabilmente quelle che collegano le principali città situate lungo la Via Emilia. Ma le proteste più rumorose provengono dalla tratta **Rimini-Bologna** in cui i comitati pendolari denunciano un sovraffollamento insostenibile dei treni. Al centro delle critiche ci sono i numeri di carrozze inferiori a quanto necessario. Di conseguenza già a Faenza la gente sosta davanti alle porte, mentre ad Imola i convogli sono talmente affollati che risulta pericoloso viaggiare ed impossibile scendere dal treno se si è a metà vagone.

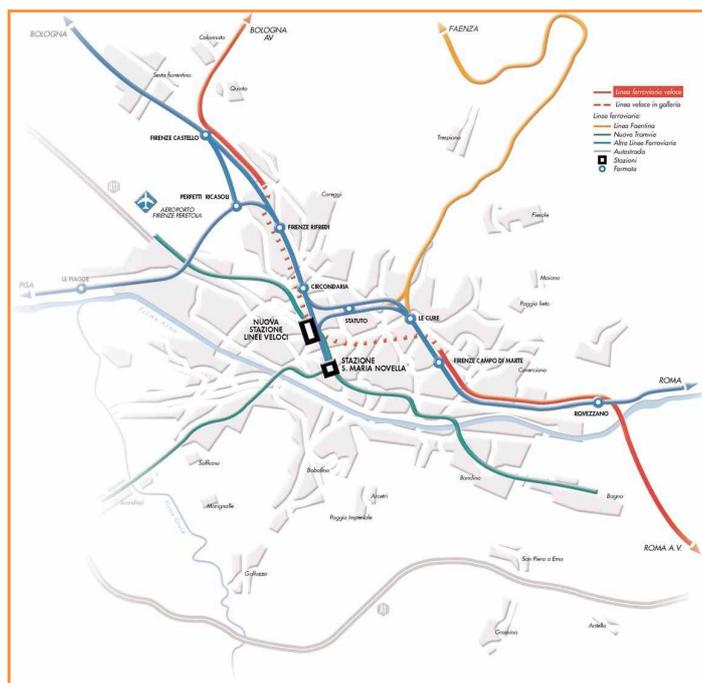


Sviluppo previsto del Sistema Ferroviario Metropolitano di Bologna,
(Fonte SFM Provincia di Bologna)

Il nodo di Firenze è oggi in una situazione complicata, molto simile a quella bolognese, perché sono in ritardo le opere relative alla linea dell'Alta Velocità con la nuova stazione. Questi ritardi hanno conseguenze e ripercussioni anche sul servizio pendolare perché con la realizzazione della linea interrata dedicata ai treni a lunga percorrenza si potrebbe liberare quelli in superficie ed arrivare ad avere un sistema ferroviario dedicato al trasporto regionale e metropolitano (tra le stazioni di Firenze Castello e di Rovezzano, ad esempio, attraversando la città con almeno 5 fermate intermedie già esistenti). Si tratta di opportunità enormi per i viaggiatori pendolari che, come dimostrato dai risultati del tram che collega a Scandicci (*vedi Capitolo 3*), sono soltanto in attesa di avere una valida alternativa ai mezzi di trasporto su gomma.

Naturalmente occorre migliorare anche le linee esistenti per rendere competitivo il servizio pendolare, in particolare realizzando il raddoppio della linea **Borgo San Lorenzo-Firenze**. Proprio sulla linea Faentina, tra Borgo San Lorenzo e Firenze, i problemi lamentati sono numerosi, a partire dalla velocità di percorrenza dei treni, che impiegano addirittura 40 minuti per effettuare un tragitto di pochi chilometri. Si tratta di una linea non elettrificata che vede il passaggio di convogli estremamente vecchi, frequentati però da almeno 2.500 pendolari ogni giorno, e che per 3 anni consecutivi è stata "eletta" la linea peggiore della Regione Toscana.

Sarebbe necessario anche il raddoppio della tratta **Empoli-Siena** della direttrice per Firenze, ma anche il rilancio della tratta **Siena-Grosseto** dove transita un solo treno (lentissimo) per senso di marcia nell'orario tra le 7 e le 9. Una linea non elettrificata e tutta a binario unico che però rappresenta una straordinaria risorsa per il futuro di territori che oggi non hanno alternative per muoversi al trasporto su gomma.



Nodo ferroviario di Firenze (Fonte RFI)

Maggiore puntualità negli orari, treni regionali nuovi in aggiunta a quelli attuali e l'ampliamento dei parcheggi auto nelle stazioni sono le principali richieste dei Comitati Pendolari della **Valdarno** e delle zone limitrofe a Firenze. La maggiore preoccupazione riguarda la linea Direttissima per e da Firenze che ha visto un grande incremento del passaggio di treni a lunga percorrenza con un conseguente spostamento dei treni regionali dei pendolari sulla linea lenta e aumento dei tempi di percorrenza.

Simili problemi si sono venuti a creare nella zona ad Ovest di Firenze, per tutti i pendolari di **Prato e Pistoia** che si dirigono verso Bologna. Gli Intercity rimasti o i Regionali Prato-Bologna non possono garantire una copertura completa negli orari dei pendolari, che quindi dovrebbero ricorrere ai treni Alta Velocità con problemi di coincidenze per raggiungere Firenze, e da qui Bologna, ed un notevole aumento dei costi di abbonamento. Viene chiesto quindi un aumento del numero di corse con treni regionali che prevedano solo le 3-4 fermate principali della linea (percorso in parte iniziato dalla Regione con l'inserimento dei collegamenti tra le sole città principali della Toscana), e l'inserimento di interregionali che proseguano sulla tratta Bologna-Modena-Reggio-Parma-Piacenza-Milano.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (Km)	Numero di stazioni	Velocità media (km/ora)	Problemi lamentati dai pendolari
Porretta Terme-Pistoia	40	12	40	Pochissime corse, rischio chiusura
Firenze S.M.N.-Pisa	68	13	53	Sovraffollamento e carrozze sporche

Un'altra linea che incide nella provincia di Pistoia è la storica **Porrettana**, ferrovia che negli ultimi vent'anni nella tratta da Porretta Terme a Pistoia è stata oggetto di una politica di dismissione. Questa linea sarebbe al contrario molto utile per i pendolari toscani diretti a Bologna e viceversa perché offrirebbe una valida alternativa alle altre tratte percorse dai treni ad Alta Velocità e a lunga percorrenza. Attualmente nelle politiche di riorganizzazione del servizio seguite ai tagli sono stati sostituiti 12 treni con 24 autobus, causando così un crollo drastico dell'utenza perché vista la conformazione del territorio appenninico i bus, a causa del traffico ed in inverno del manto stradale

innevato, non garantiscono affatto la puntualità. La Regione Toscana sta predisponendo dei tavoli d'incontro con gli enti locali per sottolineare l'intenzione di mantenere in vita la linea come componente essenziale attorno al quale organizzare i trasporti dell'area montana. Resteranno quindi 12 treni nelle fasce pendolari, per garantire lo spostamento di lavoratori e degli studenti.



Un tratto della linea Porrettana

Il nodo di Roma. A Roma c'è una vera grande priorità di intervento su cui concentrare l'attenzione e gli investimenti: il **completamento dell'anello ferroviario**. Un'opera di cui si parla da vent'anni, ma che essendo fuori dalla Legge Obiettivo e dagli interventi prioritari continua a essere rinviata e senza prospettive vere di realizzazione. Completare gli ultimi 5 chilometri che ancora mancano per realizzare l'anello ferroviario di Roma, tra la stazione Nomentana e Tor di Quinto, e rinnovare la tratta realizzata per i Mondiali di calcio del 1990 e da allora abbandonata, porterebbe ad un sensibile miglioramento della mobilità urbana di Roma. Il progetto, di cui si parla da diverso tempo e per il quale sono già stati predisposti molti studi, permetterebbe di puntare a tre linee fondamentali di attraversamento della città fortemente integrate e al contempo di potenziare il servizio merci nell'area di Roma liberando le linee destinate al trasporto delle persone. Questo intervento sarebbe ancor più utile per la possibilità di intermodalità treno/metro+bici, con parcheggi e noleggi presso le stazioni.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (Km)	Numero di stazioni	Velocità media (km/ora)	Problemi lamentati dai pendolari
Orte-Roma Tiburtina	89	9	48	Sovraffollamento e ritardi
Roma Ostiense-Viterbo	84	11	43	Sovraffollamento e ritardi
Roma Termini-Civitavecchia	81	12	88	Sovraffollamento e ritardi
Roma Termini-Latina	67,3	5	45	Soppressioni, ritardi e guasti frequenti sulla linea
Roma Termini-Frosinone	85	6	60	Sovraffollamento e carrozze insufficienti
Roma Termini-	58	12	50	Treni vecchi e sporchi

Anzio				
Roma Tiburtina-Tivoli	40	11	41	Sovraffollamento, guasti sulla linea e treni vecchi

Oggi Roma è dotata di diverse linee Ferroviarie Metropolitane (FR) che collegano la città e l'area metropolitana ma il vero salto di qualità nel servizio ferroviario metropolitano si potrà avere soltanto quando più linee attraverseranno la città, aumentando la possibilità di interscambio nell'area urbana, senza dimenticare la necessità di sviluppare seriamente una rete di metropolitane degne di una capitale europea. Una possibile risistemazione delle **linee suburbane di Roma** potrebbe consentire, congiuntamente alla chiusura dell'anello ferroviario ed alla realizzazione delle nuove linee di metro C (oltre alla diramazione B1 in fase di completamento) e D, che purtroppo vede ancora una lunga attesa nella sola fase progettuale, di dotare la città di un sistema di mobilità su ferro degno di una grande città europea.

E' fondamentale garantire un aumento dell'offerta di treni sulla FR1, la linea più importante, che collega Fara Sabina all'Aeroporto di Fiumicino toccando vari punti nevralgici della città tra cui la nuova Stazione Tiburtina che è destinata proprio dalla fine di quest'anno a diventare il nodo principale della Capitale per i treni Alta Velocità (oltre a collegare altre due stazioni, Tuscolana ed Ostiense, e la nuova Fiera di Roma). Perché la consistente crescita dell'utenza che si è verificata negli ultimi anni crea il sovraffollamento dei convogli ferroviari, 65mila viaggiatori al giorno solo su questa linea ed un fabbisogno stimato di almeno 15 mila posti in più al giorno. E' necessario quindi innalzare, almeno negli orari di massima frequentazione, le corse dei treni a 7 minuti uno dall'altro e in ogni caso garantire la puntualità e la certezza dei treni (i pendolari lamentano frequenti cancellazioni che portano ad avere un treno ogni 25-30 minuti). Tutti questi problemi sono, come detto, dovuti all'ingente flusso di pendolari sulla Capitale, oltre 300.000 al giorno su un totale di 540.000 pendolari laziali, a cui si aggiungono coloro che raggiungono Roma saltuariamente o con altri mezzi su gomma e via aereo, circa 550.000.

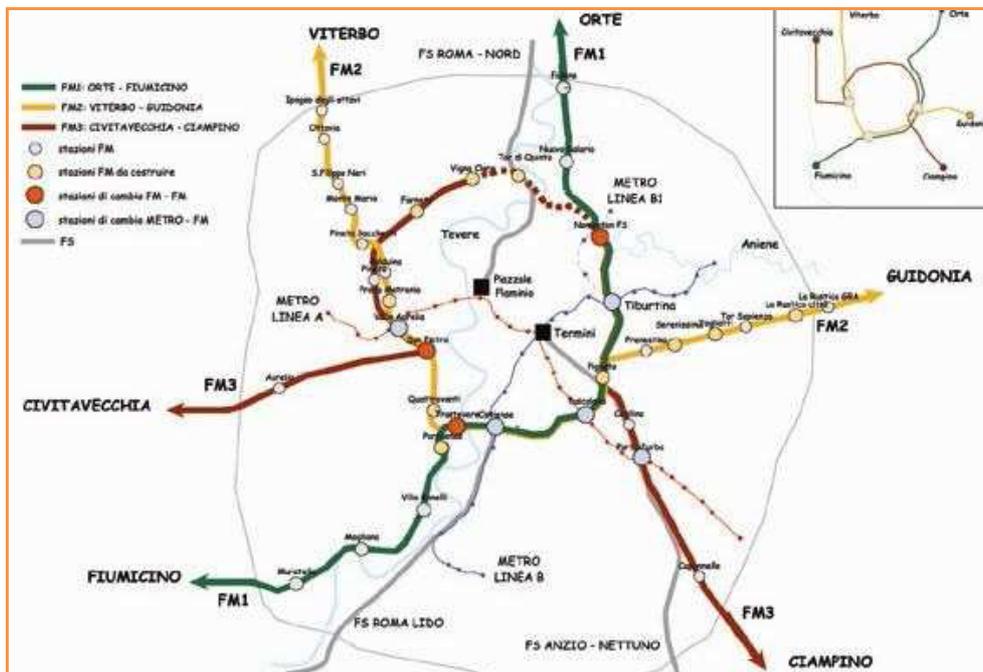
Non accennano a diminuire i disagi per migliaia di pendolari che ogni giorno arrivano a Roma da alcune direttrici come quella che porta a Frosinone. I casi più clamorosi di proteste riguardano la stazione di Zagarolo (RM) dove centinaia di passeggeri rimangono sempre più spesso a terra perché il treno Regionale che parte proprio da Frosinone è già al massimo della capienza. Questo provoca inevitabilmente l'affollamento delle banchine di attesa e ritardi su tutta la linea e le reazioni dei pendolari esasperati da una condizione ormai quotidiana.

Un'altra linea decisamente penalizzata è la Roma-Velletri. I molti problemi riscontrati riguardano spesso le condizioni di viaggio in inverno, quando è frequente il congelamento di porte e parti dei vagoni oltre all'estremo affollamento che si verifica già dalle prime stazioni in cui transita il treno. In aggiunta non sono rari i casi in cui l'arrivo a Roma Termini si verifica con molti minuti di ritardo dovuti anche al mancato funzionamento di alcuni passaggi a livello presenti sulla tratta.

Un territorio che soffre molto i problemi del pendolarismo, visto l'aumento di popolazione degli ultimi anni, è quello del litorale nord. La linea ferroviaria che necessita di un largo potenziamento è quella che da Roma collega Civitavecchia (FR 5) e che ogni giorno è frequentata da circa 40.000 passeggeri; anche qui l'incremento dell'offerta tramite l'aumento del numero di carrozze e soprattutto delle corse è ormai una necessità fondamentale richiesta a gran voce dai pendolari. Proprio su questa linea, precisamente a Ladispoli (RM), si sono registrati gravi disagi nel corso della scorsa estate, periodo in cui la linea rimane fortemente congestionata a causa dell'aggiunta dei viaggiatori diretti sul litorale, con casi in cui si è arrivati a destinazione con un'ora di ritardo.

A far preoccupare ancor di più i pendolari di questa Regione c'è il rischio, dal prossimo anno, di veder cancellato il sistema di **abbonamento integrato Metrebus**. Questa possibilità, dovuta essenzialmente ai tagli effettuati sui fondi per il Contratto di Servizio relativo alle ferrovie concesse e per quelli al trasporto cittadino, creerebbe un aumento dei costi dei biglietti senza che ne consegua

alcun miglioramento nel servizio, ma soprattutto rischierebbe di complicare sempre di più la vita dei pendolari, costretti in quel caso a dover acquistare diversi titoli di viaggio per i loro spostamenti.

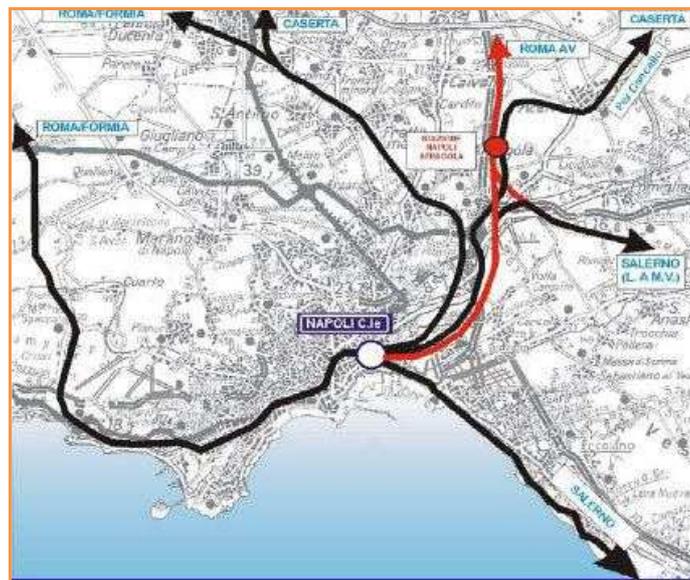


Ipotesi di sviluppo delle Ferrovie Metropolitane di Roma, (Elaborazione Legambiente)

Nel **Nodo di Napoli** in questi anni, come nel resto della Campania, si sono realizzati investimenti importanti per il miglioramento delle infrastrutture esistenti concentrando i fondi europei nella direzione di creare una metropolitana regionale. Se l'aumento dei viaggiatori (+45% dal 2000 al 2010) ha premiato questa strategia i risultati in termini di qualità del servizio si vedono solo in parte. Le maggiori difficoltà che i pendolari lamentano riguardano l'età e l'affollamento dei treni ma anche disagi derivanti dalla mancanza di coincidenze sulle direttrici Salerno-Cava de' Tirreni-Napoli e Caserta-Aversa-Napoli, due delle tratte più utilizzate della Regione e dove i pendolari chiedono un maggiore cadenzamento dei treni. Dei 467mila viaggiatori al giorno campani, quasi 300mila sono quelli che si dirigono quotidianamente nell'area di Napoli. Nell'area di Napoli dopo il completamento nel 2008 della linea a Monte del Vesuvio, la variante della Napoli-Cancello ed il potenziamento del passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta-Torre Annunziata si attende la realizzazione della Stazione per i treni TAV ad Afragola per consentire una riorganizzazione del traffico ferroviario dando la possibilità di cadenzare i passaggi dei treni negli orari di punta. La sfida vera sarà nei prossimi anni di riuscire a potenziare realmente il servizio una volta che sarà adeguata la rete e entrati in esercizio i 94 nuovi treni promessi.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (Km)	Numero di stazioni	Velocità media (km/ora)	Problemi lamentati dai pendolari
Salerno-Cava de' Tirreni-Napoli Piazza Garibaldi	55	16	46	Soppressioni, ritardi e mancanza di informazioni alle stazioni
Benevento-Napoli Piazza Garibaldi	71	13	47	Tagli alle corse e pessime condizioni dei treni
Circumvesuviana Napoli Porta Garibaldi-Sarno	38	25	37	Tagli alle corse, sovraffollamento e mancanza biglietterie alle stazioni

Una delle più gravi conseguenze dei tagli al trasporto ferroviario emerge nell'area di Napoli e della Campania, in cui viaggiano 467mila persone al giorno, e che ha colpito in particolare gli utenti della **Circumvesuviana**. Le proteste, che si ripetono da settimane, vedono insieme utenti e lavoratori della linea infuriati per l'eliminazione di un terzo delle corse giornaliere. I risultati dei tagli stanno provocando una serie di disagi clamorosi per i cittadini dell'Hinterland napoletano, rischiando di trasformare sempre di più le periferie napoletane in aree mal collegate e sempre più lontane dalla città. I disagi riguardano anche le **stazioni**, che vedono la chiusura di 22 biglietterie, e l'affollamento sempre più insostenibile delle banchine di attesa. Tra le conseguenze inevitabili si inizia ad assistere al ritorno dei pendolari all'uso dell'auto privata, creando uno spropositato flusso mattutino di veicoli che si muove dalla provincia verso Napoli. Ma anche negli altri orari la mobilità delle persone viene decisamente limitata visto che l'ultimo treno da Napoli parte alle 20 e sono state cancellate decine di corse nei weekend.



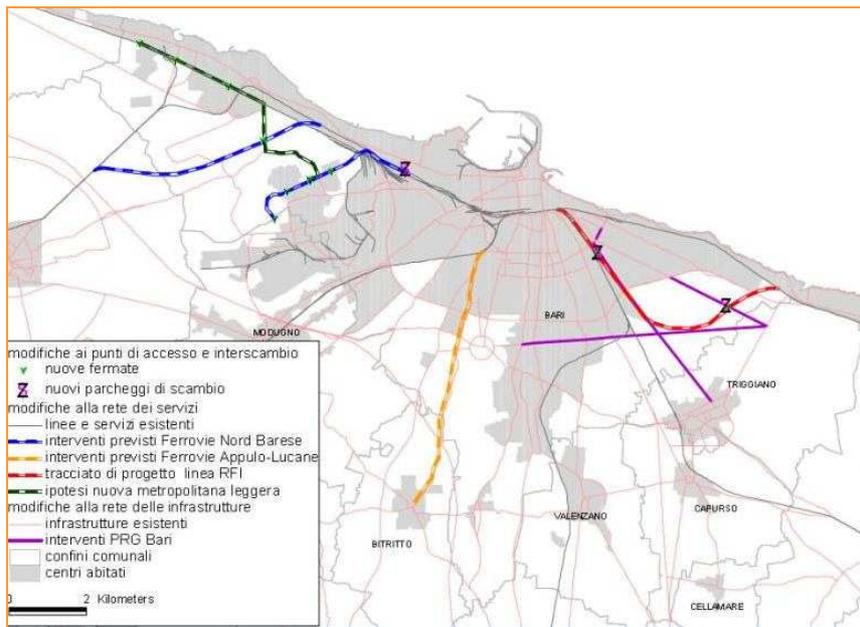
Nodo di Napoli, (Fonte RFI)

Sul **nodo di Bari** sono in corso diversi interventi di potenziamento delle linee e interrimento dei binari, di soppressione dei passaggi a livello che potrebbero migliorare sensibilmente la situazione. Al momento chi utilizza il treno quotidianamente sconta l'assenza di linee ferroviarie dedicate al trasporto pendolare, ed in particolare la lentezza dei treni utilizzati. In particolare il riassetto del nodo ferroviario di Bari prevede come interventi fondamentali l'interrimento dei binari tra Palese e Santo Spirito e la variante della tratta tra Bari centrale e San Giorgio che sarà completamente ridisegnata. Ma i quasi 110mila pendolari che ogni giorno si spostano in Puglia, di cui una grossa fetta ha proprio Bari come meta, si ritrovano ancora in condizioni di viaggio critiche. E' il caso della linea Bari-Barletta sulla cui linea è stata molto forte la protesta degli studenti pendolari che negli orari mattutini si ritrovano ad usufruire di treni sovraffollati, e quindi senza posti a sedere, tanto da costringere in alcuni casi il personale, alle stazioni di Giovinazzo e S. Spirito, a vietare la salita a nuovi passeggeri.

Ma altre linee vedono problemi quotidiani anche in questa Regione. Una delle peggiori è la Brindisi-Taranto, tratta di 70 km in cui i regionali effettuano 7 fermate. Anche in questo caso molte volte le proteste dei pendolari sono sfociate in veri e propri blocchi della circolazione ferroviaria, in particolare a Latiano (BR). Sempre sulla stessa linea i pendolari lamentano l'assenza, e in alcuni casi la correttezza, degli annunci automatici che sarebbero almeno strumenti utili per riorganizzare il proprio viaggio in caso di ritardi e soppressioni delle corse.

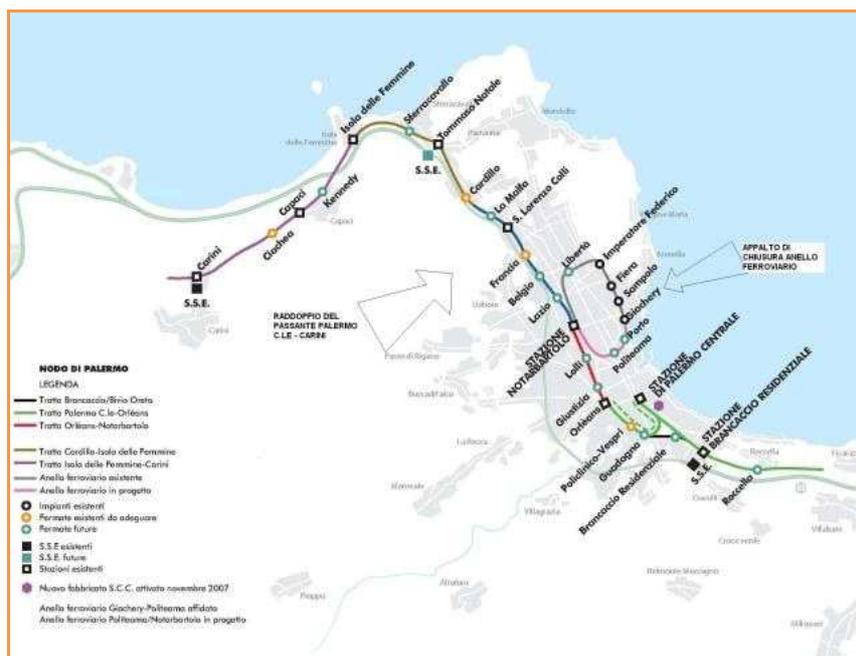
Tratta ferroviaria	Lunghezza (Km)	Numero di stazioni	Velocità media (km/ora)	Problemi lamentati dai pendolari
Brindisi-Taranto	70	7	57	Sovraffollamento, ritardi e mancanza di informazioni alle stazioni

Anche sulle linee Appulo-Lucane sono nati comitati pendolari che sottolineano le difficoltà dei nel viaggiare su treni che non rispondono alla grande domanda presente in alcune zone della Basilicata e della Puglia. Molto spesso le difficoltà nell'utilizzo dei treni vengono purtroppo accentuate dalle condizioni climatiche che provocano danni agli impianti elettrici che regolano la circolazione ferroviaria.



Nodo di Bari, (Fonte RFI)

Il nodo di Palermo sconta i problemi di tutte le città del Sud. Bisogna ricordare che in tutta la Regione sono oltre 44.000 i pendolari che nonostante le difficoltà di una rete vecchia ed inadeguata decidono ogni giorno di prendere il treno ed a Palermo viaggia una consistente parte del totale. Sono numerosi i Comitati pendolari che chiedono un miglioramento del servizio, ed in particolare segnalano i frequenti ritardi nella tratta che da Palermo porta all'Aeroporto di Punta Raisi a causa della presenza di molti incroci con altri treni. Un altro disagio che scontano i pendolari palermitani è nella mancanza di coincidenze funzionali con i treni diretti a Messina, dove peraltro il materiale rotabile impiegato è fatiscente e sottodimensionato. L'opera infrastrutturale necessaria per creare un efficiente sistema di trasporto su rotaia a Palermo è il Passante Ferroviario. Il progetto, rinviato per molti anni e partito nel 2008, punta a costruire un collegamento in doppio binario tra la linea Palermo-Messina, la stazione Notarbartolo e l'aeroporto di Punta Raisi, permettendo di creare un servizio di metropolitana leggera tra Carini, Palermo e Termini Imerese.



Passante ferroviario di Palermo, (Fonte RFI)

La condizione dei pendolari nel Mezzogiorno

Ancora una volta occorre ricordare come da Napoli in giù la vita dei pendolari risulti ancor più complicata fino ad arrivare a casi in cui l'offerta di servizi ferroviari è ferma all'Ottocento, di fatto imparagonabile all'utilizzo di mezzi privati. Nelle Regioni meridionali il cronico ritardo che riguarda il potenziamento delle infrastrutture fa sì che i tempi di percorrenza, non solo tra centri di minor grandezza, assumano dimensioni impensabili per un viaggio da effettuare quotidianamente. Muoversi da una città all'altra, su percorsi sia brevi che lunghi, può portare a viaggi di ore e a dover scontare numerosi cambi obbligati anche solo per poche decine di chilometri di tragitto, mentre le coincidenze e i collegamenti intermodali rimangono un sogno, per non parlare dell'età dei treni in circolazione.

E' una situazione che non solo rende difficile scegliere di utilizzare il treno per gli spostamenti quotidiani ma contemporaneamente evidenzia drammatici ritardi anche per i collegamenti con il resto del Paese. Basta osservare la tabella che mette in luce alcune situazioni nelle Regioni del Mezzogiorno e che rispetto a quella dello scorso anno mostra solo il miglioramento dei tempi di percorrenza tra Cosenza e Crotona, ma al tempo stesso si assiste ad un netto peggioramento del tragitto tra Ragusa e Palermo dove l'unico treno presente effettua 3 cambi obbligati ed impiega oltre 6 ore per arrivare a destinazione. Ma gli altri esempi rimangono comunque drammatici: ancora in Basilicata per muoversi tra i due capoluoghi di Provincia, Potenza e Matera, in treno sono necessari 2 cambi (a Foggia e Bari) ed un tempo di percorrenza che sfiora le 7 ore, per una distanza di circa 100 km, a una media oraria di 14,5 km/h.

COLLEGAMENTI FERROVIARI TRA CAPOLUOGHI DI PROVINCIA NEL MEZZOGIORNO

Regione	Tratta	Distanza (km)	Cambi	Tempo di percorrenza	Velocità media (km/h)
Basilicata	Potenza-Matera	100	2	6 h 50 m	14,5
Calabria	Cosenza-Crotona	115	1	2 h 50 m	38,5
Sicilia	Ragusa-Palermo	250	3	6 h 10 m	41,5
Sardegna	Olbia-Cagliari	280	1	3 h 40 m	77,5

Legambiente 2011. Elaborazione su dati Trenitalia.

Emblematico è il caso della **Sicilia**, dove ancora nel 2011 si evidenziano dati estremamente negativi. Nell'isola l'89% dei 1.241 km della rete ferroviaria è a binario unico e quasi la metà della stessa rete non è elettrificata. **Ma qualcosa si può fare subito per migliorare il servizio.** Ad esempio puntando sulla velocizzazione dei tempi di percorrenza tra le principali città siciliane, un intervento che richiederebbe intanto l'acquisto di materiale rotabile più efficiente, ad esempio con un *revamping* dei vecchi treni "Pendolino" ad un bassissimo costo, per le linee tra Messina, Catania e Palermo. E poi alcuni interventi di adeguamento delle linee per il passaggio di questo tipo di treni per una spesa stimata in circa 40 milioni di Euro. Questi treni, in grado di affrontare le curve presenti nel tracciato ad una più elevata velocità, permetterebbero di dimezzare i tempi di percorrenza e nel caso della Catania-Palermo si passerebbe addirittura dalle attuali 6 ore a 2 ore e 41 minuti. Ovviamente molto di più si potrebbe fare raddoppiando finalmente le tratte ancora a binario unico tra le città principali. Allo stesso modo risulta fondamentale evitare investimenti in infrastrutture considerate non prioritarie dagli stessi comitati dei pendolari siciliani, come un nuovo, ipotizzato dalla regione, tracciato diretto tra Catania e Palermo. Gli stessi comitati sottolineano infatti come siano da decenni in attesa di vedere il completamento delle due dorsali più importanti della Sicilia, la Ionica e la Tirrenica (che formerebbero insieme il collegamento tra Palermo, Messina e Catania).

Tratta ferroviaria	Lunghezza (Km)	Numero di stazioni	Velocità media (km/ora)	Problemi lamentati dai pendolari
Agrigento Centrale-Palermo Centrale	125	11	59	Treni lenti e sporchi
Catania-Messina Centrale	95	23	48	Lentezza dei treni

L'altra area importante per la consistenza degli spostamenti pendolari in Sicilia è quella di Messina. Eppure **nell'area dello Stretto si sente parlare**, ormai da anni, **soltanto del Ponte, intervento faraonico da 6 miliardi di euro.** Al contrario con pochi investimenti ma coordinati **si potrebbe in poco tempo arrivare a un sistema integrato che metta nelle condizioni di potersi muovere in treno e in traghetto tra le città** che si affacciano sul mare in pochissimo tempo. Ad esempio riorganizzando gli orari dei traghetti sia a Messina sia a Villa San Giovanni in Calabria in modo tale da garantire un'attesa minima per i treni. Per fare un esempio concreto, sul versante siciliano una volta arrivati via mare ci sono soltanto 2 treni utili nell'orario dei pendolari da Messina verso Palermo. Stessa situazione se la destinazione è Catania: un unico Regionale tra le 7 e le 9 del mattino. In quest'ultimo caso è doveroso sottolineare come si stia ancora aspettando il raddoppio ferroviario della tratta Fiumefreddo-Giampileri, peraltro già finanziato con 1.970 milioni di euro dal 2005.

Tutta questa serie di interventi, unitamente al potenziamento del servizio diretto di traghetti tra Messina e Reggio Calabria, renderebbe la vita più semplice alle persone. Come per fare un altro esempio realizzare una velocizzazione del percorso tra la stazione centrale di Messina e quella marittima, che faciliti l'intermodalità fra treno e traghetto, possibile grazie ad un semplice collegamento con un sistema pedonale di attraversamento sotterraneo dotato di *tapis-roulant*. Un altro intervento che deve essere mantenuto e rilanciato, sul versante calabrese, è quello del treno "Tamburello". Si tratta del collegamento Melito di Porto Salvo (RC)-Reggio Calabria-Rosarno (RC), una linea ferroviaria vantaggiosa per i pendolari perché effettua un servizio di metropolitana di superficie, introdotto per diminuire i disagi causati dai lavori sulla Autostrada Salerno-Reggio Calabria che, come è noto, non è ancora terminata, mentre dal dicembre dello scorso anno il servizio non è più stato finanziato dal Ministero dei Trasporti, che ha cancellato le risorse necessarie. Fortunatamente la Regione **Calabria**, nell'ambito del servizio ferroviario regionale, ha

deciso di finanziare e garantire la presenza di questo treno indipendentemente dai lavori autostradali.

Molto difficile è anche la situazione della **Sardegna**. Anche qui i tempi di percorrenza dei treni sono elevatissimi ed a questa condizione si somma il degrado del materiale rotabile presente. La tratta Olbia-Cagliari, di circa 280 km, viene percorsa in 4 h dai treni regionali con un cambio obbligato ad Ozieri e con soli 5 convogli al giorno. I pendolari di questa linea lamentano costantemente il non funzionamento dell'aria condizionata e la mancanza di igiene sui convogli, ma soprattutto i frequenti ritardi accumulati durante il viaggio, tali da rendere impossibile in molti casi la scelta stessa del treno da parte dei pendolari. Stessa situazione si riscontra sulla Sassari-Cagliari, circa 220 km; questa linea, che ad Ozieri si congiunge alla Olbia-Cagliari, viene percorsa da 5 treni per direzione al giorno in un tempo di 3 h e 40 m. A tutto ciò va aggiunta la serie di fermate soppresse tra Olbia ed Ozieri, come quelle di Monti, Berchidda ed Oschiri, per il treno delle 6.10 in partenza da Olbia e che non permette più ai residenti dei Comuni più piccoli il collegamento con le aree di lavoro e di studio.

Di positivo c'è da segnalare che finalmente la Regione ha iniziato un percorso di finanziamento costante, ridotto quest'anno a 2,4 milioni di euro, per l'acquisto di materiale rotabile a cui si aggiungeranno altre risorse statali, e sta per iniziare un processo di rinnovamento del parco treni circolante che dovrebbe portare alla riduzione dei tempi di percorrenza sulla linea dorsale Cagliari-Olbia (si stima una durata di viaggio di 2 ore e 20 minuti) e sulla Cagliari-Sassari passando addirittura a poco più di 2 ore di tragitto.

Una "grande opera" da realizzare è il collegamento tra **Napoli e Bari**. Due tra le principali città del Sud, infatti, non hanno un treno diretto che le unisce. Oltre al cambio obbligato a Caserta, i tempi di percorrenza minimi su una linea "storica" risultano essere elevatissimi: almeno 4 ore, ma si arriva a collegamenti anche di 5 ore e 20 minuti. Una delle cause dell'arretratezza di questa linea, fondamentale per il trasporto di persone e merci (tra due porti e interporti di grande importanza), è la presenza di un solo binario ad eccezione dei tratti Vitulano-Benevento-Apice e Cervaro-Foggia. Una linea finalmente potenziata permetterebbe di mettere in connessione la Puglia con la direttrice dell'Alta Velocità verso Nord, oltre che l'incremento dei collegamenti ferroviari interni alle due Regioni con benefici sensibili sui tempi di percorrenza anche dei pendolari.

Gli ultimi della classe: i pendolari di Intercity, Espressi, Diretti

I pendolari che viaggiano sui treni "secondari" scontano una situazione ancora più complicata dei loro colleghi delle grandi città. Perché viaggiano su treni a lunga percorrenza il cui Contratto di Servizio viene sottoscritto da Trenitalia con il Ministero delle Infrastrutture che, però, non vi pone la dovuta attenzione oltre che le risorse necessarie, condannandoli a sopportare una situazione di costante degrado e continui tagli. Questo a meno che non si riesca a portare investimenti e attenzioni che al momento non si vedono all'orizzonte.

La situazione drammatica è quella che denunciano i pendolari che viaggiano sugli Intercity verso grandi città come Torino, Milano, Firenze, Bologna, Napoli oppure si muovono tra centri capoluogo collegati da treni Diretti e Espressi, dove a ogni revisione dell'orario spariscono treni, saltano stazioni, vengono sostituiti con più costosi Eurostar City, il tutto in assenza di qualsiasi possibilità di interlocuzione con chi prende le decisioni. Perché almeno per i treni locali oggi è la Regione con il Contratto di Servizio, seppure a fatica e a costo di numerose proteste, l'interlocutore a cui riferirsi per i pendolari come è giusto che sia (è lei che firma il contratto con i gestori). Invece per questi treni tra Regioni e centri capoluogo l'interlocuzione politica manca (il Ministero delle Infrastrutture non ha uno sportello per i pendolari!) e certamente è più difficile e comunque inopportuna una interlocuzione diretta con il gestore del servizio. Ad aggravare la

situazione c'è la complicazione di abbonamenti diversi se si attraversano più Regioni, tariffe diverse se per quella città fermano (come capita) Intercity, Diretti e Interregionali e di fatto l'impossibilità di prendere il primo treno utile pena il rischio di incorrere in multe e abbonamenti dal costo esorbitante.

Gli esempi che si possono portare riguardano grandi città e collegamenti interni minori, ma è importante sottolineare come gli stessi dati di Trenitalia parlino di **un calo del numero di passeggeri sui soli Intercity vicino al 20% rispetto allo scorso anno**. I problemi denunciati dai pendolari di questo tipo di treni riguardano le differenze di offerta rispetto agli anni precedenti l'entrata in funzione della linea ad Alta Velocità tra Torino e Salerno. Ad esempio trovano sulla linea Torino-Milano-Bologna sempre più difficoltà nel poter scegliere di prendere un treno Intercity o interregionale. Questo costringe i viaggiatori ad un allungamento di tempi dovuto all'obbligo di doversi spostare presso le stazioni più importanti, spesso con lunghe attese. Il problema "italiano" è che non c'è nessun interlocutore con cui provare a parlare per descrivere il problema e trovare una soluzione meno penalizzante e magari alla portata di portafogli. Stessa situazione viene denunciata tra Firenze-Roma-Napoli e in altre tratte dove non è ancora realizzata l'Alta Velocità ma sono percorse da treni Eurostar, come tra Veneto e Lombardia, tra Emilia Romagna e Marche. I Pendolari tra Lazio e Campania denunciano la scomparsa di alcuni treni Diretti tra Roma e Napoli che, sostituiti da regionali, portano a spezzettare ed allungare il viaggio (Formia, ad esempio, è diventata una stazione di "frontiera" tra treni campani e laziali). In ogni caso il degrado e l'età di questi treni è impressionante.

Legambiente lancia un allarme al nuovo Governo ed al Parlamento per questo tipo di collegamenti, dove la vita di chi viaggia diventa ogni giorno più complicata e l'esasperazione per le difficoltà porta tante persone a essere obbligate a rinunciare a usare il treno perché impossibilitate ad arrivare al lavoro in orario. Senza dimenticare che su queste tratte non sono previsti investimenti e che quindi la situazione andrà peggiorando.

Serve attenzione da parte del mondo politico, garantire collegamenti cadenzati e efficienti tra i centri principali di più Regioni, mettere i pendolari nelle condizioni di poter prendere treni diversi con un solo abbonamento, è un obiettivo di civiltà e dà la possibilità alle persone di muoversi in maniera più sostenibile.

Anche i **treni a più lunga percorrenza** hanno subito dei cambiamenti importanti nel corso degli ultimi mesi, mentre addirittura finiranno nel dimenticatoio la maggior parte dei **treni notturni**, che almeno allo stato attuale sono destinati a scomparire. In **Calabria** tra il 2010 ed 2011 sono stati soppressi 4 Intercity notturni e addirittura 12 treni Espresso che permettevano, con un costo contenuto, di collegare questa regione sia con la Sicilia sia con Roma. Solo nell'ultimo cambio di orario del 12 Dicembre scorso sono stati tagliati gli Espresso diretti a Torino, Milano, Venezia e Bolzano. Tra **Taranto e Roma** fino a poco tempo fa esistevano Eurostar diretti che impiegavano 4 ore, oggi è invece obbligatorio un cambio a Napoli, Bari o Salerno con un totale di 6 ore di tragitto. Per non parlare dei collegamenti da Alessandria per Firenze o Roma, anch'essi fino al 2009 diretti mentre oggi è necessario effettuare un cambio con conseguenti aumenti dei tempi di percorrenza. Sono stati presi in considerazione anche due tratte, Udine-Roma e Perugia-Milano, dove nonostante esistano ancora treni diretti i tempi si siano comunque allungati di molto.

Sul versante dei treni notturni si assiste ad una situazione in cui il Paese rischia di essere diviso in due cancellando le storiche tratte che percorrevano l'Italia da Nord a Sud, proprio nell'anno delle celebrazioni del 150esimo anniversario dall'Unità d'Italia. Uno degli esempi più clamorosi delle conseguenze è quello portato dal **collegamento Lecce-Parma** che, se definitivamente abolito, vedrà un cambio obbligatorio da effettuare a Milano, impiegando oltre 19 ore per arrivare a destinazione. Anche nelle **Marche** i pendolari sono letteralmente in rivolta in vista dei tagli già decisi che entrano in vigore proprio in queste settimane. Molte sono le iniziative di raccolte firme per cercare di

ripristinare i numerosi convogli soppressi, in particolare nelle ore mattutine ossia quelle fondamentali per l'offerta del servizio ai pendolari. Si tratta di treni importanti come l'Ancona-Milano delle 7.10 che una volta eliminato vedrà le sole alternative dei treni precedenti: uno alle 5.47 e l'altro alle 6.30! Ma saranno cancellati anche 4 Frecciabianca, ovvero le due coppie di treni per la tratta Lecce-Milano ed altre due coppie per la Pescara-Milano. Ma ancora più drammatica è la situazione delle linee dell'entroterra che rischiano di isolare completamente alcune realtà come quelle dei collegamenti Fabriano-Civitanova ed Ascoli-Porto d'Ascoli.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (Km)	Numero di stazioni	Velocità media (km/ora)	Problemi lamentati dai pendolari
San Benedetto del Tronto-Ancona	85	12	75	Tagli e sovraffollamento

Anche in **Trentino** alcune linee hanno subito dei peggioramenti nel corso degli anni. In particolare quelle che da Trento portano al Brennero e nella Valsugana. In questi casi, oltre alla lentezza dei convogli, è molto critica la situazione del materiale rotabile utilizzato, vecchio ed in pessime condizioni, tanto da portare in alcuni casi alla cancellazione delle corse.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (Km)	Numero di stazioni	Velocità media (km/ora)	Problemi lamentati dai pendolari
Trento-Verona	95	11	71-85	Ritardi, cancellazioni, treni in pessimo stato
Trento-Bolzano	65	10	79-108	Ritardi, cancellazioni, treni in pessimo stato
Trento-Bassano del Grappa	96	23	47	Ritardi, cancellazioni, treni lenti

Su queste linee nelle ore di punta alcuni passeggeri devono a volte viaggiare in piedi, specie intorno ai fine settimana o nei periodi turistici, le carrozze per il trasporto bici spesso non sono adeguate, in quanto in alcuni treni non esiste un comparto specifico con ganci e attrezzature, ma solo un comparto tecnico non adatto allo scopo.

Ma un dato su tutti stupisce particolarmente: nel 1975 erano collegate direttamente Bolzano, Trento e Milano in **2 ore e 54 minuti**, mentre oggi il collegamento più veloce impiega **3 ore e 23 minuti** ed impone un **cambio di treno**.

Confronto dei collegamenti tra città capoluogo tra il 2009 ed il 2011

Tratta ferroviaria	Tempi di percorrenza fino al 2009	Tempi di percorrenza al 2011	Note
Taranto-Roma	4 h	6 h	Prima diretto, ora 1 cambio, oppure diretto con tempo di percorrenza di 6 h e 40 m.
Alessandria-Firenze	2 h 50 m	3 h 35 m	Prima diretto, ora 1 cambio con una sola opzione. Tutte le altre combinazioni richiedono almeno 2 cambi.
Alessandria-Roma	4 h 55 m	6 h 13 m	Prima diretto, ora 1 solo treno diretto. Tutte le altre opzioni richiedono almeno 1 cambio.
Udine-Roma	5 h 25 m	6 h 10 m	Confronto tra treni diretti.
Perugia-Milano	3 h 30 m	4 h 20 m	Confronto tra treni diretti.

Legambiente 2011. Elaborazione su dati Trenitalia.

Raggiungere l'aeroporto

Stupisce come le due principali città italiane risultino le più "costose" in Europa nella spesa per raggiungere gli aeroporti. Si tratta di una domanda di nicchia ma importante e, se si nota la tabella successiva, si capisce come rispetto alle altre principali città europee, Roma e Milano mostrano prezzi superiori. I tempi di percorrenza e la frequenza di passaggio dei convogli sottolineano una condizione di "arretratezza", in particolare a Roma, rispetto alle altre capitali come Parigi e Madrid.

Collegamenti su ferro con Aeroporti nelle principali città europee

Città	Distanza Aeroporto Principale (km)	Tipo di collegamento	Prezzo biglietto (Euro)	Tempo di percorrenza (in minuti dal centro)	Frequenza treni (minuti)
Roma	32	Suburbana	8/14	30/40	15/30
Milano	50	Suburbana	11	36	30
Berlino	23	Suburbana	3	35	20
Monaco di Baviera	37	Suburbana	2,50	40/45	20
Francoforte	12	Suburbana	3,90	12	5/10
Parigi	27	Suburbana	9,10	35	8
Lione	27	Tram	13	25	15
Madrid	18	Metropolitana	2,50	25	5
Barcellona	15	Suburbana (metropolitana in costruzione)	1,70	20	30
Londra*	28	Metropolitana	5,70/5,15/3,10	50	5/10
Glasgow*	16	Suburbana	3,30	15	5/10

Legambiente 2011

*Prezzi convertiti in Euro



Capolinea della metropolitana all' Aeroporto di Heathrow, Londra

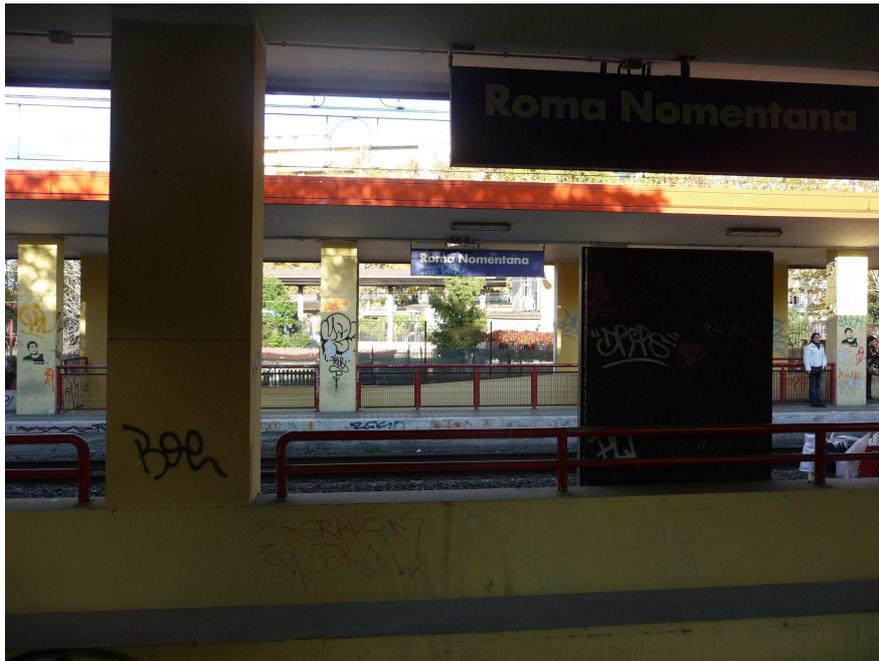
Stazioni nel vuoto

Un altro aspetto che contribuisce a disincentivare l'uso del treno da parte di molte persone è quello delle numerose stazioni senza servizi ed in stato di completo degrado presenti in Italia. Sarebbe impossibile elencare tutte le situazioni segnalate dai pendolari, anche perché sono migliaia le stazioni in Italia. Ma è evidente che a questa situazione che crea disagio e paura alle persone è precisa responsabilità di Regioni e Comuni trovare risposta insieme a RFI. Facendo come nel resto d'Europa dove lo spazio urbano delle stazioni è valorizzato attraverso precise politiche urbanistiche, che permettono condizioni di sicurezza per i cittadini fino a tarda sera grazie alla presenza di servizi e come successivamente verrà esposto si sta facendo in troppi pochi casi in Italia.

Portiamo ad esempio il Piemonte, dove i pendolari segnalano l'assenza di biglietterie nelle stazioni della **linea Torino-Modane**, come a Chiomonte, Meana, Susa e Condove, ma anche il degrado delle stesse strutture, con vetri rotti e sale d'aspetto mal ridotte, l'assenza di parcheggi di scambio per le auto private e la mancanza di collegamenti con autobus extraurbani per le località più interne. Una situazione simile è riscontrabile in moltissime stazioni del Paese dove il bacino d'utenza è molto consistente; basta portare come esempio le fermate delle linee FR di Roma, in particolare la **stazione Nomentana**, su una linea frequentatissima e situata in un'area densamente abitata della città, dove non ci sono né la biglietteria né l'erogatrice, non ci sono servizi di ristoro, il personale ferroviario è assente e mancano i servizi igienici. I pendolari siciliani segnalano la stazione in completo abbandono di **Barcellona-Castroreale**, la seconda stazione per bacino d'utenza della Provincia di Messina che vedeva fino a pochi anni fa la fermata di tutti i treni passeggeri e merci mentre ora è prossima alla chiusura e diventerà una semplice fermata sulla linea Messina-Palermo.

La stazione ferroviaria di **Ponte di Brenta**, nei pressi di Padova, è un altro di quegli esempi dove l'incuria e l'abbandono dell'infrastruttura non dipendono dalla chiusura del servizio viste le centinaia di pendolari al giorno che tuttora la frequentano. Qui la situazione di degrado ha raggiunto livelli insostenibili come denunciano gli stessi pendolari quotidianamente, anche perché negli ultimi mesi più volte si è evidenziata una chiara situazione di pericolosità in assenza di controlli e presidi delle forze dell'ordine. Condizione che ha già portato alla realizzazione di una nuova stazione nelle immediate vicinanze che però ancora non viene aperta principalmente perché sprovvista di collegamenti e parcheggi tali da poter permettere l'afflusso dei viaggiatori.

In Lombardia sono numerose le stazioni di piccola grandezza che rimangono senza servizi igienici funzionanti, biglietterie ed informazioni sulle frequenze dei treni. Una delle peggiori è quella di **Morengo-Bariano**, in provincia di Bergamo, molto frequentata dai pendolari. Qui, oltre allo stato di abbandono ed all'inesistenza di personale, risulta chiusa da tempo la sala d'attesa anche durante il giorno, risulta impossibile timbrare i biglietti ed i bagni sono costantemente sporchi e degradati.



Stazione Nomentana, Roma

Un'opportunità persa

Lo scorso anno l'entrata in esercizio dei treni di un gestore privato, **Arenaways**, segnava una svolta importante per il panorama del trasporto ferroviario italiano. Il nuovo collegamento ferroviario **Torino-Milano** della società piemontese rappresentava la prima parte del progetto di tracciato ad anello pensato per unire a nord per Santhià, Vercelli e Novara, mentre a sud per il percorso inverso si transiterà a Pavia, Voghera, Alessandria ed Asti. Purtroppo ad un anno di distanza si deve parlare di un fallimento dell'iniziativa e, per i pendolari, di una opportunità persa. Le motivazioni sono semplici e riassumibili in due punti chiave per il servizio passeggeri su ferro: ad Arenaways sono state proposte tracce libere in orari non competitivi ed è stato impedito di effettuare fermate intermedie. Un mix che chiaramente non ha permesso all'azienda di poter continuare ad effettuare il servizio ma che senza dubbio deve far riflettere.



Treno Arenaways nella Stazione di Torino Porta Susa nel 2010

3. ... IL SOGNO DEI PENDOLARI: IL TRENO CHE VORREI

E' doveroso raccontare quanto di buono si sta realizzando in alcune Regioni. Gli interventi effettuati in questi anni su alcune linee e stazioni, in diverse città, hanno permesso di migliorare la qualità della vita per chi ogni giorno prende il treno. Anche in questa edizione del Rapporto si è voluto dunque descrivere anche una serie di iniziative positive messe in campo in alcune città e Regioni che vanno incontro alle esigenze dei pendolari e che, almeno in parte, incentivano il trasporto su ferro. Il quadro che emerge è quello a cui si dovrebbe guardare per il futuro del trasporto ferroviario, dove per i cittadini che ogni giorno prendono il treno è possibile avere un solo abbonamento o biglietto per muoversi, una facile connessione con gli altri mezzi di trasporto, la possibilità di portarsi una bici, orari cadenzati e facili da memorizzare, stazioni rinnovate e materiale rotabile moderni, linee potenziate.

Finalmente nuovi treni e nuove linee!

La possibilità di avere treni nuovi, moderni ed efficienti, insieme al tema delle infrastrutture urbane sono indubbiamente i due punti cardine su cui puntare per un adeguato svolgimento del trasporto ferroviario. Si sono voluti descrivere a tal proposito diversi esempi di recupero e valorizzazione del patrimonio ferroviario esistente, dove successivamente agli investimenti per le infrastrutture sono stati acquistati e messi in circolazione nuovi convogli.

La **Provincia Autonoma di Trento** si sta distinguendo per l'attuazione del grande progetto "Metroland" che collegherà in treno tutti i principali centri delle Dolomiti con Trento. Il tutto sarà reso ancor più competitivo rispetto all'uso dell'automobile grazie ai tempi di percorrenza ridotti a 30 minuti. Questa soluzione, unita ad una rete di bus elettrici, permetterà di abbattere le emissioni di CO₂ delle vallate soprattutto nei periodi di punta per il turismo, ma offrirà al tempo stesso un servizio quotidiano per i pendolari diretti a Trento. Nel complesso le linee saranno 4 per un totale di 200 km di rete per un investimento complessivo di circa 4 miliardi di euro con l'obiettivo di completare il progetto entro il 2030. Al tempo stesso sarà virtuoso anche il processo di realizzazione, sia da un punto di vista economico sia da quello ambientale; il materiale ricavato dagli sbancamenti necessari per la costruzione delle infrastrutture sarà recuperato e destinato al riutilizzo in edilizia.

In questi ultimi anni sono già stati effettuati alcuni interventi importanti come quello sulla linea Trento-Malè che dal 2003 ha visto la realizzazione del prolungamento, di circa 10 chilometri, fino alla località turistica di Mezzana-Marilleva. Nel 2005 poi sono iniziati i lavori di interrimento della linea ferroviaria fra la stazione di Lavis e la fermata di Zambana con l'apertura del nuovo tratto, a doppio binario, nel 2007.



Treno della Provincia Autonoma di Trento

Anche da **Perugia** viene una segnalazione positiva sul tema dei trasporti su ferro. Si tratta dell'ormai famoso "**MiniMetrò**" entrato in funzione nel 2008. Il tragitto di questa linea monorotaia collega la zona di Pian di Massiano con il Centro Storico, passando per altre 5 stazioni per una lunghezza di circa 4 km. Proprio le stazioni rappresentano un punto di eccellenza, anche estetica, della linea metropolitana grazie alle aree di interscambio fra auto, autobus del trasporto pubblico e turistici, nonché con la stazione ferroviaria. Le vetture, 25 in tutto, possono ospitare 50 persone ciascuna ed hanno una frequenza di circa 1 ogni minuto regolata da un sistema automatico, il che ha permesso di raggiungere risultati eccellenti nonostante un servizio ancora poco esteso: 10.000 persone al giorno usufruiscono del MiniMetrò perugino. Dalla fine del 2011 il minimetrò non servirà più soltanto a trasportare passeggeri ma anche a misurare la qualità dell'aria di un'ampia fetta di città. Con un protocollo sottoscritto dal Comune di Perugia, Arpa, Minimetrò Spa, Leitner, dipartimento di Ingegneria civile ed ambientale dell'Università di Perugia e Fai Instruments, la monorotaia per i prossimi 2 anni ospiterà una carrozza dotata di un nuovo sistema di monitoraggio in tempo reale delle polveri sottili e dei gas inquinanti. I vantaggi, rispetto alle centraline posizionate a terra, sono quelli di consentire, grazie alla sua posizione sopraelevata rispetto al traffico, di comunicare agli esperti risultati e dati in maniera più affidabile e su una larga fetta di territorio. Il minimetrò si presta bene allo studio perché il percorso effettuato interseca alcune vie molto trafficate così come alcune zone verdi.



Stazione del MiniMetrò di Perugia

Hanno raggiunto le cronache nazionali anche due nuovi servizi di collegamento ferroviario lungo la linea del Brennero e tra Torino e Milano. Perché a partire dal dicembre del 2009 con **OBB** e **DB**, aziende ferroviarie austriaca e tedesca, si è assistito ad una nuova offerta di treni sulle tratte Milano-Brescia-Verona-Brennero e Bologna-Verona-Brennero. Il problema per i pendolari è però che in stazione non si trovano né informazioni sui treni né biglietterie, anche se per il titolo di viaggio ci si può rivolgere al personale di bordo. Al tempo stesso però, nonostante la difficoltà di scoprire l'esistenza di questi treni, iniziano ad essere frequentati anche grazie al meccanismo degli sconti con la prenotazione anticipata. La quantità di tratte offerte da queste compagnie è destinato ad aumentare vista l'intenzione di realizzare un collegamento dal Brennero con Venezia e successivamente con Firenze.



Treno ICE di Deutsche Bahn

La **Ferrovia della Val Venosta** rappresenta uno dei migliori esempi di come dovrebbe essere il collegamento ferroviario. Lunga circa 60 km, nasce come linea di connessione tra Merano e Malles nel 1906 quando veniva considerata come tratta di un più ampio progetto che prevedeva la linea ferroviaria tra Venezia, la Valsugana, Trento, Bolzano, la Val Venosta, il Passo Resia e l'Austria.

La sua storia è stata invece diversa e travagliata, fino all'abbandono del 1990. Nei successivi anni però, grazie all'acquisto della ferrovia da parte della Provincia di Bolzano, la linea vede un nuovo sviluppo ed assume grande importanza per l'area interessata. La Provincia ha recuperato anche le stazioni storiche ed aggiunto nuove fermate, fino ad arrivare all'inaugurazione della "nuova" linea nel 2005. I risultati ottenuti sono estremamente positivi e testimoniati anche dalle cifre dei passeggeri che ogni anno usano la linea Malles-Merano sui treni della società **SAD**: circa 2 milioni. Il materiale rotabile risulta tra i più moderni d'Italia e con una buona capacità di posti (circa 230 per ogni treno). Il vagone centrale è costituito da un corridoio che mette in comunicazione i due ambienti passeggeri, di cui uno dotato di servizi igienici e spazio apposito per le biciclette. Quest'ultimo risulta essere uno dei mezzi più utilizzati lungo la linea, vista la disponibilità di noleggio ad ogni stazione del percorso ed alla presenza della pista ciclabile che affianca la linea ferroviaria per tutto il percorso. Nell'ultimo anno si è aggiunta anche la possibilità di effettuare un biglietto integrato per l'utilizzo di tutti i mezzi pubblici e di una bici a noleggio.

Un altro esempio di linea ferroviaria moderna ed efficiente è quello della Fortezza-San Candido, in **Val Pusteria**. Su questa tratta della provincia di Bolzano è in vigore un orario cadenzato che prevede il passaggio di un treno ogni 30 minuti, con vagoni nuovi e stazioni attrezzate per lo scambio intermodale con bici ed autobus, parcheggi. Anche qui l'intervento della Provincia è stato fondamentale per la riqualificazione della linea ferroviaria, creando un'alternativa valida ed economica rispetto all'uso dell'auto privata. Su questa linea ha svolto un ruolo fondamentale l'ammmodernamento delle stazioni di incrocio di Rio Pusteria, Casteldarne e Brunico, e la riapertura della stazione a San Lorenzo di Sebato. L'accessibilità è garantita su tutta la linea agli utenti disabili e con carrozzine grazie ai marciapiedi rialzati ed agli ascensori all'interno delle stazioni. Un'altra nota positiva è quella dell'alimentazione energetica dei servizi ferroviari, per i quali il 50% dell'energia è prodotta da nuovi impianti fotovoltaici presenti sulle coperture delle stazioni.



Treno di SAD sulla linea Merano-Malles

Un interessante progetto completato nel 2009 è la tramvia extraurbana di Bergamo, denominata "**Tram delle Valli**" e gestita dalla società **TEB**. Tra gli aspetti positivi di questa infrastruttura c'è il riutilizzo del sedime delle ex Ferrovie delle Valli che fino a metà degli anni '60 collegavano Bergamo con la Val Seriana e la Val Brembana. La prima linea entrata in funzione unisce Bergamo ed Albino, 12,5 km in totale, svolgendo le funzioni di trenino suburbano, grazie al percorso in sede

protetta, al doppio binario ed ai semafori asserviti al passaggio del tram negli incroci con attraversamento a raso, che permetteranno una velocità massima di 70 km/h. Con questi accorgimenti, uniti alla presenza di parcheggi di scambio, collegamenti con le linee di trasporto su gomma e l'accesso alla stazione ferroviaria di Bergamo, nonché alla presenza di piste ciclabili, il servizio risulta tra i più efficienti e moderni in Italia. Dal 2010 è stata anche aumentata la capacità di posti dedicati alle bici nei giorni festivi. La popolazione interessata supera i 200 mila abitanti e gli utenti della tramvia potranno usufruire del sistema tariffario integrato con le linee urbane ed extraurbane su gomma di Bergamo e della Val Seriana. Anche in questo caso i risultati parlano di un successo clamoroso: nel primo anno i passeggeri totali sono stati 2,3 milioni (una media di 10mila nei giorni feriali), nel secondo anno i passeggeri sono stati 3,3 milioni con una media di 12mila passeggeri nei giorni di lavoro. Le corse sono aumentate a 142 al giorno con una frequenza di un tram ogni 10 minuti negli orari di punta. Si stima che almeno il 12% delle persone che in precedenza effettuavano lo stesso tragitto in automobile si spostano ora con il tram. Questi numeri porteranno presto alla realizzazione delle linee T2 e T3 e di una tratta dedicata al trasporto da e per l'Aeroporto Orio al Serio.



Tram delle Valli Bergamo-Albino

Un esempio di recupero di vecchie infrastrutture ferroviarie non più utilizzate è da segnalare anche in Puglia. Si tratta della tratta ferroviaria di 19 km **Foggia-Lucera** che nel Luglio 2009, dopo 42 anni, è stata riattivata e oggi viene gestita dalle **Ferrovie del Gargano**. Il materiale rotabile utilizzato è di ultima generazione, con una capacità di 300 passeggeri, e collega in circa 15 minuti i due Comuni interessati con 56 corse giornaliere. Gli aspetti positivi riguardano anche il sistema di tariffazione che permette l'utilizzo di un unico biglietto sia per il treno sia per gli autobus provenienti dai Comuni limitrofi e l'orario cadenzato, un treno ogni 30 minuti, e di facile memorizzazione. Un ulteriore sviluppo della rete ferroviaria nella provincia di Foggia è previsto dal Piano di Area Vasta Capitanata 2020 dove il progetto principale riguarda proprio la tratta Foggia-Lucera che unita alla Foggia-Manfredonia dovrebbe costituire l'asse mediano dei collegamenti gravitanti attorno al capoluogo. Le stesse Ferrovie del Gargano stanno procedendo all'elaborazione del progetto per il prolungamento della tratta fino a Campobasso.



Treno di Ferrovie del Gargano sulla linea Foggia-Lucera

La Linea 1 della **metrotranvia di Firenze** è uno degli esempi più importanti di come si possa migliorare l'offerta di mobilità e ottenere risultati significativi. La linea che collega Firenze a Scandicci, lunga 7,4 km e con 14 fermate, ha visto dall'apertura della tratta, nel febbraio 2010, alla fine dello scorso anno utilizzare il tram da circa 7,5 milioni di passeggeri, grazie anche alla frequenza delle corse (nei momenti di punta uno ogni 4 minuti) ed alla velocità di collegamento, che permette di raggiungere il centro di Firenze da Scandicci in soli 23 minuti. Verificato il successo, testimoniato da una media di 40.000 utenti al giorno, è stato deciso un prolungamento della linea dopo il capolinea di Scandicci, verso Casellina e Pontignale, fino alla zona dove sorgerà in futuro un ipermercato nei pressi dell'uscita A1 Scandicci e dell'omonima uscita della superstrada FI-PI-LI. In corrispondenza del nuovo capolinea sarà realizzato, a carico del costruttore dell'ipermercato, un parcheggio scambiatore fruibile dalle vetture in uscita sia dalla A1 che dalla FI-PI-LI, nonché provenienti dalla viabilità ordinaria della zona. La linea in funzione è parte di un progetto più grande che prevede l'istituzione di tre linee metrotranviarie che si diramano dal centro in modo radiale in tutte le direzioni. Poche settimane fa si è dato il via ai lavori per la realizzazione della linea T2 con l'apertura dei cantieri nei pressi dell'aeroporto di Firenze-Peretola. Il termine dei lavori è previsto per giugno del 2014.



Metrotranvia T1 di Firenze

Un unico biglietto!

Un aspetto spesso sottovalutato ma tra i più importanti per le persone che quotidianamente si dirigono per motivi di lavoro e/o studio verso i grandi centri urbani è quello dei diversi sistemi di tariffazione. Infatti proprio per il tipo di tragitto effettuato, la necessità dei pendolari è quella di avere un biglietto valido sia per il percorso extraurbano sia per gli spostamenti interni alla città di destinazione, su tutti i mezzi di trasporto.

Dal Settembre 2008, in **Emilia-Romagna**, è possibile usufruire di biglietti ed abbonamenti ad integrazione tariffaria su scala regionale. Inizialmente sono stati lanciati due titoli di viaggio di abbonamento annuale integrato chiamati “**Mi Muovo**” e “**Mi Muovo studenti**”. Il primo permette di utilizzare il servizio ferroviario regionale per un percorso prestabilito e di muoversi sulle reti urbane del trasporto pubblico delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti della Regione Emilia-Romagna, come Imola, Faenza e Carpi, senza limitazioni di corse. L’abbonamento riservato agli studenti invece è dedicato ai ragazzi fino a 26 anni di età compiuti, a cui viene applicato uno sconto dell’8% rispetto ai prezzi dell’abbonamento annuale normale. Anche in questo caso le agevolazioni per i pendolari non si limitano all’aspetto economico, ma riguardano soprattutto la comodità del titolo di viaggio valido per varie modalità di trasporto e la maggiore comunicazione con cui vengono fornite le informazioni. Dal Gennaio 2010 è stato introdotto il sistema a Ferrara e soprattutto a Bologna con ottimi risultati anche di vendita dei biglietti ed una vera integrazione tra treno, autobus urbano ed extraurbano; proprio per sviluppare ulteriormente il sistema di integrazione tariffaria e modale la Regione Emilia-Romagna ha promosso il progetto di “bike sharing & ride” regionale denominato “**Mi Muovo in bici**”, grazie all’adesione dei Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti. Un altro tipo di abbonamento è quello chiamato “Mi Muovo Tutto Treno” che permette agli abbonati al servizio ferroviario di accedere anche ai treni Intercity e Eurostar City. Sempre per andare incontro alle esigenze dei pendolari dal maggio 2010 è riconosciuto, per i residenti della Regione, uno sconto del 20% sugli abbonamenti AV per la tratta Bologna-Firenze, considerando che su questa relazione gli unici treni della lunga percorrenza disponibili sono sostanzialmente quelli dell’Alta Velocità.

In termini di successo va sottolineato come nel 2010 sono state vendute ai residenti in Emilia-Romagna 3.858 carte "Tutto Treno", anche se recenti decisioni di Trenitalia di modificare il servizio di lunga percorrenza, con soppressione di treni IC e velocizzazione di treni ES City, rischiano di minare l'efficacia di questa integrazione tra servizi regionali e nazionali nel territorio dell'Emilia-Romagna.



Biglietto integrato "Mi Nuovo" dell'Emilia-Romagna

Un esempio positivo è quello della Regione Campania e che nasce dal consorzio **Unico Campania** che riunisce le principali aziende di trasporto passeggeri (pubbliche e a partecipazione pubblica) operanti nella Regione Campania, la quale esercita un'azione di coordinamento e di controllo. L'obiettivo principale era quello di semplificare e razionalizzare il sistema del trasporto pubblico, permettendo con un unico titolo di viaggio lo spostamento su tutta la rete regionale. Dal 2003 il Consorzio ha esteso la possibilità di effettuare il biglietto unico per tutta la Regione (551 Comuni) consentendo di spostarsi liberamente all'interno delle principali città e nei Comuni della fascia prescelta con i convogli di Trenitalia, Circumvesuviana, SEPSA e Metro Campania Nord Est per quanto riguarda le ferrovie, oltre ai numerosi mezzi di trasporto su gomma. Le fasce in cui è stata suddivisa la Campania sono 11 ed esistono diversi tipi di biglietti. Questa esperienza agevola la vita dei pendolari e di chi in generale sceglie i mezzi pubblici e l'intermodalità per i propri spostamenti. I vantaggi sono numerosi e legati agli aspetti più importanti per il trasporto pendolare, come ad esempio la facilità e la velocità nel cambiare i mezzi di trasporto, la certezza delle tariffe ed una maggiore capacità di comunicare le informazioni. I risultati in termini numerici sono evidenti: **gli abbonati annuali sono passati da 10.758 del 2003 ad oltre 70mila**, per un totale di abbonati tra mensili e annuali di 200.000 persone, dato che pone la Campania al primo posto in Italia.

Anche in **Lombardia** dal febbraio di quest'anno sono state introdotte le nuove tariffe integrate regionali "**Io viaggio**" che includono: "Io viaggio ovunque in Lombardia", un abbonamento mensile per l'intero trasporto pubblico lombardo (treno, bus urbano e interurbano); biglietto giornaliero per l'intero TPL (in precedenza non esistevano abbonamenti e biglietti giornalieri intera rete); "Io viaggio in famiglia", ragazzi minori di 14 anni gratis se accompagnati da un parente (in precedenza i minori pagavano il 50% sulla ferrovia e tariffe diverse sugli altri mezzi); inoltre è stato introdotto uno sconto del 20% sull'acquisto del secondo abbonamento per i figli minori di 18 anni e la gratuità dal terzo abbonamento in poi; infine l'abbonamento "Io viaggio TrenoCittà", ossia abbonamenti mensili integrati treno e trasporto urbano per ciascun capoluogo di provincia.

Orari facili e collegamenti efficaci!

Anche la presenza di orari cadenzati e di facile memorizzazione permette ad un maggior numero di persone di poter scegliere il treno come mezzo di trasporto. Per questo motivo anche questo aspetto è da considerare come una della basi fondamentali per garantire un servizio ferroviario efficiente.

In Toscana, nel 2004, è stato creato il servizio “**Memorario**” grazie alla collaborazione tra la Regione e Trenitalia. Il servizio offre la possibilità di sapere con certezza e con facile memorizzazione gli orari dei treni pendolari, organizzati con cadenze regolari e coordinati per semplificare i cambi anche con gli altri mezzi di trasporto pubblico. Su ogni linea sono quindi previste partenze fisse allo stesso minuto di ogni ora per 10 linee ferroviarie toscane, le più frequentate dai pendolari perché mettono in comunicazione le principali città e l’area metropolitana di Firenze. I risultati sono stati positivi sia per l’incremento dell’utenza, sulla Siena-Firenze ad esempio si è registrato un incremento di passeggeri del 10% in seguito all’introduzione dell’orario cadenzato, sia per l’abbassamento dei tempi di percorrenza su alcune tratte, grazie ad una maggiore razionalizzazione del passaggio dei treni. Il successo di questo servizio, dato dall’apprezzamento dell’utenza, ha permesso nel 2009 di portare questa esperienza oltre i confini regionali con i treni della linea Pisa-La Spezia, La Spezia-Parma e La Spezia-Monterosso **in Liguria**.

A dicembre 2010 sempre in **Toscana** è stato istituito il nuovo servizio **Regionale Veloce "fast"**, dedicato ai collegamenti tra i principali centri della Toscana e Firenze. Al momento interessa la tratta Pisa Aeroporto-Pisa Centrale-Firenze, attiva dal dicembre 2010, la relazione Chiusi-Arezzo-Firenze, attiva dal dicembre 2010, la Grosseto-Pisa-Firenze, attiva da aprile 2011. Il prezzo finale per l’utenza è risultato nel complesso ridimensionato per l’effetto della velocizzazione del servizio, il cui costo è determinato su base oraria, il che indica delle potenzialità interessanti per questo servizio che, a partire dal cambio orario appena entrato in funzione, vedrà nuovi treni regionali "fast" tra Siena e Firenze, Siena e Chiusi e nella tratta Pistoia-Prato-Firenze. In questo modo verrà completata un’offerta che ha già visto una risposta positiva in termini di frequentazioni da parte dei pendolari.

Stazioni belle e moderne!

Stazioni riqualificate, moderne e pensate da artisti e architetti, sono state realizzate negli ultimi anni in **Campania** all’interno del progetto di sistema metropolitano regionale (complessivamente sono 34 le stazioni nuove o ristrutturate). In alcuni casi si è trattato di un recupero di infrastrutture già esistenti ed in stato di degrado e abbandono, come la Stazione Salvator Rosa della metro di Napoli, inaugurata nel 2001 e che ha visto contestualmente il recupero di un ponte romano. Sempre nell’ambito di un *restyling* artistico-culturale delle stazioni, nel 2001 è stata aperta la nuova stazione Museo della stessa linea che ha la caratteristica di collegare direttamente gli utenti della metropolitana al Museo Archeologico Nazionale.

Un’altra realizzazione importante è stata quella del radicale restauro della stazione Montesanto della funicolare. Per quanto riguarda l’*hinterland* si segnalano le 3 nuove fermate sotterranee della linea Napoli-Aversa di Metrocampania NordEst:Giuliano, Aversa Ippodromo ed Aversa Centro.



Napoli, Stazione Salvator Rosa

Una buona notizia viene anche dalle **Marche** dove, in seguito all'accordo tra la Regione, RFI e le Amministrazioni locali per il recupero delle stazioni minori ed impresenziate dello scorso anno, si sta intervenendo sul restyling di fermate rimaste finora in uno stato di semiabbandono; si tratta di un investimento totale di circa 2 milioni di Euro, di cui la metà finanziato dalla Regione, del quale beneficeranno stazioni tra le quali Senigallia, Tolentino, Loreto e San Severino.

Un risultato positivo è stato raggiunto **in Sicilia**, grazie al serio e deciso impegno dell'amministrazione comunale: è il caso della **stazione di Brolo (ME)**. Il Comune è riuscito ad ottenere in comodato gratuito per 5 anni la stazione situata sulla direttrice Palermo-Messina. Il tutto in una situazione di degrado avanzato fino a pochi mesi fa, quando sembrava che la stazione di Brolo era destinata ad una chiusura irreversibile. L'intenzione è quella di far rivivere questo luogo portando qui attività importanti per una piccola realtà: gli uffici dei vigili urbani ed il centro policomunale di Protezione Civile. Un uso sociale della stazione che sarà allargato ad altre importanti attività e che al tempo stesso garantirà una serie di servizi in più ai pendolari della zona; grazie all'accordo infatti il Comune si è assunto gli oneri di pulizia e di custodia delle sale d'attesa dei viaggiatori (fino a pochi mesi fa non più funzionali).

Infine in **Friuli Venezia Giulia**, sulla linea Udine-Cividale, le novità sono state molte (nuovi treni, orario cadenzato etc.), ma la più interessante è quella che riguarda la realizzazione della nuova **stazione di Cividale**. Entrata in esercizio nel marzo 2008, sostituendo lo storico edificio precedente, grazie allo spostamento della stazione si è ottenuto uno spazio più congeniale alla costruzione di una moderna struttura dedicata ai viaggiatori. Si tratta quindi di un vero e proprio centro intermodale per favorire lo scambio tra ferrovia, autobus e traffico privato, e mantenendo un'elevata accessibilità ciclistica e pedonale con il vicino centro urbano.



Nuova stazione ferroviaria di Cividale con parcheggio bici e stazione autobus

Mi porto la bici!

La possibilità di trasportare le biciclette sui treni consente a molti cittadini di muoversi con più libertà e integrare il mezzo di trasporto pubblico con uno privato e “ecologico”, rendendo possibile forme di pendolarismo ancor più efficaci e fornendo una valida alternativa a tutti quegli spostamenti di breve durata che costituiscono una grossa parte degli spostamenti nei centri urbani.

Un esempio positivo è quello del **trasporto gratuito della bicicletta sui treni regionali nella Regione Puglia**. Partito nel 2007, la sua importanza è resa ancor più valida dall’adesione di tutte le ferrovie regionali: **Trenitalia, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Sud Est, Ferrovie Appulo Lucane e Ferrotramviaria**. L’abolizione del “supplemento bici” (di 3,50 Euro) è stata possibile grazie all’intervento diretto della Regione ed ha come obiettivo principale quello di incentivare la mobilità sostenibile. Questo passo ha portato nell’acquisto di nuovi treni a prevedere appositi spazi liberi e attrezzati, ma anche l’adeguamento di numerose stazioni con scivoli dedicati alle bici, ascensori ed informazioni sui treni e le carrozze che prevedono il trasporto bici+treno. Si tratta di un modello da esportare almeno in tutte quelle zone del nostro Paese dove l’uso della bici è sicuramente più frequente che in altre, basti pensare alle Regioni della Pianura Padana, ma dove l’intermodalità viene spesso scoraggiata anziché promossa.



Qualcuno che mi ascolti!

L'attenzione ai cittadini che ogni giorno prendono il treno è fondamentale per migliorare il servizio, muovere piccoli e grandi cambiamenti capaci di rendere più agevole e utilizzato il servizio. Per questo in alcuni Paesi europei e nelle principali città si presta grande impegno all'informazione dei pendolari e alle segnalazioni raccolte.

In Italia una delle poche esperienze significative era quella del **Piemonte**, dove nel 2006 è stata attivata la "**Bacheca del Pendolare**", una pagina web sul sito della Regione che fornisce informazioni su servizi ed eventuali variazioni di orari ed al tempo stesso permette, tramite un Forum, lo scambio di indicazioni da parte dei pendolari. Anche i risultati delle ispezioni effettuate sui treni dagli ispettori regionali possono essere consultati mensilmente sulla stessa pagina online. Nel 2008 è stato istituito il **Forum Regionale sul Trasporto Pubblico Ferroviario** come strumento consultivo di rappresentanza dell'utenza del trasporto ferroviario regionale, per favorire l'individuazione delle migliori strategie di risoluzione delle problematiche avvertite dall'utenza stessa. Purtroppo nel 2010 il forum è stato sostituito dall' **Osservatorio Permanente sul Trasporto Pubblico Locale**, organo che prevede la partecipazione al tavolo di confronto, dei gestori del servizio, degli EE.LL, della Regione, dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino, delle Confederazioni sindacali regionali, delle associazioni/comitati dei pendolari e di quelle dei consumatori. Un Osservatorio che quindi non può garantire il ruolo svolto in precedenza dal Forum e che organizza appositi tavoli tecnico/politici distinti per tematiche ed aree geografiche.

Presso la **Regione Toscana** è invece attivo un servizio di **Contact Center** con un numero verde dedicato, al quale i viaggiatori possono rivolgersi per reclami su disservizi e disagi e richiedere informazioni e chiarimenti. Nel 2010 i contatti/reclami per il solo servizio ferroviario sono stati circa 3.300, con una media settimanale di 63 reclami (circa il doppio dell'anno precedente); di essi oltre 2.000 sono relativi ai soli ritardi e 550 al comfort di viaggio. A ciascun reclamo viene comunque garantita una risposta e sono programmati degli incontri periodici con i pendolari della Toscana e i rappresentanti delle Associazioni dei consumatori, secondo quanto previsto dal Contratto di Servizio vigente.

Tramite apposita Legge Regionale in **Emilia-Romagna** è prevista espressamente la costituzione di comitati degli utenti per i servizi del TPL, con funzioni consultive. I comitati degli utenti del trasporto ferroviario riconosciuti dalla Regione trovano rappresentanza nel **CRUFER**. Ogni

comitato interagisce con la Regione e con le imprese ferroviarie per quanto riguarda gli aspetti specifici di ogni linea attorno a cui si è costituito. Per gli argomenti di interesse generale (tariffe, obblighi contrattuali, finanziamento del settore trasporti, piano dei trasporti regionali, legislazione regionale) il CRUFER viene consultato alla pari con gli altri attori sociali.

Il contatto diretto e continuo con i comitati degli utenti è principalmente sul tema della qualità del servizio e comporta uno scambio reciproco: la Regione mette in comune gli esiti delle proprie elaborazioni e indagini a tappeto, mentre i comitati segnalano episodi specifici utilizzati come input dalla Regione per successive indagini e la ricerca di soluzioni con le imprese ferroviarie. Il tema maggiormente ricorrente nell'ultimo anno è stata la condizione di affollamento sui treni di punta del traffico pendolare che gravita su Bologna, ma proprio grazie alle consultazioni si è potuto adottare qualche rimedio, come l'aumento della composizione di alcuni treni FER.

Nell'anno 2010 l'attività di vigilanza svolta dalla Regione Emilia-Romagna ha consentito di effettuare 2.768 controlli sui treni e 428 sopralluoghi nelle stazioni. Il campione dei treni rilevati è, per ogni "campagna", superiore al 90% di quelli di competenza regionale, circolanti in un giorno feriale medio (con rilevazioni nel periodo estivo anche dei treni festivi). Considerando le campagne di un anno, viene comunque censita la totalità dei treni circolanti nelle ore diurne. Nello stesso arco temporale vengono effettuati almeno due sopralluoghi in tutte le stazioni della Regione da parte del preposto personale regionale.

4. CITTA' ITALIANE ED EUROPEE A CONFRONTO

Chiunque ha avuto la possibilità di viaggiare in questi anni in una qualsiasi città europea ha avuto la possibilità di apprezzarne la qualità e efficienza del servizio ferroviario regionale. Una ragione sta sicuramente, come evidenziato nella premessa del Rapporto, nel ritardo infrastrutturale del nostro Paese che ha i suoi dati più rilevanti proprio nelle aree urbane. Per capirne di più in questo capitolo abbiamo messo a confronto il nostro Paese con i principali Stati europei: Germania, Regno Unito, Francia e Spagna.

Il totale di km di metropolitane in Italia sale rispetto allo scorso anno arrivando a 170 km (contro i 161,9 di fine 2010) grazie al prolungamento delle linee di Torino, fino allo storico quartiere Lingotto, al collegamento Dante-Università a Napoli (che in futuro sarà parte integrante della Linea 1 della metropolitana) ed ai prolungamenti delle linee 2 (Famagosta-Assago) e 3 (Maciachini-Comasina) a Milano. In attesa della imminente apertura della linea B1 di Roma (di circa 4 km) e nonostante i piccoli passi avanti descritti **la nostra rete complessiva non può essere assolutamente paragonata alla rete di una singola capitale europea, ad esempio della città di Berlino (147,5) o peggio ancora con Parigi (215 km), Madrid (290) e Londra (464).**

Un rapido raffronto con le popolazioni residenti nei bacini metropolitani considerati metterebbe ancor di più in cattiva luce la situazione attuale italiana visto il numero di pendolari che ruotano nelle aree metropolitane delle capitali elencate. Una condizione particolarmente positiva è quella della Spagna dove grazie agli investimenti degli ultimi 10-15 anni si è arrivati ad un totale di 565 km di metro, in particolare dovuti allo sviluppo della rete di Madrid (dove nel giro di pochi anni si sono prolungate 2 linee) ed a quella di Valencia, a cui si è aggiunta la realizzazione della prima linea di metropolitana a Siviglia, città dove sono in progetto altre 3 linee; senza dimenticare la ben sviluppata rete di Barcellona, ennesima città che vede in fase di realizzazione una nuova linea da 48 km di lunghezza. In Germania sono state prolungate linee di metropolitane nelle città di Monaco, Stoccarda, Francoforte (dove la U2 ora collega l'intera rete di metropolitane e S-Bahn) e Colonia.

Se si considera come termine di paragone lo sviluppo degli ultimi 10 anni e quello dei progetti per gli ampliamenti futuri delle metropolitane la situazione italiana risulta ancor più allarmante data la crescita quasi inesistente registrata negli ultimi anni, dove ad esempio a Roma, si attende la nascita della linea C della metro senza sicurezza dei finanziamenti necessari per procedere nei giusti tempi per la sua realizzazione.

Per quanto riguarda i progetti futuri sono da segnalare il prolungamento della metro di Torino, la già citata linea C e la B1 di Roma, l'intera rete di Milano dove sono in progetto ed in realizzazione prolungamenti e nuove linee, il prolungamento della metro di Genova e le Linee 1 e 6 a Napoli.

Negli altri Paesi, negli ultimi due anni, sono stati realizzati i prolungamenti delle metropolitane a Bilbao, Parigi, Marsiglia e Londra, oltre alla già citata nuova linea a Siviglia. A Berlino sono iniziati i lavori che porteranno la città a dotarsi dell'11esima linea di metropolitana!

Le linee di **ferrovie suburbane** presentano una situazione molto più eterogenea rispetto a quella delle metropolitane; in ogni città questo servizio presenta realtà differenti sia per tipologia di treni utilizzati, sia per la gestione delle linee. I dati elaborati indicano come il ritardo italiano sia comunque evidente e generalizzato, e come negli ultimi anni in molti città del resto d'Europa si stia proprio puntando a questo sistema di trasporto, sicuramente più economico delle metropolitane pesanti. **Per questo tipo di infrastrutture l'Italia è dotata di una rete totale di 595,7 km mentre sono 2.033,7 quelli della Germania, 1.770,2 km nel Regno Unito e 1.392,1 in Spagna.** In questo ambito il nostro Paese si avvicina solo alla Francia (694,9 km) che però vanta ben 587 km di linee suburbane (RER) nella sola capitale Parigi, munita di un servizio capillare ed efficiente, ed ha visto la

nascita di una rete importante a Tolosa, arrivata nel 2011 a 58 km di ferrovie suburbane. Uno dei motivi principali alla base di queste differenze è di natura storica: le linee suburbane italiane sono per la maggior parte ricavate da linee ferroviarie nazionali, come le FR o FM di Roma, Genova e Palermo, senza avere avuto una programmazione ed uno sviluppo dedicato all'utilizzo pendolare e della sola area metropolitana. A dimostrazione della difficoltà di un nuovo sviluppo per questo tipo di infrastrutture vi è la mancanza di crescita di km della rete in Italia da molti anni, mentre in Germania, ma soprattutto nel Regno Unito si continua a puntare sulla riattivazione di linee storiche o sulla nascita di nuove tratte non solo a Londra ma anche a Birmingham, Manchester e Leeds.

Dotazione di Metro e Ferrovie Suburbane nelle città europee⁴.

Italia	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Milano	83,9	3	186,4	8
Roma	36,6	2	195,1	7
Napoli	33,5	3	67,4	5
Torino	12,7	1	22	2
Genova	5,5	1	35	2
Catania	3,8	1	4	1
Bologna	-	-	37,5	5
Palermo	-	-	39	2
Bari	-	-	9,3	1
TOTALE	176	11	595,7	33
Germania	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Berlino	147,5	10	331,5	15
Amburgo	101	3	150,3	6
Francoforte sul Meno	88,6	5	95,8	9
Monaco di Baviera	87,5	6	442	7
Dortmund	55	3	*	4
Colonia	46,8	5	141	4
Norimberga	40,2	3	67	3
Stoccarda	25,3	5	177	6
Wuppertal	13,3	1	-	-
Bochum	10	1	-	-
Duisburg	3,6	1	*	2
Hannover	-	-	119,7	5
Dresda	-	-	101,4	3
Rostock	-	-	58	3
Bielefeld	-	-	35	2
Duesseldorf	-	-	*	7
Essen	-	-	*	5
TOTALE	618,8	43	2033,7	81
Francia	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane

⁴ La classificazione delle ferrovie utilizzate per il trasporto nelle aree urbane segue per tutti i Paesi un criterio che si basa sull'utilizzo, l'accessibilità e, dove possibile, i limiti tariffari. Per le linee di ferrovie suburbane di Milano sono state considerate tutte le "linee S", con limite a Rho per le S5 ed S6; per Roma le FR1, FR2 (fino a Lunghezza), FR3 (fino a Cesano), le FR per i castelli romani (fino a Ciampino), la linea Met.Ro. per Ostia, quella per Pantano e quella per Viterbo fino a Sacrofano; per Torino la linea urbana Torino Dora-Aeroporto di Caselle e Porta Nuova-Moncalieri; per Genova le Ferrovie Metropolitane Voltri-Nervi e Pontedecimo-Brignole; per Bologna le Ferrovie Metropolitane tra Bologna Centrale e le stazioni di Borgo Panigale, Casalecchio di Reno, Villanova, San Ruffillo e Corticella (essenzialmente i limiti comunali); per Napoli le Circumvesuviane e la linea Cumana-Flegrea; per Bari la linea FMI. Per la Germania l'analisi è più immediata grazie alla presenza delle "S-Bahn", metro di superficie a metà tra le ferrovie urbane e le metro sotterranee sia per quantità che per qualità del servizio. In Francia effettua un servizio suburbano la RER di Parigi a cui si aggiungono alcune linee TER (treni regionali) negli hinterland di Lille e Tolosa. Nel Regno Unito il sistema di ferrovie regionali comprende generalmente la città principale di una Regione e la conurbazione che ruota intorno ad essa. In Spagna esistono le "Cercanias", ferrovie regionali, gestite dalla Renfe (ferrovie nazionali) in tutte le città indicate, mentre a Bilbao si affianca una piccola rete di ferrovie basche ed a Madrid, oltre le Cercanias, esistono 3 linee di metro leggere periferiche.

Parigi	215,4	16	587	22
Lille	45,5	2	50	7
Lione	29,5	4	-	-
Tolosa	28,2	2	57,9	3
Marsiglia	21,8	2	-	-
Rennes	9,4	1	-	-
TOTALE	349,8	27	694,9	32
Regno Unito	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Londra	464,2	14	462,8	26
Newcastle	77,5	2	-	-
Glasgow	10,4	1	37	7
Leeds	-	-	355,3**	12
Birmingham	-	-	348,7	7
Manchester	-	-	228,4	9
Liverpool	-	-	120,6	5
Cardiff	-	-	109,4	7
Belfast	-	-	108	3
TOTALE	552,1	17	1770,2	76
Spagna	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Madrid	290,3	12	366,9	11
Barcellona	120,3	11	494,3	7
Valencia	88,9***	3	205,8***	6
Bilbao	40,6	2	86,8	4
Siviglia	18	1	168	4
Palma de Mallorca	7,2	1	-	-
Malaga	-	-	67	2
Donostia	-	-	3,3	1
TOTALE	565,3	30	1392,1	35

Legambiente 2011⁵

A conferma di quanto il tema del trasporto su ferro sia trattato in maniera più efficace negli altri Paesi europei si possono citare gli investimenti successivi alla crisi economica nel Regno Unito, in Germania ed in Francia.

Nel Regno Unito ad esempio sono stati stanziati 1,2 miliardi di Euro per l'inizio anticipato di grandi progetti infrastrutturali come il Crossrail, un passante ferroviario che collegherà con treni ad alta frequenza il centro di Londra con varie aree della metropoli fino alle zone a Sud-Est del Paese, e per l'elettrificazione di alcune linee come la Liverpool-Manchester e la Londra-Swansea. Nella capitale si è completata il grande progetto di trasformazione della vecchia linea metropolitana (East London Line) creando 4 linee suburbane (Overground) ad elevata frequenza e capillarità, progetto che solo a fine 2012 vedrà la nascita di una ennesima tratta che formerà una linea circolare tra il centro e la prima periferia di Londra. Un altro spunto per lo sviluppo dei trasporti metropolitani nella capitale britannica è stato dato dalle future Olimpiadi del 2012, per le quali si è creata una nuova linea della DLR (Docklands Light Railway). In totale sono stati decisi investimenti per il trasporto pubblico,

⁵ Elaborazione su dati: urbanrail.net; ATM; ATAC; MetroNapoli; MetroTorino; AMT Genova; AMT Catania; SFM Bologna; SFMR; Ferrovie dello Stato; BVG; S-Bahn-Berlin; HVV; S-Bahn-Hamburg; MVG; S-Bahn-Munich; Deutsche Bahn; VGF; VRR; KVB; VGN; VVS; dresden.de; GVH; VVW; RATP; SNCF; Transpole; TCL; Tisseo; STAR; TFL; Nexus; SPT; Mersey Rail; Midland Metro; Arriva Trains; GMPTE; WYLTP; MetroMadrid; CTM Madrid; TMB; FGC; ATM Catalunya; MetroBilbao; Euskotren; MetroValencia; MetroSevilla; Ajuntament de Palma; Renfe Cercanias; Stib; De Lijn; GVB; RET; Isfort; StatBel; CBS.

*Sistema di metro di superficie regionale del Reno-Ruhr di 315 Km circa.

**Sistema di ferrovia metropolitana nell'area del West Yorkshire di 349,1 Km.

***La linea 1 della metro di Valencia ha un tratto (Torrent-Villanueva de Castellon) di 43,8 km in cui effettua servizio da considerarsi di ferrovia metropolitana.

per le opere già realizzate e per quelle che vedranno la luce i prossimi anni, pari a 6,2 miliardi di Euro.

Sempre in questi anni di crisi economica e finanziaria anche le altre “grandi” hanno deciso di intervenire sul sistema di trasporto su ferro. In Germania sono stati messi a disposizione del Ministero dei Trasporti più di 11 miliardi di Euro in parte destinati alla realizzazione di 13 linee ferroviarie, oltre che per la ristrutturazione di stazioni di piccole dimensioni. Infine in Francia gli stanziamenti per la ristrutturazione delle stazioni ammontano a 300 milioni di Euro, stessa cifra impiegata per i lavori di modernizzazione della rete ferroviaria, ma soprattutto per il decennio 2010-2020 si parla di 6,6 miliardi di Euro per realizzare nuove linee tramviarie, pari a circa 230 km di rete in più.

Al contrario in Italia si assiste ad una continua attenzione focalizzata sulle infrastrutture stradali e a nessun cambiamento delle priorità anzi, l’elenco delle opere della Legge Obiettivo citato in premessa vede un maggior intervento destinato a creare nuove autostrade e soprattutto una mancanza di finanziamenti proprio per le ferrovie e gli interventi nelle aree urbane sempre più allarmante. Inoltre malgrado le tante promesse dei Ministri che si sono succeduti in questi anni non è vero che le autostrade si ripagano da sole, ma al contrario tolgono risorse alle casse pubbliche che quindi non investono nel trasporto ferroviario. A tal proposito basta osservare la tabella delle infrastrutture autostradali previste e/o in corso di realizzazione nel solo Nord Italia, dove a parte l’assurdità di uno scenario dei trasporti incentrato sul trasporto su gomma, ben 7,21 miliardi di Euro di risorse pubbliche sono richiesti per nuove pagare autostrade, dato fra l’altro in crescita a causa dell’aumento dei costi totali per queste opere, di cui molte ancora nella fase progettuale.

LE NUOVE AUTOSTRADE NELLA PIANURA PADANA

Le nuove autostrade	Regione	Ente da cui dipende la Concessione	Costo (miliar di Euro)	Contributo pubblico (miliardi Euro)	Lunghezza (Km)
Autostrada Bre.Be.Mi.	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	1,61	0	55
Nuova Tangenziale Est Esterna Milano	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	1,57	0*	35
Pedemontana Lombarda	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	4,16	1,3	87
Autostrada regionale Cremona-Mantova	Lombardia	Regione Lombardia	0,76	0,12*	67
Autostrada regionale Broni-Mortara	Lombardia	Regione Lombardia	1,2	0,8	68
Boffalora-Malpensa	Lombardia	Anas	0,261	0,261	18,6
Autostrada Ti.Bre.	Emilia-Romagna-Lombardia-Veneto	Anas	2,73	0,9*	85
Autostrada Val Trompia	Lombardia	Anas	0,923	0,258	35
Pedemontana Piemontese (tratto Biella)	Piemonte	Anas	0,75	0,75	50
Autostrada Asti-Cuneo	Piemonte	Anas	1,27	0	93
Passante di Mestre	Veneto	Anas	1,18	0,48	32,3
Pedemontana Veneta e	Veneto	Regione Veneto	2,73	0,73	137

GRAP					
Valdastico Sud	Veneto	Anas	1,0	0*	54
Autostrada regionale veneta Nogara-Mare	Veneto	Regione Veneto	0,93	0,06	88
Brescia-Padova sistema tangenziali	Veneto	Regione Veneto	2,523	0,137	108
Nuova autostrada Romea	Emilia Romagna-Veneto	Anas	4,0	1,8	125
Nuovo Passante autostradale di Bologna	Emilia Romagna	Anas	1,5	0,75*	40
Raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo	Emilia Romagna	Anas	0,506	0,234	15
Autostrada regionale emiliana Cispadana	Emilia Romagna	Regione Emilia-Romagna	1,2	0,4	67
TOTALE			30,803	7,21	1.259,9

Legambiente 2011.

* Progetti ancora in fase preliminare con possibile lievitazione dei costi e coinvolgimento di risorse pubbliche.

Come valutare la qualità del servizio?

La dotazione infrastrutturale è indubbiamente un dato ineludibile per qualsiasi ragionamento che punti al potenziamento del servizio ferroviario, ma un efficiente servizio è fatto di fattori diversi: puntualità, frequenza, comodità e pulizia dei treni, organizzazione dell'intermodalità e accessibilità delle stazioni. Tutti fattori che insieme costituiscono la vera forza del trasporto su ferro delle altre città europee e che concorrono a determinare attrattive dell'offerta rispetto all'automobile. Prendendo a riferimento la frequenza del servizio se consideriamo per le linee ferroviarie suburbane una frequenza "utile" per il passaggio dei treni di massimo uno ogni 15 minuti, in Italia si possono contare solamente 9 linee che rispettano questo parametro di cui 5 concentrate nell'area urbana di Roma. Al vertice di questa particolare classifica si collocano Germania e Regno Unito rispettivamente con 38 e 44 linee. In una scala cittadina emergono Parigi (17 linee) e Londra (20) che come raccontato sta puntando sempre di più sulla nascita di nuove linee suburbane ad alta frequenza di transito. In questo contesto, come accennato, Roma è l'unica città italiana a mostrare un discreto livello di sviluppo della risorsa "ferro"; questo dato però è parzialmente vanificato da una presenza insufficiente di metropolitane ed è quindi impensabile paragonare la situazione di Roma con quella di Berlino e Madrid che hanno in funzione rispettivamente 6 e 4 linee di ferrovie suburbane con frequenza dei treni di massimo 15 minuti. A Milano il dato generale è di una sola linea (S10) che rientra in questi parametri, ma nel tratto Bovisa-Porta Vittoria, detto Passante Ferroviario, il servizio delle "Linee S" diventa paragonabile agli standard europei in quanto vi si concentrano ben 5 linee facendo scendere l'attesa dei treni a 6 minuti. All'opposto di quella italiana la realtà tedesca è decisamente all'avanguardia e si colloca in posizione privilegiata grazie ad un complesso di linee di superficie (S-Bahn) presenti in numerose città, anche di medio-piccola grandezza, e con passaggi e servizi di pari grado rispetto alle metropolitane sotterranee. Anche il Regno Unito è in possesso di ferrovie regionali ben diffuse capillarmente ed in grado di sostituire la carenza di metro in molte città come Birmingham, Liverpool e Cardiff.

Qualità delle linee suburbane

Italia	Linee Suburbane con frequenza al max di 15 min.	Velocità Media (km/h)	Capienza massima del treno
Milano	1	35	1.004 posti
Roma	5	37	1.200 posti
Napoli	1	35	842 posti

Torino	-	31	369 posti
Genova	2	33	596 posti
Bologna	-	49	267 posti
Palermo	-	41	369 posti
Bari	-	23	583 posti
Totale e media	9	35,5	654,2
Germania			
Berlino	6	39	1.200 posti
Amburgo	4	40	1.000 posti
Monaco di Baviera	2	50	445 posti
Francoforte sul Meno	2	48	448 posti
Dortmund	4	48	448 posti
Colonia	4	48	448 posti
Norimberga	-	46	510 posti
Stoccarda	4	52	576 posti
Duisburg	-	48	448 posti
Hannover	-	40	452 posti
Dresda	2	52	600 posti
Rostock	1	52	600 posti
Bielefeld	1	62	n.d.
Duesseldorf	6	48	448 posti
Essen	2	48	448 posti
Totale e media	38	48,1	576,5
Francia			
Parigi	17	45	2.096 posti
Tolosa	3	48	339 posti
Lille	2	47	339 posti
Totale e media	22	46,6	924,6
Regno Unito			
Londra	20	35	1.120 posti
Glasgow	4	32	360 posti
Leeds	2	44	390 posti
Birmingham	4	48	520 posti
Manchester	3	42	390 posti
Liverpool	5	34	520 posti
Cardiff	5	40	360 posti
Belfast	1	46	480 posti
Totale e media	44	40,1	516,8
Spagna			
Madrid	4	52	997 posti
Barcellona	3	50	997 posti
Valencia	1	59	997 posti
Bilbao	3	48	724 posti
Siviglia	-	50	603 posti
Malaga	-	50	n.d.
Donostia	1	51	707 posti
Totale e media	12	51,4	837,5

Legambiente 2011⁶

Nella stessa tabella sono stati inseriti altri due parametri utili a ragionare di offerta del servizio: la **velocità media** e la **capienza massima dei treni**. Si può leggere una differenza marcata tra Italia e

⁶ Elaborazione su dati: Urbanrail.net; Trenitalia; Atac; Atm; Circumvesuviana; AMT Genova; AMT Catania; SFM Bologna; SFMR; S-Bahn.de; BVG; RATP; SNCF; Transpole; TCL; Tisseo; STAR; TFL; Nexus; SPT; Mersey Rail; Midland Metro; Arriva Trains; GMPTE; WYLTP; Cercanias; EuskoTren.

Germania o Spagna: nel nostro Paese i treni sono tendenzialmente più lenti, con una media di 35,5 km/h contro 48,1 della Germania e 51,4 della Spagna, il che implica tempi di percorrenza più lunghi; allo stesso tempo la capacità media delle ferrovie suburbane italiane è più elevata di quella tedesca (circa 654 posti contro i 576 della Germania) e comunque in linea con il resto d'Europa. Uno dei ragionamenti che possono emergere da questi dati è che viste anche le scarse frequenze dei treni in Italia si punta a trasportare più persone possibili con un singolo mezzo mentre, in Paesi come la Germania, le linee suburbane già numerose, si vanno ad aggiungere ad altrettanto numerose linee di metropolitana generando così un servizio diffuso e privo di problemi legati al sovraffollamento. Un discorso parallelo deve essere fatto ancora una volta sulla Spagna che con 837,5 posti in media e con una velocità di 51,4 km/h fa del trasporto suburbano una realtà paragonabile a quella dei Paesi del Nord Europa. Tra le città analizzate spicca la capienza massima dei treni RER di Parigi con 2.096 posti che distanzia le altre capitali europee: 1.200 a Berlino e Roma, circa 1.100 a Londra e circa 1.000 a Madrid.

Tutti questi vantaggi hanno però anche un costo, che si riscontra quando si parla degli **abbonamenti**. La differenza tra un cittadino londinese ed uno di una grande città italiana sta nell'offerta incomparabile ma anche nel costo dell'abbonamento che è arriva ad essere di 3-4 volte superiore. E così, a scendere, per le altre città inglesi, francesi, spagnole. Al tempo stesso però rimane altissima la competitività del trasporto pubblico rispetto all'uso dell'auto privata, in particolare per gli elevati costi per il parcheggio presenti in tutta Europa. Nel corso del 2011 però anche in Italia, a Milano, Bologna e Napoli, sono aumentate le tariffe degli abbonamenti; nonostante le prime reazioni dei cittadini possano risultare senza dubbio negative rispetto agli aumenti, non si può ragionare di un sistema urbano capillare ed efficiente che integri metro, tram, treni ed autobus senza pensare ad aumenti nel costo dei biglietti. Purtroppo la situazione attuale nelle città italiane è, in questa fase, concentrata nel limitare il più possibile i danni causati dai tagli governativi, il che implica una mancanza di risorse diffusa che non potrà garantire i giusti investimenti per lo sviluppo futuro delle reti di trasporto.

Al tempo stesso non mancano le opportunità per rendere più assimilabili i rincari e consentire un corretto efficientamento dei servizi urbani e suburbani. A Londra, nota proprio per l'esosità dei trasporti, nell'ultimo anno si è passati ad un sistema di tariffazione integrata che punta su due fattori principali: un nuovo tipo di abbonamento (*pay as you go*, paghi quanto utilizzi i mezzi) e la "penalizzazione" di chi utilizza il trasporto pubblico saltuariamente e nelle ore di punta, con tariffe più alte di quelle dei pendolari. Questi hanno così visto diminuire i costi dell'abbonamento e contemporaneamente limitare il sovraffollamento di metropolitane e treni proprio in quelle fasce orarie in cui si concentrano i loro spostamenti.

**Costo abbonamento integrato treni, metropolitane, tram,
autobus urbani ed extraurbani nelle aree urbane europee⁷.**

Area urbana	Euro al Mese
Londra	193,60*
Monaco di Baviera	163,90
Berlino	149
Barcellona	145
Madrid	114,80
Parigi	109,90 (+5 di attivazione tessera)
Amburgo	93,30
Milano	89 (+10 di attivazione tessera valida 4 anni)
Glasgow	78,50*
Birmingham	76,50*
Lione	72,90 (+5 di attivazione tessera)
Bologna	71 (46 abbonamento extraurbano+ 25 integrazione urbana)
Valencia	67,80 (+4 di attivazione tessera)
Roma	51
Napoli	48
Torino	44
Bari	28,80

Legambiente 2011⁸

Anche un semplice **confronto tra tratte pendolari**, quelle comprese tra i 20 ed i 24 km di lunghezza, mostra come ci siano notevoli diversità all'interno del nostro Paese (si va dai 3,40 euro di Lombardia e Campania ad 1,90 della tratta del Lazio) e soprattutto nel confronto col resto d'Europa, dove ad esclusione della Spagna i prezzi indicati superano addirittura di 3 volte quelli delle tariffe italiane. Si deve considerare che negli altri Paesi europei il costo dell'abbonamento ha spesso dei vantaggi fiscali ed è comunque molto più vantaggioso rispetto a quello del biglietto singolo. Inoltre nella gestione del servizio e nella spesa per gli investimenti (acquisto treni e

⁷ **Roma:** Validità su tutti mezzi pubblici di Roma, Metro, Cotral e Trenitalia seconda classe nella Provincia di Roma. **Milano:** Valido sulla rete urbana ed interurbana ATM, su tutte le linee interurbane integrate nel SITAM. Vale anche sul Passante Ferroviario e sui tratti in Milano di Trenord nelle Province di Milano e Monza Brianza. **Napoli:** Utilizzabile per spostamenti da un Comune di fascia limitrofa verso Napoli (e viceversa). Consente l'utilizzo del servizio urbano di Napoli e dei servizi extraurbani delle Aziende aderenti al Consorzio UNICOCAMPANIA. Per i Comuni ricadenti nelle aree suburbane dei capoluoghi di Provincia, consente l'utilizzo dei servizi suburbani delle Aziende aderenti. E' necessario convalidarlo su ogni mezzo utilizzato. **Torino:** Abbonamento personale valido nelle zone corrispondenti al percorso indicato sulla tessera personale. Sui treni Trenitalia dà diritto alla 2a classe. (Area Urbana+2 zone). **Bologna:** Permette di utilizzare sia le linee suburbane ed extraurbane Atc sia le linee ferroviarie FS lungo le direttrici Porrettana, Galliera o Persicetana nella fascia chilometrica fino a 28 Km da Bologna. **Bari:** abbonamento mensile valido per il collegamento della FM1. **Berlino:** zone A-B-C di Berlino + 2 distretti del Brandeburgo, su U-Bahn, S-Bahn, ferrovie e mezzi di superficie. **Monaco di Baviera:** valido su 14 anelli tariffari che comprendono l'area urbana di Monaco e le zone limitrofe (subito oltre l'Aeroporto) su S-Bahn, U-Bahn e mezzi di superficie. **Amburgo:** valido su tutti i mezzi dell'area urbana di Amburgo. **Parigi:** tutte le zone dell'Ile-de-France comprese Metro, RER e mezzi di superficie. **Lione:** Metro, tram e autobus di Lione e treni regionali SNCF nelle 2 fasce fuori Lione. **Londra:** 6 fasce della Greater London, su Metro, suburbane, tram e bus. **Glasgow:** Valido su Metro, suburbane, tram e autobus per le 3 Zone che costituiscono la "Greater Glasgow" (Glasgow ed hinterland) per 4 settimane indifferentemente dal mese in corso. **Birmingham:** valido su suburbane, tram e autobus per 4 settimane indifferentemente dal mese in corso. **Madrid:** tutte le Metro, tram, suburbane e autobus della Comunidad de Madrid. **Barcellona:** tutte le Metro, tram, suburbane e autobus dell'area metropolitana di Barcellona, per 4 settimane indifferentemente dal mese in corso. **Valencia:** tutte le Metro, tram e autobus dell'area metropolitana di Valencia, per 4 settimane indifferentemente dal mese in corso (non è valido sulle linee suburbane). *Per le città di Londra, Glasgow e Birmingham i prezzi sono espressi in Sterline. Al cambio attuale il corrispettivo in Euro è: Londra 222,7, Glasgow 90,30, Birmingham 88.

⁸ Elaborazione su dati: ATM; ATAC; MetroNapoli; GTT Torino; ATC Bologna; AMTAB; BVG; HVV; MVG; RATP; TCL; Tisseo; TFL; SPT; Midland Metro; MetroMadrid; TMB; MetroValencia; Ferrotramviaria.

miglioramento delle linee e stazioni) oltre alla quota di guadagni dalle tariffe vi è sempre un contributo pubblico che quasi ovunque è superiore a quello italiano.

Confronto dei costi tra tratte pendolari nelle principali Regioni italiane e nel resto d'Europa

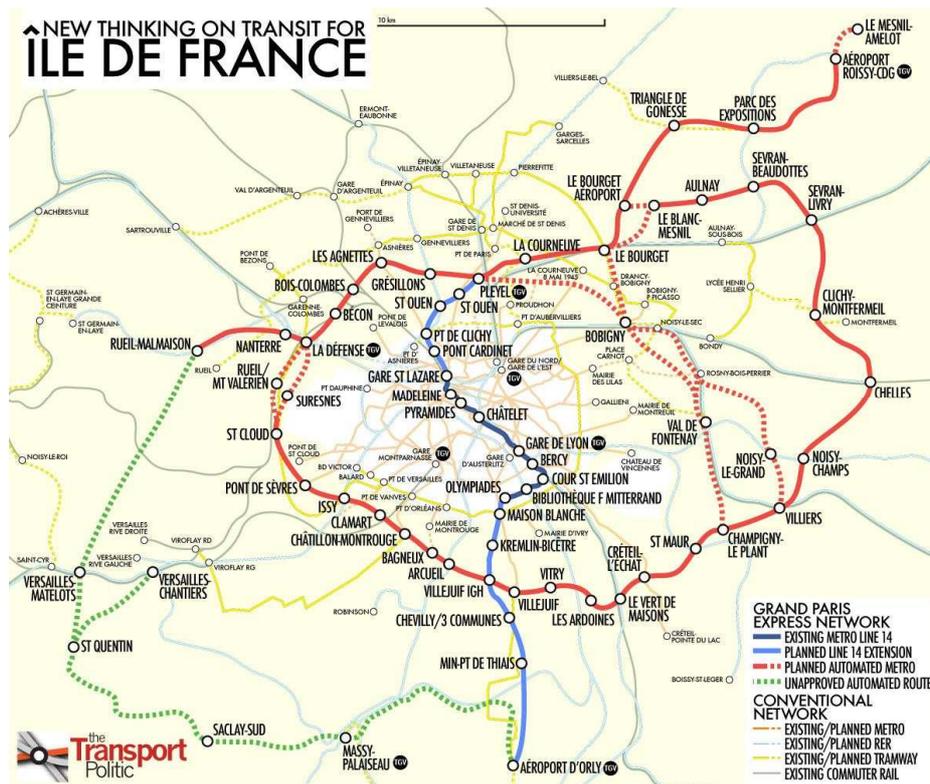
Regione e Paese europeo	Tratte di circa 20 km	Costo (euro)
Lombardia	Legnano-Milano	3,40
Campania	Caserta-Napoli	3,40
Liguria	Ronco Scrivia-Genova Sampierdarena	3,00
Emilia-Romagna	Castel San Pietro-Bologna	2,80
Veneto	Venezia Mestre-Treviso	2,80
Toscana	Firenze Rifredi-Montelupo	2,50
Piemonte	Torino-Piscina di Pinerolo	2,50
Puglia	Bisceglie-Bari	2,30
Lazio	Pavona-Roma Termini	1,90
Germania		
	Stuttgart-Pforzheim	11,10
Francia		
	Paris Nord- Persan	8,50
Regno Unito		
	Grays-London Fenchurch	7,90
Spagna		
	Aranjuez-Madrid Atocha	1,50

Legambiente 2011

Focus: le S-Bahn in Germania, la RER a Parigi e l'intermodalità a Londra

Relativamente alle cosiddette **metropolitane di superficie**, mentre in Italia non viene adeguatamente sfruttato il patrimonio di ferrovie locali presenti in molte città, la Germania è il Paese europeo che porta i migliori esempi per questo mezzo di trasporto. Città come Berlino, Monaco di Baviera, Stoccarda, Amburgo, Norimberga e l'area metropolitana del Reno, vantano un sistema efficiente ed integrato tra metropolitane classiche e **linee S** (S-Bahn) già presente da molti anni (nel caso di Berlino la prima linea risale al 1930!). Una delle caratteristiche di queste linee è l'ampio bacino di utenza che viene raggiunto, anche a grandi distanze rispetto ai centri cittadini, mentre all'interno delle città la separazione con le linee ferroviarie tradizionali permette il transito rapido ed indipendente delle linee S. L'unica esperienza italiana che si può accostare alle S-Bahn tedesche è quella della città di Milano; nel capoluogo lombardo, grazie alla realizzazione del Passante Ferroviario le linee di superficie provenienti dall'Hinterland vengono convogliate nel centro della città svolgendo la funzione di una vera e propria metropolitana, vista anche la frequenza di passaggio ravvicinata dei treni ed i collegamenti con gli altri mezzi di trasporto su ferro.

Tra i buoni esempi provenienti dall'estero vanno citate le **linee RER** (Rete Espressa Regionale) della Regione di Parigi. Le linee, che fuori Parigi si sviluppano in superficie mentre sono sotterranee all'interno della città, sono presenti sin dalla metà dell'Ottocento. La lunghezza complessiva delle RER è di quasi 600 km suddivisi in 5 linee con varie diramazioni. Anche il materiale rotabile svolge un ruolo importante essendo tra i più capienti d'Europa: fino a 2.670 posti disponibili nei nuovi convogli con 10 carrozze. Un ulteriore slancio alle RER viene dal grande progetto, approvato nel corso del 2011, chiamato *Grand Paris Express*. L'opera consiste in una nuova grande rete di 175 km e 57 nuove stazioni, per un costo di 30 miliardi di euro, che collegherà tutti gli aeroporti parigini, le aree periferiche ed il centro per rendere maggiormente competitivo il trasporto su ferro in quelle municipalità che formano l'area metropolitana dell'*Ile de France*.



Futuro sviluppo delle linee RER nell' Ile-de-France

Sono stati citati questi due casi anche per far capire quanto i risultati vadano a confermare le giuste scelte fatte in queste città. A Parigi e, soprattutto, a Berlino nel corso degli ultimi decenni si è andati nella direzione di incoraggiare e rendere economicamente competitivo il trasporto su ferro.

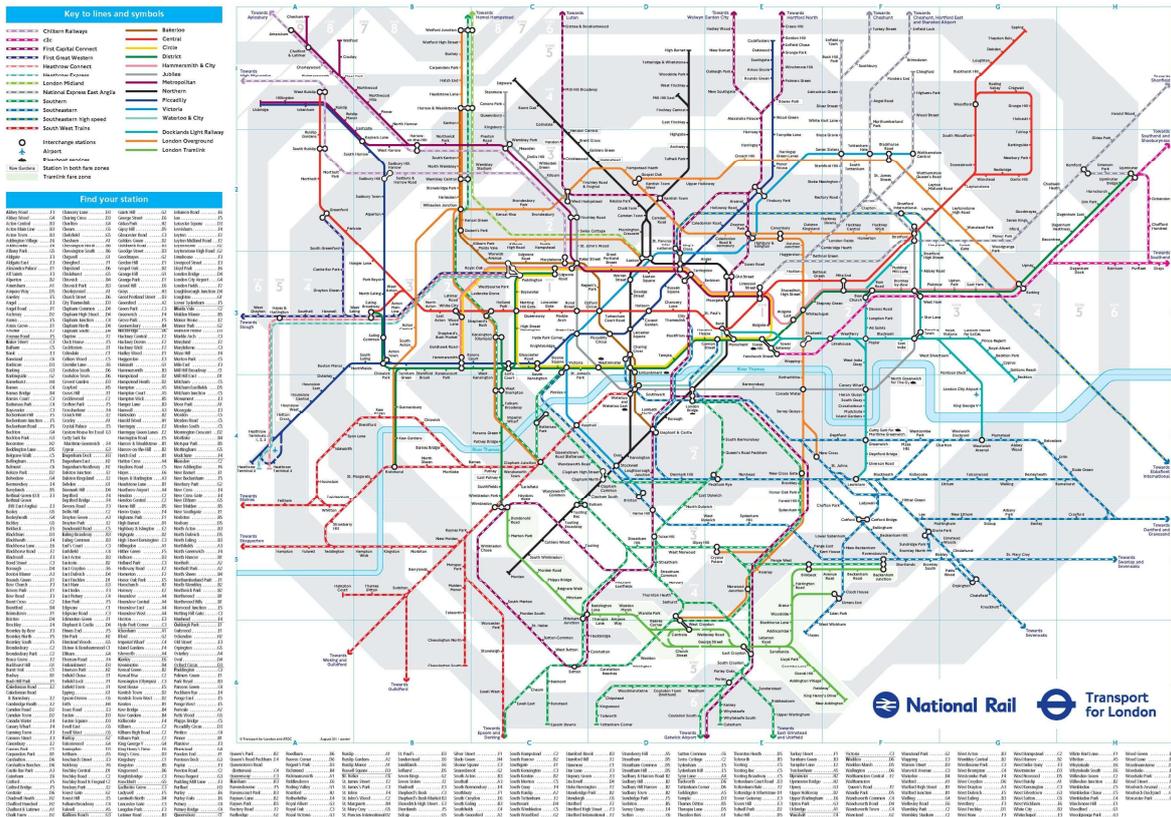
Nella capitale francese ogni anno sono quasi 3 milioni di viaggi realizzati sulla rete di metro e RER con un incremento costante di circa il 2% all' anno su tutti i mezzi del trasporto pubblico locale ma in particolare sulla metro e sulla linea A della RER si registrano incrementi superiori al 3% annuo.

Questi dati sono affiancati da quelli degli spostamenti quotidiani rispetto agli altri mezzi di trasporto; nell'area urbana di Parigi, infatti, quasi il 65% della popolazione sceglie il TPL, di questi ben il 66% utilizza mezzi che viaggiano su ferro. Il tasso di motorizzazione, al contrario, è inferiore a quello di qualsiasi città italiana, con 455 auto ogni 1.000 abitanti.

A Berlino ogni anno la rete cittadina del trasporto pubblico trasporta circa 906 milioni di passeggeri, pari a oltre 2,4 milioni di persone al giorno. Nel solo anno 2008 si è registrato un aumento del numero degli abbonamenti di ben 20.000 persone arrivando alla cifra record di 220.000 abbonati che, tanto per fare un raffronto, equivale al numero degli abbonati nella Regione Campania. Nonostante le tariffe presenti a Berlino siano tra le più alte d'Europa i risultati ottenuti sono clamorosi rispetto agli standard italiani: il tasso di motorizzazione è il più basso d'Europa (322 auto su 1.000 abitanti) mentre tra le grandi capitali Berlino è l'unica che può vantare un uso della bicicletta elevato, pari al 10% circa degli spostamenti quotidiani.

Nella più grande città d'Europa, Londra, oltre al già citato nuovo sistema integrato di biglietti ed abbonamenti colpisce il grande sviluppo delle **linee suburbane**, gestite da una decina di diverse compagnie. Dal 1999 la società "Transport for London" ebbe il potere di coordinare la gestione dei trasporti intermodali nell'area della Greater London, sviluppando un progetto di collaborazione con il Department for Transport (responsabile delle strategie ferroviarie), il Network Rail (proprietario delle infrastrutture) e le diverse società ferroviarie che gestiscono le linee ferroviarie nella regione. Grazie a questo tipo di organizzazione è stato possibile effettuare gli investimenti i cui risultati

parlano chiaramente: sulla sola rete di ferrovie suburbane dell'area di Londra sono effettuati ogni anno 800 milioni di viaggi! Tutto questo ha anche portato ad una grande partecipazione popolare sulle discussioni che vengono proposte alla nascita di nuovi progetti sulla rete di trasporto, includendo inevitabilmente i temi legati all'urbanistica, ma anche ad una sempre maggiore consapevolezza dei cittadini sui vantaggi ambientali ed economici del trasporto su ferro. Proprio da questo punto di vista sono clamorosi i risultati raggiunti dalla *Congestion Charge*. Il pedaggio per gli automobilisti, introdotto nel 2003, ha consentito di avere certezza sui fondi da reinvestire nel trasporto pubblico, e con cifre notevoli; nel solo biennio 2009-2010 sono stati 148 i milioni di sterline entrati nelle casse cittadine (173 milioni di Euro) e contemporaneamente sono aumentati i viaggi effettuati su autobus (+10%) e bici (+50% nel centro storico).



Sistema integrato su ferro (tram, ferrovie regionali, suburbane e metropolitane) a Londra