

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO
INDAGINE CONOSCITIVA

16.

SEDUTA DI MARTEDÌ 21 GIUGNO 2011

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI E MERCI	
Audizione di rappresentanti di Legambiente:	
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 4, 5
Monai Carlo (IdV)	4
Nanni Gabriele, <i>Componente dell'ufficio trasporti di Legambiente</i>	3
ALLEGATO: Documento depositato dai rap- presentanti di Legambiente	7

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Italia dei Valori: IdV; Iniziativa Responsabile Nuovo Polo (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): IRNP; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 9,30.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti
di Legambiente.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, l'audizione di rappresentanti di Legambiente.

Do la parola al dottor Gabriele Nanni, componente dell'ufficio trasporti di Legambiente, per lo svolgimento della relazione.

GABRIELE NANNI, *Componente dell'ufficio trasporti di Legambiente*. Grazie e buongiorno a tutti. Legambiente, da quando ha fatto nascere la campagna denominata «Pendolaria», ha le idee abbastanza chiare sul tema dei trasporti.

Il tema della liberalizzazione ci trova fondamentalmente d'accordo, poiché desi-

deriamo una spinta verso la concorrenza e la qualità dei servizi, che ci auguriamo sia sempre maggiore per i viaggiatori. Ovviamente, questo discorso si affianca a quello del trasporto merci.

Il problema è istituire, soprattutto in una fase di cambiamento come questa, un'*Authority* o, comunque, un ente di competenza che a quel punto diventerebbe fondamentale, ad esempio nel caso dei passeggeri, anche per decidere e gestire le tariffe, nonché l'innesto di nuovi treni e la gestione delle linee.

In particolare, quello che potrebbe succedere a breve sui treni ad alta velocità e sulla linea ad alta velocità ci vede sicuramente favorevoli, quindi lo accettiamo molto positivamente; al tempo stesso, siamo coscienti, anche perché ci occupiamo fondamentalmente dei passeggeri pendolari, che l'alta velocità diventerà un settore sempre più di punta, importante e di qualità per l'Italia come Paese, e che la concorrenza andrà a inserirsi su un settore che già, come offerta, garantisce molto rispetto a quello che potrebbe essere il futuro del trasporto pendolare.

A questo riguardo, noi chiediamo ovviamente nuovi treni, maggiore qualità e sicuramente una liberalizzazione, magari studiata sul modello inglese o comunque calando quel modello sulla situazione italiana. Parliamo di dare — questo è un altro punto fondamentale — dei pacchetti di linee e di tratte. Le polemiche nate negli ultimi mesi, circa il fatto che il nuovo gestore privato si inserisca e prenda quello che vuole — per esempio la linea che, economicamente parlando, può dare solo vantaggi — sono giuste. Un'eventualità del genere non ci piacerebbe: bisogna che ognuno si assuma le

proprie responsabilità. Entrare in questo settore significa anche prendere delle tratte non convenienti economicamente, almeno al momento, e magari spingerle in futuro dando nuovi servizi, servizi diversi, qualità maggiore.

Siamo molto favorevoli alle liberalizzazioni fatte bene, che pensino al trasporto dei passeggeri in termini di qualità, di prezzi e di gestione.

Per quanto riguarda il tema delle merci, un punto fondamentale è quello della sicurezza. Anche in questo caso, un'*authority* dovrà pensare sicuramente innanzitutto a questo tema, non solo per l'incidente di Viareggio di qualche anno fa, ma perché è uno degli aspetti fondamentali. In quel caso, appunto, non si trasportavano passeggeri ma si trasportavano merci pericolose. In Italia non è facile costruire nuove linee, quindi creare nuove linee merci sarebbe sempre più difficoltoso.

Torno a parlare del trasporto passeggeri. Fondamentalmente si parla sempre della necessità delle infrastrutture, della carenza in generale di infrastrutture dei trasporti in Italia. Questa è sicuramente una questione, che però potrebbe deviare l'attenzione dai reali problemi. Il centro-sud è palesemente arretrato da questo punto di vista, ma nel centro-nord non è sempre così. Soprattutto, una questione comune unisce tutta l'Italia: le città. Da Torino a Palermo — come anche a Roma, lo possiamo vedere tutti i giorni — usufruiamo di vecchie linee. Le linee dei pendolari attuali, qui a Roma come a Palermo e in altre città, sono vecchie linee ferroviarie che una volta avevano altre funzioni e che sono state adattate agli scopi del pendolarismo.

Questo è un settore in cui sicuramente bisogna investire, finanziare, stanziare risorse (parlo di metropolitana e quant'altro). Approfondendo ciò che emerge dal risultato della legge obiettivo, in teoria andrebbero bene le opere previste, poche ma importanti, a dire il vero; realizzarne tante e in maniera capillare sarebbe un passo fondamentale nel 2011 per un Paese come l'Italia. Peraltro, quello dei trasporti è un settore che può dare

veramente anche una spinta all'economia, sia per realizzare quello che serve sia perché permette alla gente di recarsi al lavoro in maniera molto più semplice e, dal nostro punto di vista, in maniera più ecologica.

Considerati peraltro gli obiettivi che ci impone l'Unione europea, questo sarebbe uno dei settori fondamentali su cui puntare e, rispetto agli altri, in termini di emissione di CO₂ e come obiettivo dell'Unione europea, è sicuramente il settore al momento più trascurato.

Sulle energie rinnovabili si lavora molto; sull'edilizia sicuramente si stanno mettendo in campo strumenti, anche normativi; quello dei trasporti, invece, dal nostro punto di vista è un settore un po' trascurato. Grazie.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Nanni. Ricordo che Legambiente ci ha trasmesso il rapporto «Pendolaria 2010», che è a disposizione della Commissione e che sicuramente contiene tanti dati e informazioni di grandissima utilità; non ultimo, il dato riferito alla presenza di linee metropolitane nel nostro Paese rispetto agli altri Paesi europei. È il dato, secondo me, più importante, poiché il problema dei pendolari — come lei ha ricordato — riguarda in particolar modo le grandi aree urbane, e quindi i collegamenti metropolitani; le linee ferroviarie suburbane sono evidentemente fondamentali e alla base di tutto questo. Vi è poi il problema del materiale rotabile, che, unitamente al primo, rappresenta la causa maggiore dei disagi dei nostri pendolari. Sicuramente, quindi, questi due fattori sono determinanti per la cattiva offerta a favore dei pendolari che c'è oggi sul mercato italiano.

Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

CARLO MONAI. Intervengo solo per ringraziare il rappresentante di Legam-

biente della sua presenza a questa audizione. Vorrei garantire, a nome dell'Italia dei Valori, che faremo in modo di trasferire ai colleghi commissari che oggi, evidentemente, non sono riusciti ad essere presenti le informazioni che lei ci ha trasmesso e soprattutto questo importante documento, che ci dà spunti interessanti anche dal punto di vista comparativo con gli altri Paesi.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora il dottor Gabriele Nanni per la relazione e per il documento depositato, di cui autorizzo

la pubblicazione in allegato alla seduta odierna (*vedi allegato*), e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 25 luglio 2011.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

ALLEGATO



Rapporto Pendolaria 2010

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



nell'ambito della campagna

Pendolaria

LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO



LEGAMBIENTE

Curato dall'Ufficio Energia e Trasporti di Legambiente: Edoardo Zanchini, Gabriele Nanni, Katiuscia Eroe.
I dati che riguardano le Regioni sono stati elaborati attraverso un questionario compilato dagli uffici degli assessorati ai trasporti e verificati con i dati di bilancio e delle principali pubblicazioni del settore.

Impaginazione e grafica: Luca Fazzalari

PREMESSA

Il 2011 sarà, con tutta probabilità, l'anno nero del trasporto ferroviario in Italia. Sì, perché senza alcuna consapevolezza di quanto sta accadendo, e nel più totale silenzio mediatico politico, si stanno determinando tutte le condizioni per provocare il prossimo anno un autentico e drammatico salto nel buio al trasporto ferroviario nel nostro Paese. I vertici delle Ferrovie dello Stato hanno pochi giorni fa annunciato¹ che verranno tagliati 154 treni a lunga percorrenza (su 600), perché in perdita, a partire dall'anno prossimo. Mentre per quanto riguarda il servizio ferroviario pendolare mancano 800 milioni di Euro rispetto al 2010, ossia il 45% delle risorse necessarie per garantire il servizio, già spesso carente. La conseguenza inevitabile sarà un drastico taglio dei treni in circolazione per i cittadini che ogni giorno scelgono il mezzo di trasporto più sostenibile per recarsi a lavoro, a scuola, all'università. Per ora i tagli non si vedranno nell'orario ferroviario che entrerà in vigore il 13 Dicembre, ma la ragione è banale: non ci sono i tempi tecnici per mettere in atto questa decisione e le Regioni, responsabili dei contratti di servizio, non sanno al momento che pesci prendere, dove tagliare e di quanto aumentare i biglietti. Nel frattempo, il Ministro delle infrastrutture Altero Matteoli tace, potendo contare su un generale silenzio rispetto a una situazione drammatica. E riesce malgrado tutto a ottenere, anche in questa Finanziaria di tagli, 400 milioni per l'autotrasporto e 1.230 milioni di Euro per nuove strade e autostrade, tra Legge Obiettivo e Expo di Milano.

Legambiente lancia un vero e proprio grido di allarme con il Rapporto Pendolaria 2010. Occorre impedire una prospettiva di abbandono del trasporto ferroviario semplicemente folle in un'epoca come quella che stiamo vivendo, con città sempre più inquinate e congestionate, e con il trasporto su gomma responsabile di oltre il 20% delle emissioni di CO₂ prodotte nel nostro Paese, e una tendenza in costante crescita. Nei prossimi mesi sarà importante organizzare 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. Insomma, dovremo batterci per dare visibilità e forza a una battaglia di civiltà come quella di avere nelle città italiane treni nuovi, più numerosi e puntuali riducendo il bisogno del mezzo privato. 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.

Ma i tagli previsti al servizio pendolare dipendono forse da un calo della domanda? Nulla di più lontano dalla realtà: tra il 2008 e il 2010 il numero di persone che ogni giorno prendono il treno per ragioni di lavoro e di studio è aumentato dell'11,5%, sono 300mila in più, secondo l'aggiornata fotografia del Rapporto Pendolaria 2010 di Legambiente. Complessivamente sono 2milioni e 700 mila le persone che tutte le mattine prendono i treni pendolari in un servizio operato da 22 gestori (in primis Trenitalia). E molti di più sono quelli che complessivamente si muovono verso le grandi e piccole città, 14 milioni complessivamente secondo il Censis, e che in larga parte utilizzano l'auto. Ed è importante sottolineare come il 70% di coloro che utilizzano l'auto si dichiarano disponibili a cambiare e a prendere il treno qualora il servizio fosse competitivo. Ma la crescita della domanda pendolare non deve stupire, basta conoscere minimamente la crescita delle periferie italiane o guardare un qualsiasi censimento Istat per verificare come tra il 1990 e il 2010 tutti i Centri Capoluogo hanno perso abitanti, mentre sono cresciuti a dismisura, in alcuni casi raddoppiando gli abitanti, i Comuni dell'hinterland. Eppure, di fronte a cambiamenti così profondi la politica guarda da un'altra parte. Si perché quello che il Governo ha fatto con le manovre economiche di Luglio e di Dicembre è una scelta oltre che sbagliata soprattutto irresponsabile. In pratica sono stati cancellati i trasferimenti alle Regioni per il fondo del servizio ferroviario locale pari a 1.215 milioni di Euro². La beffa è che con la manovra di Dicembre si è pensato di calmare le proteste degli assessori regionali individuando 425 milioni di Euro che però non sono altro che le risorse stanziare lo scorso anno per l'acquisto di treni pendolari e mai impegnati. E che ora verranno utilizzati dalle Regioni per "salvare" la circolazione di quelli esistenti. Quindi meno treni e le solite vecchie carrozze. Sì, perché negli ultimi anni neanche un Euro statale è stato impegnato per l'acquisto di nuovi treni, e del progetto "1000 treni per i pendolari" lanciato durante il Governo Prodi non si sono avute più notizie. L'ulteriore rischio per i pendolari è che persino gli stanziamenti previsti da Trenitalia per l'acquisto di nuovi treni e il revamping delle carrozze si possa fermare, proprio perché legato ai contratti di servizio con le Regioni che a questo punto sono a rischio per mancanza di risorse.

¹ Si veda intervista pubblicata il 5 Dicembre 2010 su Il Sole24Ore, con l'AD delle Fs Mauro Moretti.

² Abrogando gli articoli 8 e 9 della Legge 422/1997.

³ Legge 244/2007, art. 1, comma 302, abrogato dal Decreto Legge 78/2010, articolo 14, comma 2

se. L'errore, e l'incredibile irresponsabilità delle scelte operate dal Governo, sta soprattutto nell'aver tagliato le risorse e contemporaneamente aver soppresso la norma contenuta nella Finanziaria 2008³, che consentiva

alle Regioni a partire dal 2011 di trattenere una quota dell'accisa sul gasolio per il servizio ferroviario locale. Ed invece così le ha lasciate da sole a gestire una autentica emergenza.

CORRISPETTIVI PER IL TRASPORTO REGIONALE⁴ DALLO STATO A TRENITALIA

Anno	2008	2009	2010	2011
Corrispettivi storici	1.560	1.604	1.714	977

Elaborazione Legambiente su dati Trenitalia

STIMA DEI TAGLI NEL SERVIZIO FERROVIARIO PENDOLARE PER IL 2011

Regioni	2010 importo Cds con Trenitalia, (Mln €)		2011 stima per le risorse statali (Mln €)	2010-2011 Stima riduzione importo Cds per i tagli del Governo ⁵ (%)
	Da risorse statali	Da risorse regionali		
Abruzzo	12,8	3,16	7,2	-34,8
Basilicata	6,5	0	3,6	-44,6
Calabria	21,2	0	11,8	-44,3
Campania	156,5	6,06	87,1	-42,7
Emilia-Romagna	69,31	30,82	38,7	-32,6
Lazio	163,0	1,99	91,4	-43,9
Liguria	87,2	7,2	48,9	-43,9
Lombardia	257,96	59,6	144,6	-35,2
Marche	37,53	2,78	21,3	-40,2
Molise	20,6	0	11,6	-43,7
Piemonte	161,03	11,2	93,4	-42,0
Puglia	60,0	0	33,7	-43,8
Toscana	197,31	40,4	110,4	-36,5
Umbria	35,95	0	20,1	-44,1
Veneto	118,27	3,82	66,2	-42,6

Legambiente, 2010

Di fronte a una situazione di questo tipo le Regioni sono chiamate a una prova di maturità e responsabilità. Una prima questione che va sottolineata, è legata all'**inadeguata reazione che hanno opposto rispetto a un taglio che non ha paragoni rispetto ad altre voci di spesa statali**, ad esempio, per rimanere nell'ambito dei trasporti quelle per le infrastrutture. Occorre che riprenda la pressione nei confronti del Governo perché la situazione nel 2012 e negli anni successivi non potrà che peggiorare in assenza di un provvedimento che ripristini almeno l'accisa sui carburanti. Una seconda, delicata,

questione riguarderà **le scelte immediate da compiere per fare in modo che il 2011 non diventi un anno drammatico per i pendolari**. Al momento le reazioni da parte delle Regioni sono in ordine sparso, quelle che negli anni hanno mostrato maggiore attenzione ai pendolari (Emilia Romagna, Toscana) stanno cercando di far fronte con assestamenti di bilancio per limitare i tagli dei treni entro il 5-10% a fronte di un aumento delle tariffe del 10-20%. In quasi tutte le altre la situazione sembra fuori controllo, per cui si rincorrono voci di aumenti delle tariffe che potranno arrivare al 30% (come

⁴ Nella tabella sono riportate le voci di trasferimento statali per le Regioni a Statuto ordinario, per quelle a Statuto speciale c'è comunque un taglio ma la rendicontazione è differente perché ancora non è completato per tutte le Regioni il passaggio al regime ordinario. Si veda per questo il capitolo 1.

⁵ Per la stima si è considerato un contributo da parte delle Regioni per il 2011 invariato rispetto al 2010.

in Liguria) o a tagli da rinegoziare più avanti direttamente con il Governo (qualcuno, come il Lazio e il Veneto, contando sulla vicinanza politica). In ogni caso occorre tenere presenti due aspetti in queste valutazioni che si rincorrono. La leva delle tariffe è comunque limitata a fronte di un taglio di questa entità, solo un raddoppio del prezzo di biglietti e abbonamenti potrebbe permettere un recupero delle cifre su cui si sta ragionando. Ma in questa fase economica e in assenza di investimenti nessuno si azzarderebbe a proporla. La seconda riguarda i contratti di servizio con Trenitalia - in pratica in vigore ovunque dopo il passo indietro del Piemonte sulle gare - e che per i prossimi anni prevedono servizi e investimenti per l'acquisto di nuovi treni (stimati in 1,5 miliardi) a fronte di risorse pari a quelle del 2010. Il rischio è che questi contratti saltino in diverse Regioni o debbano essere rinegoziati al ribasso, riducendo ancora la possibilità, peraltro già limitata, di vedere almeno qualche nuovo treno tra quelli sopravvissuti. **Insomma le Regioni si devono dare una mossa e qualcuna si deve anche finalmente svegliare.**

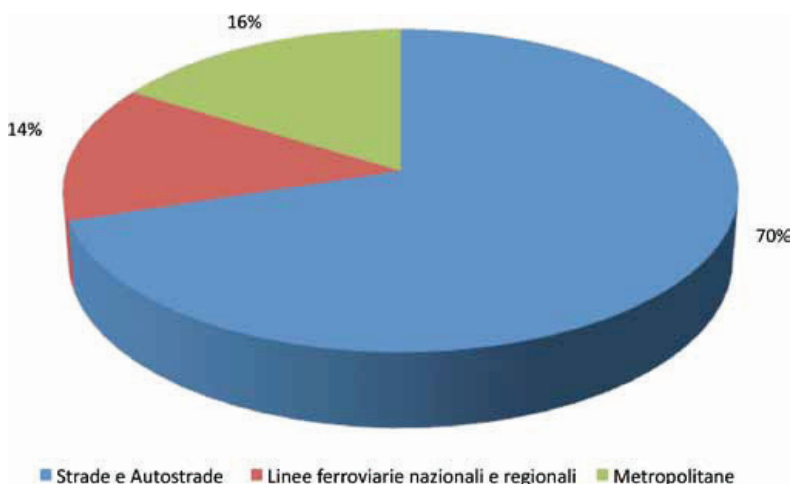
GLI INVESTIMENTI STATALI PREMIANO LA STRADA A DANNO DELLA FERROVIA.

Ma è un problema di scarsità delle risorse? Assolutamente no, per costruire autostrade e strade e per l'auto-

trasporto sono stati distribuiti decine di miliardi di Euro in questi anni e si continua a farlo. In questo Rapporto sono presentati dei numeri semplicemente stupefacenti. **Sull'autotrasporto, dal 2000 ad oggi, sono piovuti 4 miliardi di Euro**, e neanche l'ultima finanziaria ha fermato un generoso stanziamento di 400 milioni per sconti sui pedaggi, sgravi fiscali, detrazioni varie. **Per quanto riguarda strade e autostrade**, lo stesso Ministero di Matteoli ci racconta come attraverso la Legge Obiettivo, **sono stati finanziati complessivamente interventi dal 2002 ad oggi per oltre 35 miliardi di Euro.**

Gli effetti della Legge Obiettivo cominciano a poter essere valutati e quantificati. E a leggere i dati ufficiali del Ministero delle Infrastrutture si dimostra che il provvedimento approvato nel 2001 dal Governo Berlusconi ha portato a perseguire **una precisa strategia della mobilità: far crescere il traffico su gomma in Italia nei prossimi anni.** A raccontarlo sono i dati sui finanziamenti da parte dei Governi che si sono succeduti in questi anni, che hanno premiato per **il 70% gli investimenti in strade e autostrade.** Da registrare è purtroppo la scarsa attenzione per i finanziamenti destinati alle reti metropolitane, che raggiungono appena il 16% del totale, mentre ancora una volta la situazione più drammatica è quella delle linee ferroviarie con il solo 13,7% degli investimenti totali.

FINANZIAMENTI LEGGE OBIETTIVO 2002-2010 PER MODALITÀ



Legambiente, 2010. Elaborazione su dati Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Allegato G DPEF 2010.

I Governi che si sono succeduti dal 2001 ad oggi hanno operato in perfetta continuità, senza nessuna differenza nell'operato e nell'impostazione culturale tra i Ministri Lunardi, Di Pietro, Matteoli. Del resto l'Italia è l'unico Paese in Europa che finanzia strade e autostrade con risorse pubbliche che sono doppie rispetto a quelle previste per le ferrovie nazionali e regionali. Ed è

questa la ragione per cui il servizio ferroviario pendolare in Italia ha standard così distanti dal resto dei Paesi europei (come analizziamo puntualmente nell'ultimo capitolo) e per cui è così forte l'invidia nei confronti dei pendolari non solo di Berlino o Barcellona, ma persino di città come Bilbao, Duesseldorf, Cardiff.

LEGGE OBIETTIVO: FINANZIAMENTI STATALI PER TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURE 2002-2010

Tipo di infrastruttura	Finanziato Legge Obiettivo (mln Euro)	Finanziato con altri fondi (mln Euro)	Totale finanziamenti (mln Euro)	Finanziamenti per modalità
Strade e Autostrade	8.060,3	27.498,5	35.558,8	70,1%
Linee ferroviarie nazionali e regionali	587,8	6.369,4	6.957,2	13,7%
Metropolitane	1.723,8	6.491,9	8.215,7	16,2%
Totale	10.371,9	40.359,8	50.731,7	100%

Legambiente 2010. Elaborazione su dati Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Allegato G DPEF 2010.

Ovviamente se ci si sposta ai **fabbisogni da reperire**, e quindi non disponibili al momento, sono per la stragrande maggioranza destinati alle ferrovie; si tratta del 61%

dei fondi totali, mentre per strade ed autostrade “appena” il 30% è la quantità di finanziamenti mancanti allo stato attuale.

LEGGE OBIETTIVO: FABBISOGNI DA REPERIRE PER TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURE

Tipo di infrastruttura	Costo totale (mln Euro)	Peso sul totale dei costi	Fabbisogni da reperire (al 2010, mln Euro)	Fabbisogni da reperire rispetto al costo totale
Strade e Autostrade	47.432,9	49,8%	14.067	30,5%
Linee ferroviarie nazionali e regionali	35.061,4	36,8%	28.104,3	60,9%
Metropolitane	12.721,7	13,4%	3.936,5	8,6%
Totale	95.216	100%	46.107,8	100%

Legambiente 2010. Elaborazione su dati Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Allegato G DPEF 2010.

Ma anche i dati più recenti riferiti al 2009 e 2010 sui bandi di gara presentati mostrano questa tendenza. Ossia che nonostante il calo generalizzato del numero di bandi di gara per opere infrastrutturali, dovuto alla crisi economica, ci si trova nuovamente a fare i conti con una grande differenza tra l'attenzione data alle strade e

quella rivolta alle ferrovie. Il divario esistente nel 2009 è cresciuto a dismisura nel 2010 con oltre 90 milioni di Euro di differenza tra i valori dei bandi per le strade e quelli per le ferrovie. Per quest'ultima inoltre si registra un calo sia nel numero di gare presentate sia nell'importo complessivo dei bandi.

MA LE REGIONI NON SONO DA MENO NEL PRIVILEGIARE LA STRADA A DANNO DELLA FERROVIA...

Purtroppo le Regioni, anche se con alcune differenze, non sono state da meno nel privilegiare complessivamente l'attenzione nei confronti della strada rispetto al trasporto ferroviario. Questa preferenza si legge con tutta evidenza nei dati che riguardano le infrastrutture ma anche nelle risorse assegnate al servizio ferroviario pendolare. I dati della tabella che segue parlano da soli e dovrebbero portare ad aprire una discussione seria rispetto alla riforma Bassanini, che ha trasferito i poteri in materia di servizio ferroviario locale alle Regioni. Dal 2010 spetta infatti a queste 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). Ma l'obiettivo di legare al potere di controllo anche la leva degli investimenti aggiuntivi per il miglioramento del servizio ha visto risultati scarsi. Sono infatti pochissime le Regioni che hanno investito risorse ingenti per avere più treni in circolazione e per l'acquisto di nuove carrozze. In questa edizione del Rapporto si è voluto considerare oltre agli stanziamenti da bilancio anche i fondi FAS per il materiale rotabile, risorse di cui ogni singola Regione può decidere la destinazione d'uso.



LA SPESA DELLE REGIONI PER IL SERVIZIO FERROVIARIO PENDOLARE NEL 2010

Regione a statuto ordinario	Stanziamenti per il servizio ⁶ (mln Euro)	Stanziamenti per il materiale rotabile (mln Euro)	Stanziamenti sul bilancio regionale (%)
Abruzzo	4,66	0	0,09
Basilicata	1,8	2	0,10
Calabria	0	16,3	0,17
Campania	21,4	77	0,64
Emilia Romagna	30,82	9	0,28
Lazio	33,86	0	0,15
Liguria	7,2	2,4	0,12
Lombardia	59,6	41	0,43
Marche	2,78	2,1	0,08
Molise	0	2,26	0,20
Piemonte	16,34	0	0,12
Puglia	0	60	0,61
Toscana	41,4	8,6	0,56
Umbria	0	0	0
Veneto	4,98	2,5	0,04
Regione o Provincia a statuto speciale	Stanziamenti per il servizio ⁶ (mln Euro)	Stanziamenti per il materiale rotabile (mln Euro)	Stanziamenti sul bilancio regionale (%)
Friuli V. G.	38,1	20	0,91
Pr. Bolzano	58	0	1,21
Pr. Trento	27,33	0	0,61
Sardegna	0	4,9	0,05
Sicilia	0	0	0
Valle d'Aosta	0,38	0	0,02

Legambiente, 2010

Nell'ultimo anno soltanto la **Provincia Autonoma di Bolzano** è riuscita ad investire più dell'1% per i pendolari. Arrivando, con un finanziamento di 58 mln di Euro per servizi aggiuntivi, all'1,21% del proprio bilancio. In **Friuli Venezia-Giulia** la quota del bilancio destinata ai pendolari è pari allo 0,91%, derivata dai corrispettivi per i servizi sia a Trenitalia sia per le Ferrovie Udine-Cividale di cui si assume interamente gli oneri la Regione, a cui si sommano 20 milioni di Euro da Fondi FAS per l'acquisto di nuovi treni destinati a Trenitalia. La Provincia Autonoma di Trento, raggiunge lo 0,61% del bilancio per il finanziamento dei servizi aggiuntivi con 27,33 milioni di Euro.

Tra le Regioni a Statuto ordinario quella ad aver stanziato più risorse per il 2010 è la **Regione Campania** con

lo 0,64% del proprio bilancio, grazie soprattutto ad uno stanziamento pari a 77 milioni di Euro per acquistare nuovi treni e per il revamping di quelli esistenti. In **Campania** gli investimenti per le infrastrutture, nell'ambito del progetto di metropolitana regionale, il miglioramento del servizio e l'abbonamento unico hanno permesso di raggiungere risultati significativi: tra il 2000 e il 2010 infatti i viaggiatori al giorno sui treni sono cresciuti del 57% passando da poco più di 270 mila ai 422 mila attuali, con punte vicine al 75% di crescita nell'area metropolitana di Napoli. Complessivamente per le infrastrutture previste nell'ambito del progetto di metropolitana regionale sono stati veicolati oltre 500 milioni di fondi FAS nel corso degli ultimi 10 anni. Questa politica ci auguriamo continui anche con la nuova Giunta, anche perché questi sono i primi risultati, altri se

⁶ Negli stanziamenti per il servizio sono considerati tutti i gestori, Trenitalia inclusa.

ne vedranno con l'entrata in servizio dei treni finanziati negli ultimi tre anni, ma potranno dare altri risultati se si continuerà sulla strada della programmazione e degli investimenti portata avanti durante l'Assessorato di Ennio Cascetta.

Un risultato in crescita è quello della **Puglia** che con 60 milioni di Euro per il finanziamento di nuovi treni per le Ferrovie del Sud Est (FSE) e Ferrovie Appulo Lucane (FAL) porta la propria spesa sul bilancio allo 0,61% del bilancio. Verranno utilizzati per acquistare 2 nuovi treni diesel, 5 locomotive e per il restyling di 25 carrozze da assegnare a FSE, mentre 5 nuovi treni verranno consegnati a FAL.

La Regione che con più continuità sta investendo nel servizio ferroviario pendolare è la **Toscana**, che arriva allo 0,56% del bilancio, in crescita rispetto al 2009. Nel 2010 sono stati stanziati 41,4 milioni di Euro per servizi aggiuntivi e 8,6 milioni per l'acquisto di materiale rotabile che verranno destinati per nuovi treni a doppio piano in continuità con le risorse stanziate negli ultimi dieci anni (si veda capitolo 1). Anche la Toscana è da citare per i risultati conseguiti a seguito degli investimenti: dai nuovi treni a doppio piano già in funzione in alcune linee, al recupero delle stazioni, al Memoriaio, che hanno permesso **una crescita in Toscana degli abbonati del 18% in tre anni arrivando a 57.000 nel 2010**. Un'altra esperienza che dimostra come investire nella mobilità sostenibile delle aree urbane porta risultati è la linea di tram Santa Maria Novella-Scandicci, inaugurata nel febbraio di quest'anno, che ogni giorno trasporta 15.000 viaggiatori, di cui circa 3.000 utilizzava in precedenza l'auto per lo stesso tragitto⁷.

La **Lombardia** ha il più grande bacino di domanda pendolare in Italia con 594mila viaggiatori ogni giorno sui treni. In pratica come la popolazione dell'intera Regione Basilicata. Nel 2010 gli investimenti per il servizio e il materiale rotabile hanno rappresentato lo 0,43% del bilancio, in leggero calo rispetto allo scorso anno. Nel 2010 la Lombardia è comunque la Regione che ha speso di più per i servizi aggiuntivi, con circa 60 milioni di Euro. 41 sono i milioni spesi per l'acquisto di nuovo materiale rotabile (di cui 37 provenienti da fondi FAS). Come si può leggere nel primo capitolo la Lombardia è la Regione che più ha investito negli ultimi dieci anni nel rinnovo del materiale rotabile.

L'**Emilia-Romagna** nel 2010 ha investito oltre 30 milioni di Euro erogati per servizi aggiuntivi e, dopo la Toscana, è quella con il rapporto più alto in termini di contributo per il contratto di servizio da fondi regionali rispetto a quanto ricevuto dallo Stato. Considerando anche i 9 milioni di Euro stanziati per l'acquisto di nuovo materiale rotabile (che si aggiungono ai 37 del 2009)

e assegnati al consorzio Ferrovie Emilia-Romagna, si arriva a uno stanziamento dello 0,28% per i pendolari rispetto al proprio bilancio. C'è un dato che va segnalato in particolare per l'Emilia Romagna, perché è in assoluto la Regione che investe di più per il servizio rispetto a quanto riceve dallo Stato (69 milioni di Euro nel 2010) e considerando che queste risorse sono destinate a ridursi sensibilmente il prossimo anno è possibile che si equivalgano.

Il **Molise** e la **Calabria**, non sono più le ultime della classifica perché hanno cominciato a muovere qualche primo investimento che le ha portato, nell'ultimo anno a raggiungere lo 0,20 e lo 0,17% rispetto al bilancio. Nel primo caso si sono investiti 2,26 milioni di Euro per un cofinanziamento destinato all'acquisto di tre nuovi treni di tipo "Minuetto". In Calabria sono stati spesi 16,3 milioni di Euro che si vanno a sommare ai 6 milioni del 2009 per consegnare a Ferrovie della Calabria 5 nuovi convogli Stadler con capacità complessiva di 200 posti ciascuno.

Ancora bassissimi gli stanziamenti registrati nel **Lazio**, lo 0,15% sul bilancio, dove nell'ultimo anno nemmeno un Euro è stato investito per acquistare nuovi treni. Dei circa 34 milioni stanziati per servizi aggiuntivi quasi la totalità (31,87 milioni) sono stati destinati per le ferrovie regionali (a ATAC, ex Met.Ro.) mentre 1,99 milioni di Euro sono andati a finanziare i servizi aggiuntivi per Trenitalia.

La **Liguria** continua in una politica di disattenzione nei confronti dei pendolari, spendendo lo 0,12% rispetto al bilancio regionale. Per quanto riguarda i nuovi treni ha messo a bilancio solo un finanziamento di 2,6 milioni di Euro, mentre per i servizi aggiuntivi la spesa nel 2010 è di 7,2 milioni. Stesso discorso in **Piemonte**, anche in questo caso la spesa è pari allo 0,12% del bilancio, e gli 11,2 milioni sono andati per i servizi aggiuntivi e per le agevolazioni tariffarie sia per Trenitalia che per GTT (Gruppo Torinese Trasporti). A non superare lo 0,10% di stanziamenti rispetto al proprio bilancio sono diverse Regioni. La **Basilicata**, con lo 0,10%, che ha finanziato servizi aggiuntivi e materiale rotabile per le Ferrovie Appulo-Lucane per un totale di 3,8 milioni di Euro. L'**Abruzzo** con un finanziamento per i pendolari pari allo 0,09% del bilancio, con lo stanziamento di risorse per servizi aggiuntivi per 4,66 milioni di Euro. Le **Marche**, con lo 0,08%, che finanzia treni Minuetto per 2,1 milioni di Euro e 2,78 milioni per i servizi aggiuntivi. La **Sardegna**, con lo 0,05%, dove sono stati acquistati nuovi treni per circa 5 milioni di Euro.

Le più imbarazzanti situazioni si riscontrano in **Veneto**, che come lo scorso anno stanza lo 0,04% del proprio bilancio e continua a ignorare oltre 140mila persone

⁷ Sondaggio effettuato dalla Regione Toscana.

che ogni giorno prendono il treno. Per capire l'attenzione ai pendolari rispetto al bilancio regionale (di oltre 17 miliardi di Euro), **quanto stanziato per i veneti che ogni giorno prendono il treno è uguale a quanto previsto alla voce "Veneti nel Mondo"**, ossia iniziative

culturali e di informazione, inclusa la celebrazione della "giornata dei veneti nel mondo" (in totale 2 milioni di Euro). Si commenta da sola l'assurda situazione di **Umbria e Sicilia**, che nel 2010 non hanno stanziato nemmeno un Euro per i pendolari!

LA SPESA REGIONALE PER LE INFRASTRUTTURE

Regioni	Finanziamenti 2003-2010 in mln di Euro			Valori in % sul totale 2003-2010		
	Strade	Ferrovie	Metropolitane	Strade	Ferrovie	Metropolitane
Abruzzo	0,35	0	-	100	0	-
Basilicata	16,43	8	-	67,3	32,7	-
Calabria	2,45	6,2	-	28,3	71,7	-
Campania	1.008	2.265 ⁸		30,8	69,2	
Emilia-Romagna	354,42	15,82	0	95,7	4,3	0
Friuli Venezia G.	262,14	7,69	-	97,1	2,9	-
Lazio	665,87	50,00	169,00	75,3	5,6	19,1
Liguria	45,90	0,55	0	98,8	1,2	0
Lombardia	398,92	199,5	101,64	57,0	28,5	14,5
Marche	79,06	4,94	-	94,1	5,9	-
Molise	7,16	0,04	-	99,4	0,6	-
Piemonte	164,12	56,98	59,60	58,5	20,3	21,2
Puglia	13,63	20,00	-	40,5	59,5	-
Sardegna	77,10	4,5	-	94,5	5,5	-
Sicilia	17,72	0,13	0	99,3	0,7	0
Toscana	649,0	73,83	-	89,8	10,2	-
Pr. Trento	276,09	94,78	-	74,4	25,6	-
Pr. Bolzano	331,91	162,86	-	67,1	32,9	-
Umbria	156,29	20,29	-	88,5	11,5	-
Valle d'Aosta	29,54	4,8	-	86,1	13,9	-
Veneto	901,47	61,64	-	93,6	6,4	-

Legambiente 2010. Elaborazione su dati bilanci regionali.

Il discorso non cambia quando si passa a parlare di infrastrutture finanziate con fondi regionali. Perché qui le risorse ci sono ma seguono, quasi sempre, la stessa logica del Governo. Alla strada sono andati complessivamente il 62% delle risorse per le infrastrutture finanziate con risorse proprie, e questo nonostante si sia considerato nel conto anche la spesa per le metropolitane nella voce ferroviaria. **Vanno segnalate, perché in questi anni hanno finanziato di più la ferrovia rispetto alla strada, solo la Campania e la Puglia.** Due Regioni meridionali, ma le uniche con politiche di tipo europeo.

Alcune situazioni vanno segnalate perché meritano attenzione: **in Abruzzo negli ultimi 8 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.**

Persino nelle Province Autonome di Trento e Bolzano si è speso molto di più per le strade. Anche se in quest'ultimo caso si segnala positivamente l'investimento di 100 milioni di Euro, che ha permesso di riattivare, con successo di passeggeri, la linea della Val Venosta, e anche l'attenzione alla realizzazione di nuove e più

⁸ La Regione Campania ha finanziato la realizzazione della metropolitana regionale e le opere stradali con fondi FAS, finanziamenti europei e fondi regionali, non si è in grado di suddividere le suddette fonti di finanziamento.



funzionali stazioni con marciapiedi rialzati per permettere la sosta di tipologie più efficienti e moderne di treni quali quelli utilizzati dalla Società SAD. Anche in Lombardia, dove è stata attuata la separazione societaria tra rete e servizio sulle Ferrovie Nord Milano, la Regione è intervenuta con spese proprie per finanziare alcuni interventi sulla rete ferroviaria. Nel 2009 è stato inoltre firmato il contratto con Ferrovienord, gestore dell'infrastruttura in Lombardia, per un totale di 87,3 milioni di Euro destinati a coprire le spese di gestione della rete, le spese di circolazione dei treni e quelle per la manutenzione ordinaria. Ma **la Lombardia va segnalata in negativo rispetto alla priorità data alle infrastrutture stradali rispetto a quelle ferroviarie nell'ambito delle trattative con il Governo per le opere finanziate con fondi nazionali attraverso la Legge Obiettivo e l'Expo.** L'elenco di autostrade è lunghissimo (Brebemi, Nuova Tangenziale Est Milano, Raccordo autostradale A4-Val Trompia, Pedemontana Lombarda e altre minori, a cui aggiungere quelle nuove di interesse regionale come la Cremona-Mantova) e la conseguenza inevitabile sarà di continuare in una prevalenza del trasporto su gomma. **Stesso ragionamento vale per il Veneto e Emilia Romagna, le cui priorità infrastrutturali sono nuove autostrade nazionali e regionali in tutte le direzioni (Pedemontana veneta, Valdastico Sud e Nord, Nuova Romea, Autostrada Nogara-Mare, Nuovo Passante di Bologna, Autostrada Cispadana),** in una ragnatela che dovrebbe coprire gli ultimi lembi di Pianura Padana rimasti liberi dal cemento. In alcune Regioni nel corso degli ultimi anni si sono stanziati alcune quote dei **fondi FAS** per ammodernare le infrastrutture ferroviarie. 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". Anche in **Valle d'Aosta** tra il 2003 ed il 2009 sono stati utilizzati 44,5 milioni di Euro di fondi FAS per il restyling di alcune stazioni, la soppressione di passaggi a livello e la progettazione di migliorie sulla linea Aosta-Torino. In **Sicilia**, nonostante gli investimenti della Regione vicino allo zero, sono state impegnate 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**, Regione avara di finanziamenti per i pendolari, sono stati erogati 29 milioni di Euro per l'ammodernamento ed il potenziamento della linea Roma-Viterbo. Comunque meno della metà di quanto previsto alla voce "Interventi regionali in materia di grande viabilità" che prevede uno stanziamento nell'ultimo bilancio di 60 milioni di Euro. Tra le Regioni che più si sono avvalse

di fondi FAS c'è l'**Emilia-Romagna**, con 67 milioni di Euro investiti in interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza nelle ferrovie regionali, mentre con oltre 18 milioni si è finanziata la realizzazione del nuovo nodo intermodale sulla linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla. Un altro caso di massiccio investimento di fondi per le aree sottoutilizzate è quello della **Lombardia**. Anche qui si tratta di 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; 50 milioni per attivare un sistema di bigliettazione elettronica finalizzato all'integrazione tariffaria; 28,6 i milioni di Euro destinati alla riqualificazione ed allo sviluppo di stazioni (Paderno Dugnano, Castano, Erba, Cormanico-Cusano) e di tratte ferroviarie quali la Como-Grandate. Altri 8 milioni serviranno per le nuove stazioni di Milano Forlanini e Lodi Università.

IL RITORNELLO DEL RITARDO INFRASTRUTTURALE ITALIANO.

La Legge Obiettivo un risultato lo ha ottenuto, quello di spostare l'intero dibattito politico sui trasporti in Italia intorno al tema del ritardo infrastrutturale rispetto agli altri Paesi europei. Viene da tutti indicata questa situazione come uno dei principali fattori di ritardo del Paese e di competitività per le imprese. E da più parti ribadito che non è importante scegliere un'infrastruttura o un'altra, purché si faccia qualcosa, in particolare grandi opere. Quello che invece occorrerebbe capire è che **i ritardi infrastrutturali del nostro Paese non sono uguali per le diverse modalità** e poiché 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

Paesi	Autostrade (km)	Rete ferroviaria ad Alta Velocità (km)	Linee Metropolitane (km)	Linee ferroviarie pendolari (km di Suburbane)
Germania	12.594	2.207	606,7	2.033,7
Spagna	14.098	1.839	569,5	1.392,1
Francia	10.848	1.881	349,2	684,0
Regno Unito	3.669	115	503,9	1.634,4
Italia	6.661	977	161,9	591,7
Italia rispetto a Media Ue (100)	69,5	69,6	36,9	46,7

Legambiente, 2010⁹

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. Questa carenza però non è omogeneamente distribuita. **Il punto più critico, e che anche nel 2010 risulta ancor più aggravato, è rappresentato dalla rete di metropolitane delle città italiane dove, con soli 161,9 km, il nostro Paese si colloca all'ultimo posto in valore assoluto, aumentando costantemente la distanza rispetto alle altre nazioni europee.** A tal proposito è importante sottolineare come, anche nell'ultimo anno, non si siano realizzate linee metropolitane in Italia. **Lo stesso discorso vale per le ferrovie suburbane che contano in totale 591,7 km di estensione, lontanissimi dai 2.033 km della Germania.** I dati riguardanti i mezzi di trasporto urbano e pendolare 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 l'aumento della lunghezza di rete rispetto allo scorso anno grazie all'apertura delle tratte Bologna-Milano e Torino-Novara che testimoniano una quantità di investimenti importanti e non presenti per la rete ferroviaria ordinaria.

STATO E REGIONI DI FRONTE A UNA GRANDE QUESTIONE POLITICA NAZIONALE

L'allarme lanciato in questo Rapporto rispetto al taglio dei finanziamenti per il servizio ferroviario pendolare, è solo una parte della discussione necessaria per affrontare un tema così importante. Pochi fenomeni sono infatti più rappresentativi dei cambiamenti avvenuti nel territo-

rio e nella società italiana, nel lavoro e nella domanda di mobilità, come il pendolarismo. Sono tante le ragioni alla base di questi processi, in Italia quella principale sta nella dinamica di fortissima crescita dei prezzi delle abitazioni nei grandi centri. Occorre guardare con attenzione a queste trasformazioni perché incidono profondamente nella struttura sociale e culturale delle città italiane e determinano significativi impatti in termini di domanda di mobilità. E alla politica spetta il compito di trovare una risposta che dovrà passare inevitabilmente per l'individuazione di risorse certe per gli investimenti e il servizio, spostandole dalle strade e dall'autotrasporto, e attraverso un sistema come quello in vigore negli altri Paesi europei di trasparente carbon tax sui carburanti.

Ma non basta, perché **ci troviamo di fronte a un passaggio delicatissimo della liberalizzazione del servizio di trasporto su ferro, previsto dalle Direttive europee, che va governato con attenzione.** Ai pendolari non interessa chi sia a gestire il servizio, a far circolare i treni, l'importante è che ci siano più treni e investimenti per nuove carrozze, che arrivino puntuali, e si possa contare su un unico abbonamento o biglietto. Insomma, semplicemente, quanto può trovare un pendolare di qualsiasi città europea. E invece in Italia la liberalizzazione del servizio ferroviario sembra procedere per le linee ad Alta Velocità - il prossimo anno parte il servizio da parte di NTV, in una concorrenza che rischia di far percepire come ancora più pesante la situazione delle tratte di serie B e C, quelle "povere" - mentre rimane incerta per le linee nazionali secondarie e per il trasporto regionale. Le ragioni sono almeno due. In primo luogo la totale latitanza del Ministero delle Infrastrutture rispetto alle risorse e alle regole con cui un qualsiasi operatore si potrà candidare a realizzare servizi alternativi. E poi la confusione delle Regioni nel gestire una fase nella quale ci sono poche certezze per quanto riguarda

⁹ Elaborazione su dati: urbanrail.net; ATM; ATAC; MetroNapoli; MetroTorino; AMT Genova; AMT Catania; SFM Bologna; SFMR; Ferrovie dello Stato; BVG; S-Bahn-Berlin; HW; S-Bahn-Hamburg; MVG; S-Bahn-Munich; Deutsche Bahn; VGF; VRR; KVB; VGN; VVS; dresden.de; GVH; VVV; RATP; SNCF; Transpole; TCL; Tisseo; STAR; TFL; Nexus; SPT; Mersey Rail; Midland Metro; Arriva Trains; GMPTE; VVYLTP; MetroMadrid; CTM Madrid; TMB; FGC; ATM Catalunya; MetroBilbao; Euskotren; MetroValencia; Metro-Sevilla; Ajuntament de Palma; Renfe Cercanías; 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.



le risorse e, più grave, nell'assumere fino in fondo un ruolo da protagonista nel rilancio del servizio ferroviario pendolare. **In tutto questo occorre avere ben presente un tema quanto mai delicato che riguarda la sopravvivenza del servizio universale** nel nostro Paese. Ossia quello che non si ripaga con i biglietti, ma che permette di avere treni che collegano anche città e direttrici fondamentali che non hanno molto traffico, come gli assi adriatico e tirrenico, o i collegamenti trasversali. **Città e cittadini che proprio nell'anniversario dei 150 anni dall'Unità d'Italia rischiano di ritrovarsi più lontani, meno collegati, rispetto al resto del Paese.** Fino a oggi il costo di queste tratte finiva nel grande bilancio delle Ferrovie dello Stato, insieme alle voci derivanti da tratte ricche (come l'Alta Velocità) e ad altre in perdita. Ma da domani, con la concorrenza sulle tratte competitive, queste risorse si ridurranno e, con le incertezze per le risorse ai collegamenti nazionali secondari e per il trasporto pendolare, la situazione rischia di diventare esplosiva per via dei tagli. Nella latitanza della politica la strategia di FS è persino comprensibile: tagliare le tratte in perdita (quindi 154 treni a partire dal 2011), concentrare attenzioni e investimenti su quelle redditizie, partecipare a gare all'estero¹⁰, e nel frattempo provare a mantenere un ruolo centrale nel servizio pendolare in attesa delle gare che si svolgeranno dopo il 2016 (in pratica tutte le Regioni hanno firmato il prolungamento del contratto con Trenitalia). Ma qual'è la strategia del Governo? E le Regioni che idee hanno per governare la liberalizzazione? Perché tutti devono avere presente che questa situazione non potrà che complicarsi nei prossimi anni in assenza di regole e interventi. Un esempio sono le proteste dei primi candidati privati che provano a trovare spazio in questo far west di liberalizzazione: Arenaways e Db-Oebb, che si vedono bloccare, dall'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari del Ministero dei Trasporti, la possibilità di fare fermate intermedie nelle tratte in cui si candidano a operare come servizio. I primi tra Torino e Milano, senza fermate, i secondi lungo la direttrice Monaco-Verona-Bologna-Venezia dove non potranno più farlo. Se la ragione dello stop sta in una Direttiva del 2004 per cui le tratte dedicate ai pendolari in sovvenzione pubblica debbano essere tutelate dalla concorrenza, è evidente che in un quadro di tagli e incertezze per il servizio cresceranno inevitabilmente le polemiche per il doppio ruolo di FS, come gestore della rete tramite RFI e del servizio tramite Trenitalia. Insomma, serve che la politica tracci le regole per permettere nei prossimi anni ai diversi attori di svolgere un ruolo trasparente, che porti ad aumentare e migliorare l'offerta di servizio ferroviario. Questo infatti è l'interesse pubblico, e sempre in questa direzione occorre garantire che la concorrenza non finisca tutta nelle tratte redditizie, perché la sfida è di definire le regole di un sistema che permetta di finanziare la sopravvivenza del servizio universale.

UN ALTRO SCENARIO PER I PENDOLARI ITALIANI È POSSIBILE

Legambiente chiede di far entrare il tema del trasporto pendolare nell'agenda delle politiche nazionali, e di 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 5 milioni di cittadini trasportati nel 2020. Sono numeri possibili in 10 anni, che permetterebbero una rilevante riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dal settore trasporti.

Occorre farlo puntando intanto a offrire una risposta urgente e adeguata a quelle che è la domanda maggiore, ossia di alcune città metropolitane su 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.

Ma c'è un'altra questione che dovrebbe far riflettere in un periodo difficile per tante famiglie, come la possibilità di ridurre i costi di spostamento utilizzando i mezzi collettivi che per tante persone può rappresentare una vera boccata di ossigeno (oltre che un miglioramento significativo della qualità della vita).

1) PIÙ TRENI E MAGGIORI RISORSE PER IL SERVIZIO DI TRASPORTO PENDOLARE

Bisogna chiamare il Governo e le Regioni alle proprie responsabilità, ossia dare certezze agli interventi di miglioramento del servizio. Per dare continuità agli investimenti occorre istituire un fondo nazionale per il trasporto locale, finanziato con i proventi di parte dell'accisa sui carburanti (come da tempo si discute nella Conferenza Stato Regioni). Perché il trasporto pendolare è una componente fondamentale delle politiche nazionali dei trasporti e dunque si deve individuare un meccanismo di finanziamento certo per far crescere l'offerta di treni progressivamente nel tempo.

E nell'ambito di risorse finalmente certe per il servizio si potrà affrontare il tema del costo di biglietti e abbonamenti, oggi adeguato a un servizio mediocre ma assai distante da quanto si paga oltre confine dove la qualità è molto migliore ma il costo degli abbonamenti

¹⁰ E' di questi giorni la notizia che le Fs hanno vinto la gara per l'acquisto di Arriva Deutschland, secondo operatore ferroviario del trasporto regionale in Germania.

è ovunque 3-4 volte superiore (si veda l'ultimo capitolo del Rapporto). Per questo occorre una discussione che non eluda questo tema, del resto se si vuole un forte potenziamento del servizio ferroviario regionale occorre investire risorse, e anche ragionare di un adeguamento delle tariffe. Proponendo un patto molto chiaro ai pendolari che vanno informati, coinvolti nel monitoraggio e nel contribuire a migliorare il servizio.

2) NUOVI TRENI PER I PENDOLARI

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 solo individuando le risorse per realizzare finalmente il progetto "1000 nuovi treni per i pendolari".

3) PRIORITÀ ALLE CITTÀ NEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

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. Sulla restante parte la priorità deve andare, come in tutti gli altri Paesi europei alla ferrovia. Con queste priorità si potrà finalmente realizzare gli interventi di ammodernamento delle linee urbane, di realizzazione di 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 portando avanti nella Francia governata da 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, che non hanno nell'attuale situazione alcuna possibilità di essere realizzate nei prossimi 20 anni.

AL POSTO DEL PONTE, INFRASTRUTTURE FERROVIARIE DA REALIZZARE NELLE AREE METROPOLITANE CON LA STESSA SPESA

Infrastruttura ferroviaria	Stime costi totali (mln di Euro)
Quadruplicamento tratta Voltri-Nervi	1.000
Completamento dell'anello ferroviario di Roma e del raddoppio dei binari nelle linee FR per i Castelli, Viterbo, Guidonia	1.392
Nodo ferroviario Bari (interramento dei binari tra Palese e S.Spirito, varianti di tracciato da Bari Centrale e San Giorgio)	234
Linea ferroviaria circumetnea di Catania	425

Potenziamento linea Gallarate-Rho (Milano)	302
Interramento linea Cumana di Napoli e completamento della linea 6 di metropolitana	440
Passante ferroviario Palermo	1.100
Passante ferroviario Torino	1.187
TOTALE	6.080

Legambiente, 2010

4) L'ATTENZIONE ALLA QUALITÀ DEL SERVIZIO

I cittadini che ogni giorno si muovono in treno sono l'interlocutore fondamentale di una strategia di potenziamento del 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, grado di affollamento, igiene, climatizzazione, sicurezza, informazione e cortesia del personale) e **l'integrazione per consentire di ridurre la durata dei tragitti per i cittadini (organizzazione delle coincidenze tra treni e con gli autobus urbani, presenza di parcheggi, ecc.)**. Occorre fare allo stesso modo in ogni Regione italiana, 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, e arrivare alla creazione di una consulta dei pendolari!**

Come si può migliorare il servizio sulle linee pendolari?

Intanto utilizzando lo stesso tipo di attenzioni che si è messo in questi mesi sull'offerta di nuovi treni ad Alta Velocità! E' evidente lo sforzo messo in atto da Trenitalia per ridurre l'orario di percorrenza nelle principali tratte nazionali (dove non si sono realizzate nuove linee dedicate) entro le 3-4 ore, comprensibile e condivisibile, e realizzato con piccoli interventi di miglioramento delle linee per garantire percorrenze medie più elevate e minori interruzioni. Quello che i pendolari chiedono è lo stesso tipo di sforzo applicato alle linee regionali. Per ridurre la "lentezza" di questi treni. Nell'ultimo capitolo del Rapporto è evidenziato questo tema e la bassa velocità media dei convogli suburbani in Italia, 35,5 km/h, a confronto con i 51,4 della Spagna, i 48 della Germania, i 46 della Francia. 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). 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. Bisogna che continui in questa direzione che comincia a dare qualche risultato, ma che si deve estendere a tutte le Regioni e su cui vigilare con attenzioni, anche coinvolgendo i comitati pendolari.

5) LEGARE POLITICHE DEI TRASPORTI E URBANISTICHE NELLE AREE URBANE

Alla base delle esperienze di maggiore successo di integrazione tra linee di trasporto ferroviario regionale e metropolitano con il trasporto pubblico locale nelle città europee è la forte condivisione di obiettivi e strategie tra i diversi Enti Locali e una attenta integrazione delle politiche urbanistiche e dei trasporti. In Italia occorre rivedere poteri e competenze in materia proprio perché finché non verranno istituite le Città metropolitane, mancherà un coordinamento tra questo tipo di scelte.

La campagna Pendolaria di Legambiente, giunta quest'anno alla sua quinta edizione, vuole dare visibilità ai cittadini che ogni giorno prendono il treno e forza a una battaglia di civiltà come quella di avere nelle città italiane carrozze nuove e più numerose, mezzi pubblici puntuali per chi viaggia, 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 da gennaio organizzeremo nelle principali città italiane. Siamo infatti convinti che investire sul trasporto ferroviario pendolare sia una ricetta che fa bene alle città, al portafoglio delle famiglie, alla qualità della vita e dell'aria che respiriamo.



Treno alla stazione di Marsiglia

INDICE

Cap. 1	LE POLITICHE REGIONALI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO	pag. 23
Cap. 2	OGNI MATTINA: L'INCUBO DEI PENDOLARI...	pag. 31
Cap. 3	...IL SOGNO DEI PENDOLARI: IL TRENO CHE VORREI	pag. 46
Cap. 4	CITTÀ ITALIANE ED EUROPEE A CONFRONTO	pag. 52



LE POLITICHE REGIONALI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO

Sono dieci anni che le Regioni hanno acquisito la piena responsabilità nel servizio ferroviario locale. Sono infatti subentrate allo Stato, in attuazione della Legge 59 del 15/3/1997, detta Legge Bassanini, nel ruolo di interlocutore con i diversi concessionari nel definire, attraverso i Contratti di servizio, la quantità, i costi e gli standard di qualità dei servizi ferroviari erogati sul proprio territorio. Inoltre, dal 2001, le risorse già destinate al finanziamento del servizio ferroviario locale sono state automaticamente trasferite alle Regioni.

Sono dunque i **Contratti di Servizio** (CdS) a definire le "prestazioni" che l'impresa ferroviaria s'impegna ad erogare, attraverso un determinato quantitativo di treni/km ed al rispetto di determinati indici di qualità (relativi a pulizia, comfort, informazione e puntualità delle corse), a fronte di un corrispettivo economico per l'erogazione di tali servizi che le Regioni si impegnano a pagare. In ultimo, il Contratto di Servizio stabilisce le penali da applicare al gestore dei servizi in caso di non rispetto degli indici di qualità definiti dal 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. Friuli, Trentino e Alto Adige sono già subentrate al Ministero dei Trasporti nei rapporti con i gestori locali, Sicilia, Sardegna e Valle d'Aosta ancora devono concludere questo iter.

La novità dello scorso anno è stata la proposta da parte di Trenitalia di passare a contratti di 6 anni rinnovabili e di proporre un accordo a "catalogo". In pratica non si ragiona più di un prezzo unitario dei servizi ferroviari per treno/km ma del costo reale di produzione di un singolo treno con le sue specifiche caratteristiche (numero di carrozze, tipo di carrozze, ecc.), comprensivo non solo della sua effettuazione ma del pedaggio sulla rete e dei servizi accessori (personale, biglietterie, informazione, ecc.). L'accordo a catalogo è stato firmato in praticamente tutte le Regioni italiane. In Emilia Romagna e Lombardia si è andati nella direzione di consorzicare le imprese del servizio ferroviario con l'obiettivo di arrivare a una più efficace integrazione, creando nel 2008 in Emilia-Romagna il Consorzio Trasporti Integrati formato da Trenitalia, FER e ACT ed in Lombardia nel 2009 la società Trenitalia-LeNord. Invece in Piemonte, dopo

l'abbandono della gara per la scelta del gestore del servizio da parte della precedente Giunta, il governatore Cota ha annunciato in questi giorni che verrà rinnovato il Contratto di Servizio a Trenitalia per 6 anni, ma che sarà lanciata una gara per la concessione del servizio per tutto il territorio piemontese il cui vincitore potrà attivarsi dal 2017.

Nella tabella che segue sono raccontati i numeri salienti che descrivono il trasporto ferroviario locale nelle varie Regioni italiane, la rete, i viaggiatori e i diversi gestori presenti. Storicamente **la maggiore domanda di trasporto pendolare è concentrata, in ordine decrescente, nelle Regioni Lombardia, Lazio, Campania, Toscana, Piemonte, Veneto, Emilia Romagna, Liguria** che messe assieme contano oltre 2 milioni di viaggiatori al giorno, oltre **l'80% del dato nazionale**. Il fenomeno più importante è la continua crescita del numero di pendolari su ferro a livello nazionale; il dato complessivo infatti, oltre 2,7 milioni di viaggiatori al giorno, è di quasi 100mila persone maggiore a quello di solo un anno fa.



LA RETE FERROVIARIA E I VIAGGIATORI NELLE REGIONI ITALIANE, 2010

Regione	Estensione della rete ferroviaria regionale (km)	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	25.600	15.636	Trenitalia, Ferrovie della Calabria
Campania	1.391	422.000	69.640 (annuali) 125.000 (mensili)	Trenitalia, Circumvesuviana, Sepsa, MetroCampania Nordest
Emilia-Romagna	1.400*	130.000	38.000	Trenitalia, FER, Consorzio Trasporti Integrati
Friuli V. G.	495	22.141	21.300	Trenitalia, Ferrovie Udine-Cividale
Lazio	1.151	540.000	n.d.	Trenitalia, ATAC
Liguria	575	105.000	20.600	Trenitalia
Lombardia	1.922	594.000	191.000	Trenitalia, LeNord
Marche	391	26.000	22.000	Trenitalia
Molise	268	4.566	854	Trenitalia
Piemonte	1.855	208.400	68.000	Trenitalia, Gruppo Torinese Trasporti
Puglia	1.522	104.100	65.100	Trenitalia, Ferrovie del Sud Est, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane, Ferrotramviaria
Sardegna	432	14.400	5.800	Trenitalia, Ferrovie della Sardegna
Sicilia	1.543	53.300	21.000	Trenitalia, Circumetnea
Toscana	1.668	224.000	57.000	Trenitalia, Trasporto Ferroviario Toscano
Pr. Aut. Trento	197	13.000	n.d.	Trenitalia
Pr. Aut. Bolzano	301	11.150	4.400	Trenitalia, SAD
Umbria	521	26.000	5.500	Trenitalia, Ferrovia Centrale Umbra
Valle d'Aosta	102	3.500	1.500	Trenitalia
Veneto	1.190	142.615	65.824	Trenitalia, Sistemi Territoriali
TOTALE	17.740	2.701.004	741.533**	

Legambiente 2010.

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

** Esclusi gli abbonati annuali della Regione Campania.

Il Rapporto Pendolaria 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. Legambiente giudica il trasferimento alle Regioni della gestione del servizio positivamente. E' una scelta che ha contribuito a chiarire i ruoli degli attori in gioco, e 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.

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, 2010

Regione	Importo ultimo CdS (Mln €)	Treni*Km/anno da CdS (Mln)
Abruzzo	Trenitalia: 57,3	4,3
Basilicata	Trenitalia: 27 FAL: 20,07 TOTALE: 47,07	2 0,7 TOTALE: 2,7
Calabria	Trenitalia: 85,2 Ferrovie della Calabria: 41,6 TOTALE: 126,8	7,3 1,17 TOTALE: 8,47
Campania	Trenitalia: 162,6 Circumvesuviana: 102,12 Sepso: 28,70 MetroCampania Nord Est: 27,89 TOTALE: 321,31	Trenitalia: 11,95 Circumvesuviana: 3,94 Sepso: 1,63 MetroCampania Nord Est: 1,05 TOTALE: 18,57
Emilia-Romagna	Consorzio Trasporti Integrati*: 133,5	18,7
Friuli V. G.	Trenitalia: 36 Ferrovie Udine-Cividale: 2,1	3,042 0,231
Lazio	Trenitalia: 215 Met.Ro.: 91,8 TOTALE: 306,8	17,1 4,2 TOTALE: 21,3
Liguria	Trenitalia: 92,1	7,34
Lombardia	Trenitalia: 282,51 LeNord: 86,32 TOTALE: 368,83	26,02 8,91 TOTALE: 34,93
Marche	Trenitalia: 40,3	4,19
Molise	Trenitalia: 20,6	2,51
Piemonte	Trenitalia: non sottoscritto GTT: 18,37	19,91 1,05 TOTALE: 20,88
Puglia	Trenitalia: 60 Ferrovie del Sud Est: 111,15 Ferrovie del Gargano: 14,82 Ferrotramviaria: 22,21 FAL: 15,35 TOTALE: 223,53	7,3 3,3 0,4 0,9 0,7 TOTALE: 12,6
Sardegna	Trenitalia: 36,284 FdS: 28,453 TOTALE: 64,737	3,7 1,13 TOTALE: 4,83
Sicilia	Trenitalia: 105,5 Circumetnea: 16 TOTALE: 121,5	10,79 0,76 TOTALE: 11,55
Toscana	Trenitalia: 237,7 TFT: 5,6 TOTALE: 243,3	22,83 0,79 TOTALE: 23,72
Pr. Aut. Trento	Trenitalia: 26,97	2,38
Pr. Aut. Bolzano	Trenitalia: 38,48 SAD: 18,95 TOTALE: 57,43	Trenitalia: 2,82 SAD: 2,1 TOTALE: 4,92
Umbria	Trenitalia: 35,95 FCU: 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	1,78
Veneto	Trenitalia: 43,18 ATI Trenitalia Sistemi Territoriali: 70,411 Sistemi Territoriali: 5,49 TOTALE: 119,081	3,2 11,71 0,48 TOTALE: 15,39

Legambiente 2010.

*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.



Per capire l'attenzione da parte delle Regioni nei confronti del trasporto ferroviario pendolare occorre, in primo luogo, andare ad analizzare nello specifico di ogni CdS le risorse previste per il servizio. Queste hanno infatti la possibilità di rafforzarlo attraverso lo stanziamento di risorse proprie nella direzione di un moderno sistema di trasporto ferroviario regionale. Nella tabella successiva viene presentata una panoramica delle spese regionali aggiuntive per servizi ferroviari per anno nel periodo dal 2001 al 2010.

Chi ha investito di più in valore assoluto sono la **Lombardia**, con circa 200 mln di Euro, e la Toscana con oltre 160 mln di Euro, a cui seguono **Piemonte** (120 mln di Euro) e **Campania** (102 mln di Euro). Tra le Province Autonome si distingue quella di **Bolzano** che nel periodo 2001-2010 ha finanziato 170 mln di Euro per servizi aggiuntivi. Seguono a distanza la Provincia di **Trento**, l'**Emilia-Romagna** ed il **Veneto**. Nel resto del Paese le risorse stanziate per aumentare il numero di treni/km **sono ridicolmente basse o addirittura pari a zero: è il caso di Umbria, Molise e Sicilia**. E' da segnalare come la **Liguria** abbia stanziato pochissimo

a fronte di una significativa domanda di pendolari. Per quanto riguarda il finanziamento della Regione **Lazio**, seppur notevole (oltre 250 mln di Euro), la quota più importante destinata a Met.Ro. concerne i treni/km aggiuntivi delle due linee metropolitane della città di Roma, e non i veri e propri servizi destinati ai pendolari regionali.



Vecchio treno metropolitano a Roma

XVI LEGISLATURA — IX COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 GIUGNO 2011

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

Regione	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Tot. 2001/2010
Abruzzo	0	0,5 T.	0,5 T.	1,5 T.	2,1 T.	4,3 T.	2,1 T. 1,1 FS	1,51 T. 1,1 FS	2,29 T. 1,5 FS	3,16 T. 1,5 FS	17,96 T. 5,2 FS
Basilicata	0	0	0	0	0	0	0	1,4 FAL	1,4 FAL	1,8 FAL	4,6 FAL
Calabria	1,651 FC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,651 FC
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.	101,78 (56,28 C. 23,11 T. 22,39 MCNE)
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	78,2 (4 T. 1,51 FER 2 ATC 0,5 ATCM 70,19 CTI)
Friuli V. G.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38,1 T.	38,1 T.
Lazio	12,9 MT	14,2 MT	18,14 MT	20,31 MT	22,4 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	255,9 (7,92 T. 247,98 MT)
Liguria	0	0	0	0	0	0	1,5	1,5	4,9	7,2	15,1 T.
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	197,3 T.+LN
Marche	0,74	0,83	0,89	0,89	0,89	0,89	1,18	1,18	1,6	2,78	11,87 T.
Molise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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.	10,11 T. 1,99 GTT	13,39 T.	11,2 T. 5,14 GTT	120,64 (101,76 T. 18,88 GTT)
Pr. Aut. Trento	0	1,62	3,073	3,7	3,83	5,4	7	10,35	24,86	27,33	87,163 T.
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	170,168 (100,314 T. 69,854 SAD)
Puglia	0	0	0	0	0	0	0	0	1,5 FG	0	1,5 FG
Sardegna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sicilia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toscana	0	0	0	0	9,5 T.	17,2 T. 0,08 TFT	21,5 T. 0,17 TFT	31,9 T. 0,84 TFT	37,7 T. 0,92 TFT	40,4 T. 1 TFT	161,21 (158,2 T. 3,01 TFT)
Umbria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Valle d'Aosta	2,581	2,581	0,521	0,534	0,535	0,501	0,501	0,388	0,380	0	8,522 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	38,219 (35,939 T. 2,28 ST)

Legambiente 2010

*Sono stati esclusi i servizi aggiuntivi per le metropolitane: 32 mln di Euro per GTT in Piemonte, 11 mln di Euro per MetroNapoli in Campania. Sempre in Campania Trenitalia è gestore anche della linea 2 di metropolitana ma in questo caso non si è in grado di dividere gli stanziamenti per questo servizio e quelli regionali di Trenitalia. Per la Regione Lazio non si è in grado di escludere le risorse erogate per i servizi aggiuntivi delle due linee metropolitane di Roma.

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



XVI LEGISLATURA — IX COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 GIUGNO 2011

La tabella sugli investimenti per il materiale rotabile è particolarmente importante dal punto di vista dei pendolari perché mette in evidenza gli investimenti per l'acquisto di nuovi treni. In questa tabella sono considerati sia gli stanziamenti provenienti dal bilancio delle Regioni che quelli che derivano dai Fondi europei FAS, vista anche la "libertà" di destinazione d'uso lasciata alle Regioni. La **Lombardia** ha stanziato oltre 1,2 miliardi di Euro negli ultimi dieci anni per l'acquisto di treni, che sono dati in comodato alle imprese ferroviarie. Al secondo posto si trova 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 215 milioni di Euro per l'acquisto di materiale rotabile. Cifre simili per la **Puglia** con circa 220 mln di Euro spesi per l'acquisto di nuovi treni per i vari gestori presenti nella Regione e con un notevole investimento effettuato nell'ultimo anno. A distanza troviamo il **Piemonte**, con 180 milioni di Euro spesi tra il 2001 ed il 2010. Sulle stesse cifre si aggira il **Lazio**, anche se va ricordato che la domanda di pendolarismo in questa Regione è più

del doppio rispetto al Piemonte e la seconda in Italia con 540 mila viaggiatori al giorno. Segue 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 mln per un totale al 2010 di 90 mln di Euro. La Regione **Veneto**, pur finanziando molto nel 2002 e nel biennio 2006/2007 sembra aver decisamente rallentato gli investimenti per materiale rotabile, 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 150 mln di Euro per nuovi treni.

Da evidenziare invece in **negativo** le scarsissime risorse stanziare da **Abruzzo**, **Basilicata**, **Marche** 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 10 anni ha stanziato appena 21,7 milioni di Euro.

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

Regione	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Tot. 2001/2010
Abruzzo	0	0	1,5 T.	0	1 T. 1,5 FS	0,5 T.	0	0	0	0	4,5 (3 T. 1,5 FS)
Basilicata	0	0	0	0	0	9,46 FAL	0	0,3 T. 0,3 FAL	0,843 FAL	2 FAL	12,903 (12,603 FAL 0,3 T.)
Calabria	0	0	0	0	0	0	0	0	6 FC	16,3 FC	22,3 FC
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	215,44 (33,19 T. 138,34 C. 26,55 MCNE 17,36 S.)
Emilia-Romagna	0	0,509 T.	3,551 T.	7,898 T.	0	10,643 T.	0	8 T. 31 FER	37 FER	9 FER	107,6 (30,6 T. 77 FER)
Friuli V. G.	0	0	0	0	7,665 T.	6,835 T.	0	0	2,7 FUC	20 T.	38,21 (35,51 T. 2,7 FUC)
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	174,49 (85,34 T. 89,15 MT)
Liguria	8,4	0	0	0	5,3	0	0,4	5	0	2,6	21,7 T.
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	1.247,75 T+LN
Marche	1,24	0,775	0	0	0	3,5	4,61	0	2,1	2,1	14,325 T.
Molise	0	0	0	0	3,15	0	0	0	2,9	2,263	5,163 T.



XVI LEGISLATURA — IX COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 GIUGNO 2011

Regione	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Tot. 2001/2010
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	182,31 (87,39 T. 94,92 GTT)
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	219,05 (32,73 T. 78,42 FSE 55,5 FAL 16,3 FG 36,1 FT)
Sardegna	0	0	0	0	0	0	0	0	4,89 T.	4,89 T.	9,78 T.
Sicilia	0	0	0	0	22,65 T.	14,95 T.	6,9 T.	8,05 T.	0	0	52,55 T.
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.	90 (76,2 T. 13,8 TFT)
Pr. Aut. Trento	0	0	0	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	0	0	39 T.
Pr. Aut. Bolzano	0	0	0	0	37,8 SAD	0	58 T.	58 SAD	0	0	153,8 (58 T. 95,8 SAD)
Umbria	0	0	0	0	0	5,55 FCU	11,52 FCU	2,54 FCU	3,025 FCU	0	22,635 FCU
Valle d'Aosta	0	0	0	0	0	0	0	7,273	0	0	7,273 T.
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	228,47 (214,74 T. 13,73 ST)

Legambiente 2010

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 = Ferrotanviaria; S. = Sepsa; MT = Met.Ro.; FCU = Ferrovia Centrale Umbra; SAD = Trasporto Locale Alto Adige; TFT = Trasporto Ferroviario Toscano; FS = Ferrovia Sangritana

Nella tabella che segue sono evidenziate le **penali** applicate per il mancato rispetto degli standard di puntualità, pulizia e delle altre voci 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, Liguria, 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. Le penali più consistenti per l'ultimo anno sono state applicate dalla Regione Lombardia (addirittura 9,67 milioni di Euro) e dal Veneto (1,7 milioni di Euro), a cui seguono Emilia-Romagna (1,6 mln di Euro) e Liguria (1,3 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 37,5 mln di Euro, nel Lazio (oltre 14 milioni), in Emilia-Romagna (13,27 milioni) ed in Veneto con un totale di 12,4 milioni di Euro.



LE PENALI APPLICATE NELLE REGIONI ITALIANE, 2009

Regione	Penali 2009 (in mln di Euro)	Penali 2001/2009 (in mln di Euro)	Destinazione delle risorse recuperate nel 2009
Abruzzo	0	0	-
Basilicata	0,22	0,25	Miglioramento dei servizi
Calabria	0	0	-
Campania	1,247	4,78	Revamping materiale rotabile
Emilia-Romagna	1,6	13,27	Agevolazioni tariffarie e bonus mensili
Lazio	n.d.	14,10	Servizi aggiuntivi
Liguria	1,3	4,45	Abbattimento costo abbonamenti e servizi aggiuntivi
Lombardia	9,67	37,52	Bonus per abbonamenti e ulteriori servizi aggiuntivi
Marche	0,36	2,91	Bonus per abbonamenti (ancora non decisi)
Molise	0	0,03	n.d.
Piemonte	0,001	4,89	Miglioramento qualitativo del servizio (le penali al momento sono sospese)
Pr. Bolzano	0,194	0,194	(è il primo anno di applicazioni penali, ancora non è decisa la destinazione)
Pr. Trento	0	0	-
Puglia	0	0,19	-
Sardegna	0	0	-
Sicilia	0	0	-
Toscana	1,12	5,98	Bonus per abbonamenti e biglietti
Umbria	0,209	1,001	Servizi aggiuntivi
Valle d'Aosta	0,039	0,264	Una parte viene inserita direttamente nel bilancio regionale, un'altra riguarda bonus
Veneto	1,71	12,42	Bonus per abbonamenti e biglietti

Legambiente 2010.



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 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).

Il secondo è un problema antico almeno quanto i 150 anni dall'Unità d'Italia, ossia 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 garantiti da 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 nei prossimi anni tagli oltre a un progressivo abbandono in assenza di una specifica attenzione da parte del Ministero dei trasporti e delle Regioni.

In questa edizione del Rapporto Pendolaria si è deciso di **evidenziare anche una problematica particolare**: il confronto tra i collegamenti su ferro **tra gli aeroporti e le principali città europee**.

Infine una nota su cui porre particolare attenzione è quella legata alle condizioni di abbandono di numerose **stazioni** del Paese e che, al contrario, meriterebbero maggiore cura ed attenzione soprattutto in quelle località dove la stazione ferroviaria rappresenta anche un punto di riferimento fondamentale.

I NODI URBANI E LA DOMANDA PENDOLARE

E' nelle aree urbane che si concentra l'80% della domanda di spostamento delle persone in Italia, e proprio nelle grandi città puntando a far crescere la quota di

trasporto pendolare su ferro è possibile ridurre i livelli di congestione, inquinamento locale e emissioni di CO₂. Per farlo occorre sicuramente potenziare il servizio, e quindi 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 occorre anche **potenziare i nodi infrastrutturali, le linee ferroviarie che attraversano le principali aree urbane italiane**. 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. Mentre nelle altre situazioni avere una efficiente gestione "mista" (treni passeggeri e merci) 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.

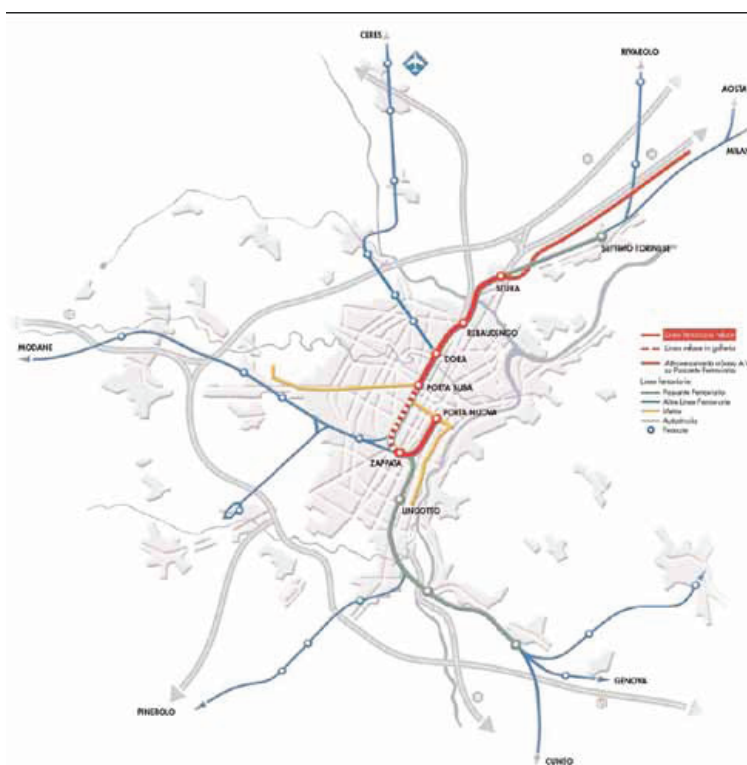
Torino rientra tra i nodi più importanti del sistema ferroviario nazionale, soprattutto in relazione ai collegamenti internazionali e ai circa 200mila viaggiatori che ogni giorno si muovono verso il capoluogo. I progetti principali per la città sono la realizzazione della nuova stazione di Porta Susa, che dovrebbe essere completamente operativa dal 2012, e del **Passante Ferroviario** con 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, 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.

I ritardi nel potenziamento delle linee hanno portato alla costituzione di **una decina tra comitati ed associazioni di pendolari in Piemonte**, in particolare su alcune linee, come la **Cuneo-Torino** e la **Genova-Alessandria-Torino**. Le criticità denunciate dai comitati riguardano il sovraffollamento dei treni che oltre al disagio porta molto spesso a limitare un regolare svolgimento del servizio.

Quest'anno, proprio con l'entrata in vigore del nuovo orario invernale a partire dal 13 Dicembre, si assisterà ad un'altra situazione di estremo disagio denunciata dai pendolari, perché i treni della linea **Aosta-Torino** essendo tutti con alimentazione diesel non potranno entrare nella nuova Stazione Sotterranea di Porta Susa. I pendolari quindi saranno costretti ad effettuare un cambio a Chivasso con evidenti problemi ed aumento dei tempi di percorrenza.



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-Cirié, la Torre Pellice-Torino e la Casale Monferato-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 oltre all'elettificazione della Chivasso-Ivrea. Proprio in questo nodo si riscontra un'ulteriore criticità dell'area torinese, che è quella relativa alla nuova

connessione sulla linea Chiasso-Aosta nelle vicinanze di **Chiasso** *bypassando* quest'ultima stazione. Questo nuovo collegamento non consentirà di garantire un vero servizio ferroviario metropolitano, mentre a Chiasso si concentra un notevole afflusso di pendolari che dalla provincia si dirigono verso il capoluogo piemontese. Una soluzione potrebbe venire dalla creazione di un raccordo tra la nuova stazione di Chiasso 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

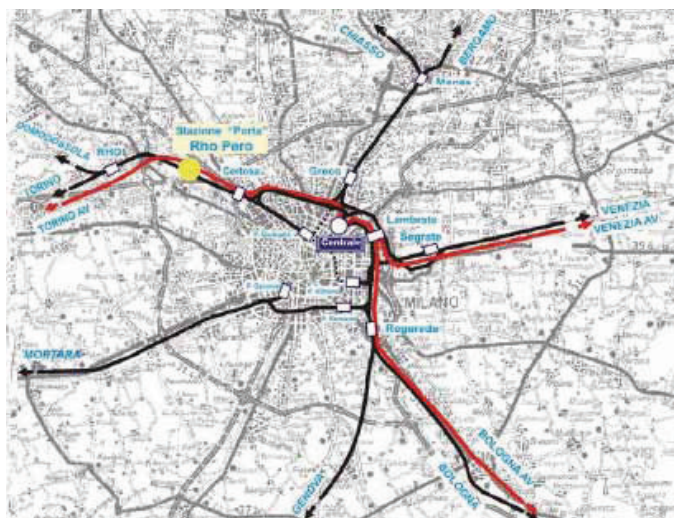


dall'area a Sud di Torino e che al completamento del Passante si attesterebbero alla stazione di Torino Porta Susa.

Il **Nodo di Milano** è certamente il più importante in Italia per il trasporto ferroviario pendolare; in Lombardia circa 600 mila persone ogni giorno si spostano per motivi di lavoro e di studio e larga parte di questi ha come destinazione 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. Dunque diventa particolarmente importante investire nel rafforzamento del servizio ora che la rete lo consente e che si può dare finalmente risposta alla domanda dei pendolari.

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 la **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'elettificazione dell'intera linea unitamente al raddoppio dei binari 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 anche perché a breve saranno terminati i 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)

In Lombardia sono presenti **una ventina tra Comitati ed Associazioni che si battono per migliorare il servizio pendolare**. I maggiori disagi lamentati nelle diverse tratte ferroviarie sono i ritardi che si verificano nelle stazioni di arrivo, l'eccessivo affollamento delle carrozze, l'età avanzata e il degrado dei treni. In alcuni casi si segnalano problemi infrastrutturali, come per i pendolari di **Cremona** dove i collegamenti con Milano sono rallentati per la presenza del binario unico fino alla stazione di Treviglio Ovest. 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.

Una vicenda particolarmente negativa, perché sembrava poter aprire nuove possibilità per i pendolari, è quella della **linea Iseo-Rovato**. Lo scorso Giugno questa tratta di 12 km è stata riaperta al traffico passeggeri

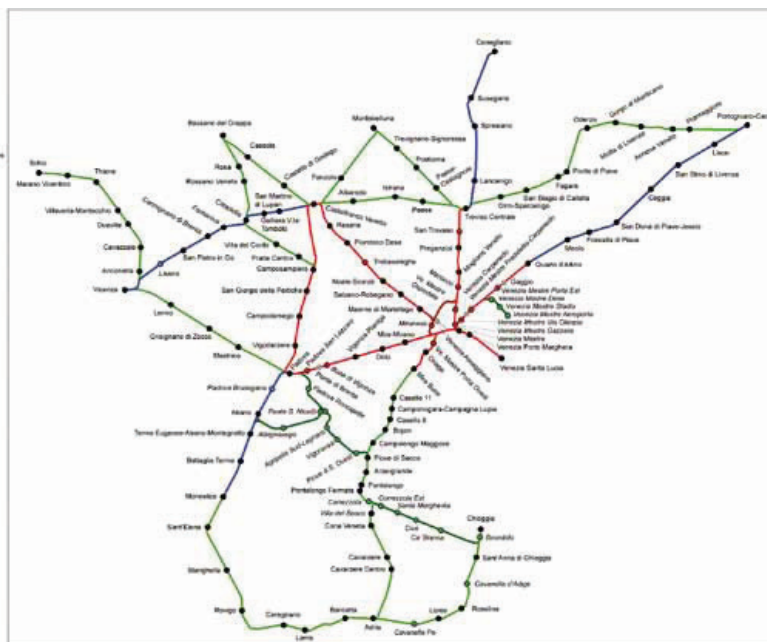
dopo una chiusura di 50 anni. E per i tanti pendolari, che oggi usano l'auto o i pullman, sembrava poter essere una importante opportunità, senza dimenticare i numerosi turisti di questo territorio. Purtroppo alla riapertura non è stato affiancato un adeguato servizio lungo la tratta, con solo 7 coppie di treni presenti di cui solamente 3 non obbligano a dover cambiare treno per arrivare a Milano. A Rovato, stazione di scambio per Milano, le punte di attesa medie risultano vicine ai 50 minuti. Quello che i pendolari chiedono sono corse dirette e coincidenze entro i 10 minuti con i treni per Milano. Senza dimenticare il problema dell'acquisto dei biglietti (anche se è possibile farli direttamente avvertendo il personale di bordo).

L'area Veneta è purtroppo trascurata da un Governo regionale che da troppo tempo sembra avere attenzione solo per le infrastrutture autostradali. In questo territorio il modello di domanda pendolare non è monocentrico, come nelle altre Regioni, e dunque dovrebbe portare a ragionare in termini specifici vista anche la fortissima domanda di mobilità tra i diversi centri. Una soluzione intelligente era quella, oramai di diversi anni fa, che prevedeva la creazione di un **forte Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SMFR) con treni ad alta frequentazione tra le città e le stazioni poste lungo il quadrilatero Treviso, Venezia, Padova, Castelfranco Veneto**. Le promesse purtroppo sono state presto dimenticate e rispetto a quanto annunciato l'unica linea su cui vi sono stati investimenti concreti è quella che collega Venezia a Mira (VE), una vecchia linea recentemente

elettrificata, mentre gli unici lavori completati sono quelli relativi ad alcune stazioni quali Trebaseleghe e Spinea (sulla linea Mestre-Castelfranco), Mestre Ospedale e San Trovaso (sulla linea Mestre-Treviso), Mestre Porta Est (sulla linea Mestre-Portogruaro), Mestre Porta Ovest. Eppure il progetto del SMFR 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 lungo questi assi prioritari, e di trovare nei nodi coincidenze regolari con le altre direttrici regionali. In pratica un modello simile a quello che funziona molto bene nella Regione della Rhein-Ruhr in Germania, con il sistema delle S-Bahn che collega più di 10 città coinvolgendo un totale di 10 milioni di abitanti. Per capire i ritardi della situazione veneta basti dire che tra Treviso e Padova, un 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.

SMFR 2008

Prima fase (in attuazione): linee esistenti, in costruzione, da completare.
Seconda fase (proiettata): linee esistenti.
Terza fase (da finanziare): linee esistenti e in progetto.
Stazioni attualmente in esercizio.
Stazioni attualmente non in esercizio.
Autore: Iain Furlong - versione: 30 aprile 2008



Il progetto del SMFR Veneto, (Fonte Wikipedia)

Le oltre 140 mila persone che ogni giorno viaggiano in Veneto sui treni lamentano diversi disagi che hanno portato alla nascita di una decina di comitati pendolari. I principali problemi riguardano il sovraffollamento delle carrozze, i pochi treni presenti nelle ore di punta, la difficoltà di trovare coincidenze nelle stazioni, e in generale la disattenzione nei confronti dei pendolari testimoniata anche dagli scarsi investimenti nel potenziamento del servizio e per l'acquisto di materiale rotabile. Del resto il Veneto, come si può vedere dalle tabelle al primo capitolo, ha investito in questi anni le proprie risorse in nuove strade e autostrade.

Un'area particolarmente interessata alla risistemazione del sistema ferroviario regionale è quella del Polesine e del capoluogo **Rovigo**. I problemi principali riguardano la costante riduzione degli Eurostar che effettuano fermata a Rovigo (e che non vengono sostituiti con alternative di collegamento per le stazioni dove fa fermata) ed i collegamenti Est-Ovest, da Verona in direzione di Adria e viceversa. Quest'ultimo collegamento rappresenta un problema particolarmente rilevante in virtù della grande quantità di pendolari che frequentano queste tratte ferroviarie e vista l'inefficiente organizzazione degli orari. Basti dire che non esiste un treno Legnago-Adria diretto, e il cambio obbligato a Rovigo costringe a lunghe attese e 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.

Il **nodo di Genova** è particolarmente delicato per il costante aumento del numero di studenti e lavoratori che si sposta in treno (oltre 105 mila in Liguria ogni giorno). I pendolari liguri 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. Gli unici interventi realizzati in questi anni riguardano la variante Pegli-Voltri, comprensiva della nuova fermata di Pra, e le nuove fermate San Biagio e Via di Francia; mentre sono in ritardo i lavori di realizzazione dello scalo merci 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 costiero sia nella direttrice verso 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 direzione di Brignole, che porterà ad un aumento sensibile dei viaggiatori su ferro nel capoluogo ligure. Ma come per il Veneto gli investimenti in questi anni da parte della Regione sono stati limitatissimi e sta qui la ragione della situazione di disagio denunciata dai pendolari.

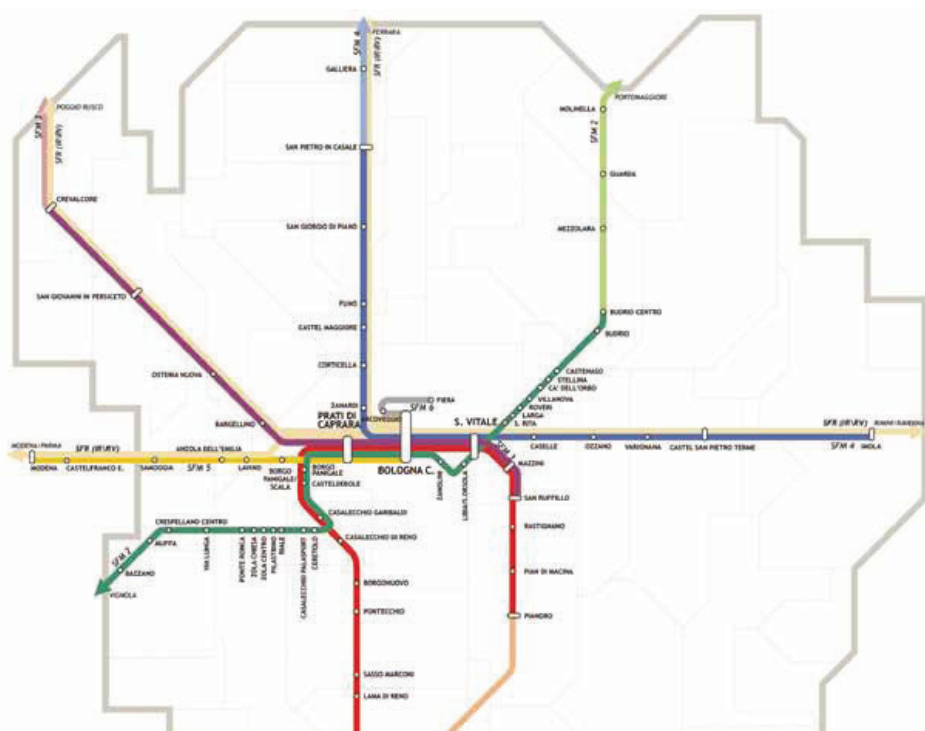


Nodo di Genova, (Fonte UrbanRail.net)

Il Nodo di Bologna è storicamente il cuore del sistema ferroviario italiano. Da qui si dipanano linee ferroviarie verso le principali direttrici con flussi nazionali e locali. Questa rete costruita in due secoli di storia rappresenta una risorsa che deve essere assolutamente valorizzata per dare sollievo a una delle aree più trafficate e inquinate d'Europa. Proprio queste linee possono 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 oltre 130 mila, 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 la riqualificazione e attivazione 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**

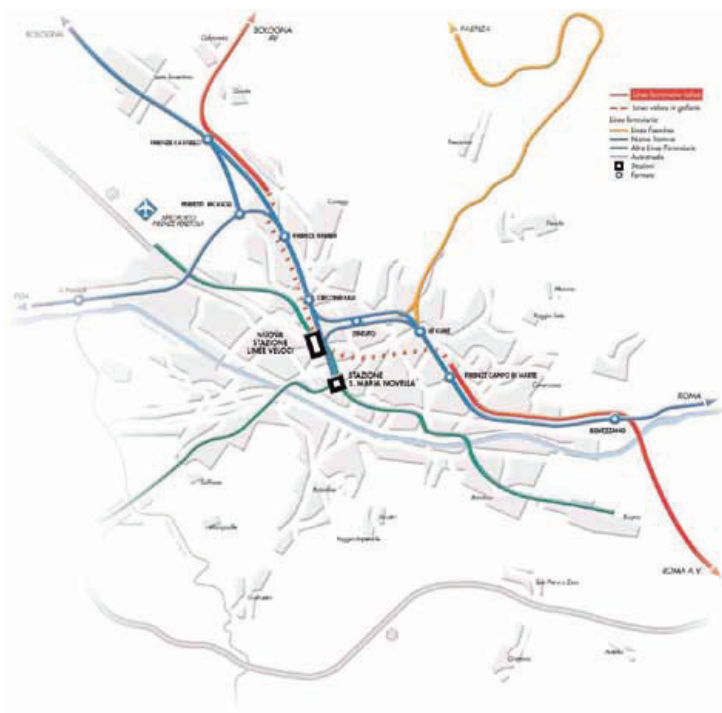
andrebbero potenziate creando un efficiente Servizio **Ferroviario Metropolitano** - come previsto da Regione e Provincia, ma purtroppo in notevole ritardo come realizzazioni - con corse frequenti e binari dedicati al trasporto urbano. Su alcune linee è necessaria un'opera di ammodernamento per consentire il rafforzamento del servizio metropolitano, come ad esempio per la Modena-Vignola-Bologna e la San Ruffillo-Mazzini-San Vitale-Bologna Centrale-Aeroporto. Questa prospettiva di potenziamento sarà aiutata quando termineranno i lavori per la realizzazione dei nuovi binari interrati per l'Alta Velocità e della nuova stazione in affiancamento a quella attuale, che a quel punto verrà utilizzata solo per i treni a lunga percorrenza. 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.



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

Il nodo di Firenze sconta i ritardi legati alle opere relative alla linea dell'Alta Velocità, con la linea interrata di attraversamento sotterraneo del centro storico e la realizzazione della nuova stazione. In pratica le prospettive di potenziamento del servizio sono legate a questo intervento — difficile, costoso e delicato per l'impatto sulla falda idrica — che ha accumulato ritardi che hanno conseguenze anche sul servizio pendolare. La promessa per i pendolari è che con la realizzazione della linea interrata dedicata ai treni a lunga percorrenza si libereranno quelli in superficie e dunque si potrà

arrivare a creare un sistema integrato e dedicato al trasporto regionale con nuove fermate urbane (5 tra le stazioni di Firenze Castello e di Rovezzano). Purtroppo questo scenario appare ancora lontano, ma intanto a febbraio 2010 è stato inaugurato il nuovo tram tra Firenze e Scandicci che dimostra come in presenza di servizi che funzionano la domanda si genera automaticamente, sono infatti 15.000 i passeggeri al giorno che usufruiscono del nuovo collegamento con punte di 30.000.



Nodo ferroviario di Firenze (Fonte RFI)

Naturalmente occorre migliorare anche le linee esistenti per rendere competitivo il servizio pendolare, in particolare realizzando il raddoppio della linea **Borgo San Lorenzo-Firenze**, 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.

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

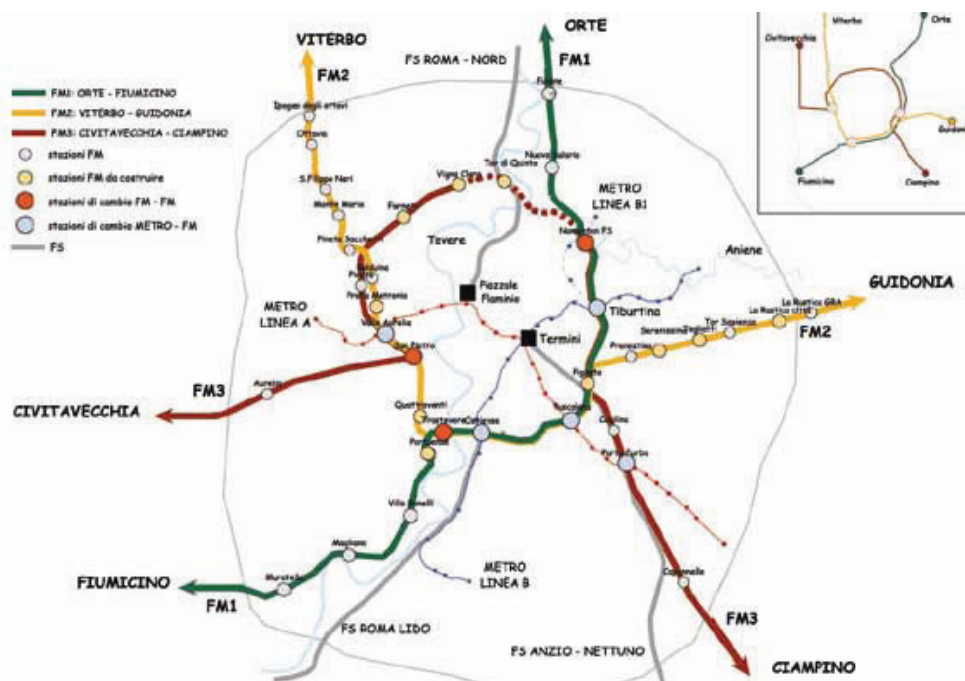
Firenze. La maggiore preoccupazione riguarda la linea Direttissima per e da Firenze che ha visto un grande incremento del passaggio di treni a lunga percorrenza con un conseguente spostamento dei treni regionali dei pendolari sulla linea lenta e aumento dei tempi di percorrenza per i pendolari. Simili problemi potrebbero crearsi nella zona ad Ovest di Firenze, per tutti i pendolari di **Prato e Pistoia** che si dirigono verso Bologna. La riduzione degli Intercity e dei regionali nella direttrice Prato-Bologna non garantirebbe 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. I pendolari chiedono un aumento del numero di corse con treni regionali

con 3/4 fermate principali della linea, e l'inserimento di interregionali che proseguano sulla tratta Bologna-Modena-Reggio-Parma-Piacenza-Milano.

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 ridisegnare il servizio attraverso 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. Oggi Roma è dotata di diverse linee Ferroviarie Metropolitane (FR) che collegano la città e l'area metropolitana ed 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.

Per quanto riguarda il **potenziamento del servizio ferroviario pendolare** occorre prevedere investimenti per il completamento del raddoppio dei binari sulle diverse linee FR verso i Castelli Romani, sulla FR 3 per Viterbo e sulla FR 2 per Guidonia. E di 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 (le stazioni Tiburtina, Tuscolana ed Ostiense, la nuova Fiera di Roma). Perché la consistente crescita dell'utenza che si è verificata negli ultimi anni crea il sovraffollamento dei convogli ferroviari, quasi 90 mila spostamenti giornalieri ed un fabbisogno stimato di 15 mila posti in più al giorno. E' necessario quindi innalzare, almeno negli orari di massima frequentazione, le corse dei treni ogni 7 minuti 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). Un'altra linea che andrebbe potenziata è quella che da Roma collega il litorale Nord verso Civitavecchia (FR 5) e che ogni giorno è frequentata da circa 9.000 pendolari; 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. Tutti questi problemi sono, come detto, dovuti all'ingente flusso di pendolari sulla Capitale, almeno 300.000 al giorno, a cui si aggiungono coloro che raggiungono Roma saltuariamente o con altri mezzi su gomma e via aereo, circa 550.000.



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

La Campania è la Regione che negli ultimi dieci anni ha promosso la politica più coerente e attenta di rafforzamento del servizio ferroviario regionale, e ha concentrato notevoli investimenti infrastrutturali concentrando fondi europei, nella direzione di creare una metropolitana regionale. Se l'aumento dei viaggiatori (+50% dal 2000 al 2010 ed in continua crescita) ha premiato questa strategia i risultati in termini di qualità del servizio si vedono per ora solo in parte. Dei 422 mila viaggiatori al giorno sui treni campani, ben 260.000 sono quelli che si dirigono quotidianamente nell'area di Napoli. Le maggiori difficoltà che i pendolari lamentano riguardano l'età e l'affollamento dei treni ma anche disagi derivanti dalla mancanza di coincidenze sulle

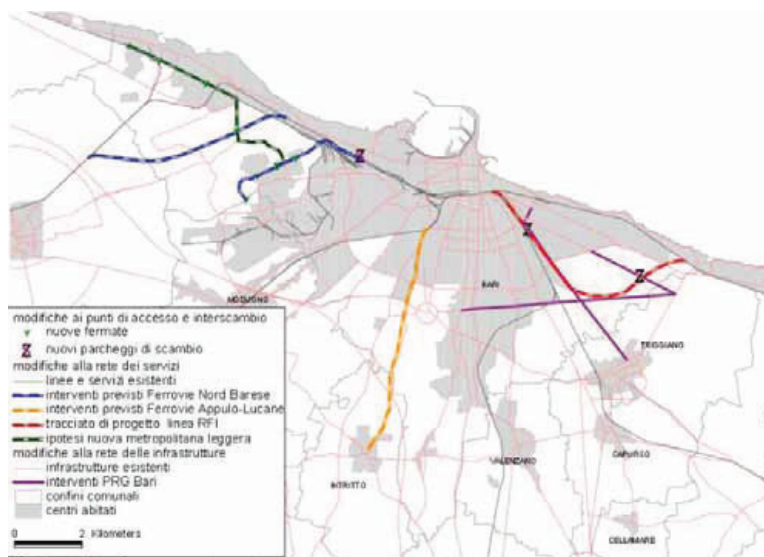
direttrici Salerno-Cava de' Tirreni-Napoli e Caserta-Aversa-Napoli, due delle tratte più utilizzate della Regione e dove i pendolari chiedono un maggiore cadenzamento dei treni. Nell'area di Napoli dopo il completamento nel 2008 della linea a Monte del Vesuvio, la variante della Napoli-Cancello ed il 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.



Nodo di Napoli e sistema metropolitana regionale, (Fonte ACAM)

Nel **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, con treni lenti e spesso vecchi. In particolare il riassetto del nodo ferroviario di Bari prevede come interventi fondamentali l'interrimento dei binari tra Palese e Santo Spirito, il potenziamento della tratta Bari Centrale-Bari S. Giorgio ed il raddoppio dei binari tra Bari S. Andrea e Bitetto. Un positivo aggiornamento è quello della realizzazione della variante passeggeri tra le stazioni di Bari S. Andrea e Bari Centrale. Il progetto nel suo complesso prevede la messa in opera di un servizio metropolitano su ferro che include il collegamento del capoluogo con l'aeroporto ed in generale con le località dell'hinterland barese; purtroppo il panorama ferroviario barese vede coinvolti

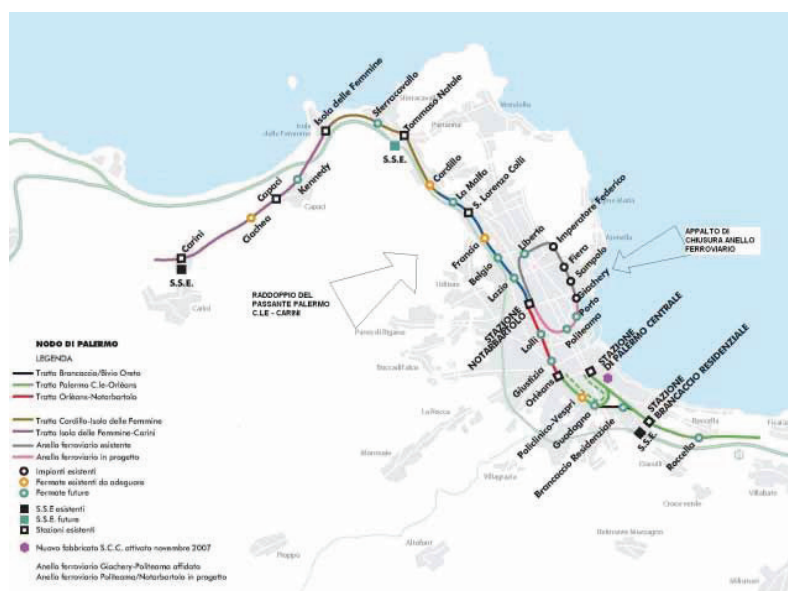
quattro diversi gestori (Trenitalia, Ferrovie del Sud-Est, Fertramviaria e Ferrovie Appulo-Lucane) ed il servizio non può definirsi propriamente suburbano in quanto le linee non sono integrate tra loro, non è attivo l'orario cadenzato e le corse non sono ancora frequenti. Il progetto sarà effettivamente utile ed in linea con altri sistemi di ferrovie suburbane solo quando sarà attuata l'integrazione tariffaria, il raddoppio di tutte le linee a singolo binario, l'elettificazione delle stesse e l'incremento del numero di fermate.



Nodo di Bari, (Fonte RFI)

Il nodo di Palermo sconta i problemi di tutte le città del Sud. Sono numerosi i Comuni pendolari che chiedono un miglioramento del servizio. In particolare si 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, è partito nel 2008 ma la sua ultimazione è prevista per il 2015, e punta a costruire un collegamento a 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

Non è certamente una novità, ma occorre ricordare come nelle Regioni meridionali la vita del pendolare sia ancora più complicata per un cronico ritardo infrastrutturale e treni in circolazione tra i più vecchi d'Italia. La differenza più rilevante con il resto del Paese riguarda i tempi di percorrenza, per cui muoversi da una città all'altra, da un Paese anche di media grandezza a un centro capoluogo 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.

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. Ad esempio 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. Ma è solo uno degli esempi.

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-Crotone	115	1	3 h	38,3
Sicilia	Ragusa-Palermo	250	1	5 h 20 m	47,2
Sardegna	Olbia-Cagliari	280	1	3 h 40 m	77,5

Legambiente 2010. Elaborazione su dati Trenitalia.

Emblematico è il caso della **Sicilia**, dove l'89% dei 1.241 km della rete ferroviaria è a binario unico e quasi la metà della stessa rete non è elettrificata. Come esempio della disagiata situazione delle ferrovie siciliane basti pensare che un viaggio in treno da Ragusa a Palermo (250 km) richiede un cambio, con un solo treno disponibile al giorno, per un totale di oltre 5 ore di percorrenza. Situazione aggravata dai tagli effettuati nell'ultimo anno, anche per la mancata sottoscrizione da parte della Regione del nuovo Contratto di Servizio con Trenitalia.

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 semplice e economico. E forse proprio per questo continuamente rinviato mentre si buttano soldi per il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina. Quello che servirebbe è acquistare nuovi treni o almeno realizzare un *revamping* dei vecchi treni "Pendolino" almeno 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 complessiva stimata da RFI 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, unitamente ad altre opere infrastrutturali, 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.

Mentre il Governo pensa e finanzia il Ponte sullo Stretto muoversi tra le città siciliane continua ad essere un'impresa per i poveri pendolari. Eppure **nell'area dello Stretto 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, sul versante siciliano una volta arrivati via mare non ci sono treni utili nell'orario dei pendolari da Messina verso Palermo, ad eccezione dell'Espresso delle 7.05. Stessa situazione se la destinazione è Catania: un unico Regionale tra le 7 e le 9 del mattino. Questo tipo di interventi, come il 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 **il servizio verrà soppresso a partire dal 12 Dicembre perché il Ministero dei Trasporti ha cancellato le risorse necessarie.**

Simile è la situazione nell'altra grande Isola, **la Sardegna**. Anche qui i tempi di percorrenza dei treni sono elevatissimi a cui si somma una pessima condizione del materiale rotabile. 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 sopresse 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 per il materiale rotabile, quasi 5 milioni l'anno, 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. A questo però dovrebbero affiancarsi interventi concreti sull'infrastruttura dimenticati ormai da decenni come l'elettificazione almeno dei tracciati principali, vista la totale assenza di tali linee in Sardegna, ed il raddoppio dei binari da San Gavino a Sassari e Olbia.

Una "grande opera" da realizzare, per la quale Legambiente si batte da tempo, è il prolungamento dell'Alta Velocità 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", come gli **Intercity, gli Espressi e i Diretti**, scontano una situazione ancora più complicata dei loro omologhi delle grandi città. Perché viaggiano su treni a lunga percorrenza il cui contratto di servizio è definito direttamente con il Ministero delle Infrastrutture. Inoltre larga parte di questi treni non sono redditizi per Trenitalia, come invece lo sono gli Eurostar, e diventa sempre più probabile un taglio rilevante (154 i treni che verranno cancellati, è l'annuncio dei vertici di FS) in assenza di risorse da parte dello Stato e comunque per quelli sopravvissuti una condizione di disagio.

È questa la situazione 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, e 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 che viaggiano tra più Regioni e centri capoluogo l'interlocuzione politica manca (il Ministero delle Infrastrutture non ha uno sportello per i pendolari!) e ad aggravare la situazione c'è la complicazione di abbonamenti diversi nel caso si attraversino più Regioni, tariffe diverse se per quella città fermano (come capita) Intercity, Eurostar City, Diretti e Interregionali e di fatto l'impossibilità di prendere il primo treno utile pena il rischio di incombere in multe e abbonamenti dal costo esorbitante.

Proviamo a fare un **ragionamento sulla qualità del servizio**. Se si guarda alla situazione europea per considerare un treno di serie A si 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, aggravato anche dalla scarsa attenzione a servizi e pulizia sia dei treni sia delle stazioni. Per quanto riguarda le **linee di "serie B"** 12 linee 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.

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

	Numero di linee
Linee di serie A	1
Linee di serie B	12
Linee di serie C	>100

Legambiente 2010

Ma per far capire la situazione occorre raccontare per flash alcune delle situazioni che si trovano sulla rete. Sulla **Nettuno-Roma** i treni risultano in pessime condizioni igieniche e non corrispondono minimamente alla domanda dei pendolari in termini di capienza. Da segnalare anche l'assoluta inadeguatezza della stazione di Padiglione, dove non sono ancora stati ultimati i lavori (che sarebbero dovuti finire a settembre 2010) e non è possibile acquistare biglietti; i servizi igienici non sono funzionanti e, addirittura, mancano le porte. In Piemonte una situazione allarmante riguarda la tratta **Cuneo-Torino**, dove i pendolari lamentano la costante mancanza di carrozze sufficienti e spesso i convogli sono sporchi e degradati. In Emilia-Romagna sulla tratta **Rimini-Bologna** sono più della metà i convogli che quotidianamente si presentano inaccessibili per motivi di sovraffollamento. Tra questi molto spesso capita di trovare treni con carrozze chiuse con ulteriori problemi di capienza del convoglio. Particolare attenzione va data anche alla tratta **Spoletto-Roma** per i pendolari dell'Umbria. A Spoleto infatti, come in altre stazioni della regione, i treni che effettuano la fermata negli orari di punta sono ridottissimi e studenti e lavoratori sono quindi costretti a raggiungere Foligno per poter poi raggiungere la Capitale. Anche la Sicilia presenta situazioni di grave disagio, in particolare sulla tratta **Agrigento-Palermo** dove la soppressione dei treni è un fenomeno purtroppo frequente e la sostituzione del servizio con autobus, spesso per l'intero tratto, produce non pochi problemi di orario e di capienza.

Gli esempi che si possono portare riguardano grandi città e collegamenti interni minori. E' quanto denunciano i pendolari che, ad esempio, con l'entrata in servizio lo scorso anno dell'intera tratta ad alta velocità Torino-Salerno trovano sulla linea Torino-Milano-Bologna sempre più difficile poter scegliere di prendere un treno Intercity o interregionale. Questo costringe le persone 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 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 Parlamento e alle Regioni per questo tipo di collegamenti, dove la vita dei pendolari 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 ed in attesa del nuovo orario invernale 2010 si è deciso di presentare alcune situazioni più emblematiche. Ad esempio da Roma a Bolzano nell'ultimo anno, ad esclusione di un treno alta velocità la mattina alle ore 8, è diventato obbligatorio il cambio a Bologna o Verona e quindi il tempo di percorrenza medio risulta essere di 6 ore (si arriva a oltre 7 ore). Le coincidenze molto spesso sono troppo ravvicinate, o comunque causa rallentamenti sull'Alta Velocità si arriva nella stazione di cambio con il rischio di perdere il regionale per Bolzano e quindi dover aspettare almeno 2 ore. Sulla tratta Falconara-Milano fino al 2007 con gli Intercity plus il tempo di percorrenza era di 4 ore e 30 minuti senza bisogno di cambi, ora esiste un solo Eurostar City diretto, la mattina alle 7:19. Per tutte le altre fasce orarie c'è almeno un cambio obbligatorio a Bologna o Pesaro. Tra Taranto e Roma fino a poco tempo fa esistevano Eurostar diretti che impiegavano 4 ore, oggi è obbligatorio un cambio a Napoli, Bari o Salerno con un totale di 6 ore di tragitto.

ESEMPI DI TRENI A LUNGA DISTANZA CON ALLUNGAMENTO DEI TEMPI RISPETTO AL 2009

Tratta ferroviaria	Tempi fino al 2009	Tempi nel 2010	Note
Taranto-Roma	4 h	6 h	Prima diretto, ora 1 cambio
Bolzano-Roma	5 h 50 m	6/7 h	Prima diretto, ora 1 cambio
Alessandria-Firenze	2 h 50 m	3 h 45 m	Prima diretto, ora 1 cambio
Alessandria-Roma	4 h 55 m	6 h 12 m	Prima diretto, ora 1 cambio
Torino-Lecce	11 h	12 h 55 m	(Confronto tra treni diretti)
Torino-Bari	9 h 30 m	11 h 30 m	(Confronto tra treni diretti)

Legambiente 2010. Elaborazione su dati Trenitalia.

RAGGIUNGERE L'AEROPORTO

Si tratta di una criticità, probabilmente secondaria, legata ad un pendolarismo sicuramente non di massa; ma stupisce comunque come in ambito europeo il collegamento tra le due principali città italiane e l'aeroporto risulti il più "costoso" ed al tempo stesso tra i più lenti. Come si nota dalla tabella successiva a Londra, Madrid e tra poco Barcellona il collegamento con l'aeroporto è garantito tramite una linea metropolitana. La differenza

principale tra Roma Milano e le altre realtà europee è quella del prezzo dei biglietti, superiore persino a quello di Londra. Anche i tempi di percorrenza e la frequenza di passaggio dei convogli mostrano significative differenze rispetto alle altre capitali, come Parigi dove perdere un treno della RER non significa necessariamente perdere anche l'aereo visti i passaggi frequenti dei convogli ferroviari.

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	Ferroviario	8 con fermate intermedie / 14 diretto	30/40	15/30
Milano	50	Ferroviario	11	36	30
Berlino	23	Ferroviario	2,80	35	20
Monaco di Baviera	37	Ferroviario	2,40	40/45	20
Parigi	27	Ferroviario	8,40	35	8
Lione	27	Tram (inaugurazione estate 2010)	n.d.	25	15
Madrid	18	Metropolitana	2	25	5
Barcellona	15	Ferroviario (metropolitana in costruzione)	3	20	30
Londra*	28	Metropolitana	5,10	50	5/10
Glasgow*	16	Ferroviario	3,15	15	5/10

Legambiente 2010

*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 preoccupazione 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.

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 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.



Stazione Nomentana, Roma

3.

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

Ma non sono solo spine per i pendolari, gli interventi realizzati in questi anni su alcune linee e stazioni hanno permesso di migliorare la qualità della vita per chi ogni giorno prende il treno. Si è voluto dunque descrivere anche una serie di iniziative positive messe in campo da parte di alcune 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!

Le infrastrutture sono indubbiamente uno dei cardini 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.

Dal mese di Dicembre dello scorso anno è stato avviato il servizio ferroviario del **Consorzio Acquario**, costituito da Trenitalia e Fertramviaria. I collegamenti effettuati riguardano le **linee Bari-Lecce e Andria-Bari**, tratte molto frequentate dai pendolari pugliesi, sui quali vengono utilizzati nuovissimi treni FLIRT con una capienza di 216 posti a sedere e livelli di comfort elevati. Oltre alla modernità dei convogli un grande vantaggio per i viaggiatori è quello della possibilità di utilizzare i biglietti e gli abbonamenti in vigore sugli altri treni della linea. Sulla Bari-Lecce i vantaggi sono relativi anche al tempo di percorrenza, di circa 1 ora e 30 minuti, agli orari che sposano le esigenze dei pendolari ed alle importanti fermate intermedie quali Monopoli, Fasano, Ostuni e Brindisi. Tutto questo ha già mostrato i primi importanti risultati vantando 30.000 viaggiatori al mese di media sulle due direttrici.

Anche da **Perugia** viene una segnalazione positiva sul tema dei trasporti su ferro. Si tratta dell'entrata in esercizio, dal 2008, del cosiddetto "**MiniMetrol**". Il tragitto



Treno del Consorzio Acquario

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 nuove 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 MiniMetrol perugino.

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



Stazione del MiniMetrolink di Perugia

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 noleggi



Treno di SAD sulla linea Merano-Malles

ad ogni stazione del percorso ed alla presenza della pista ciclabile che affianca la linea ferroviaria per tutto il percorso. 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'ammodernamento 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 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. Da poche settimane inoltre è stata 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.

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.

Hanno raggiunto le cronache nazionali anche **due nuovi servizi di collegamento ferroviario** lungo la linea



Tram delle Valli Bergamo-Albino



Treno Arenaways

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.

Invece tra Torino e Milano è stato inaugurato, con grande clamore, il servizio ferroviario operato da un gestore privato: **Arenaways**. Obiettivo della società è di realizzare un servizio lungo l'anello delle linee che collegano i due capoluoghi regionali passando a nord per Santhià, Vercelli e Novara, mentre a sud per il percorso inverso si transiterà a Pavia, Voghera, Alessandria ed Asti. Al momento il servizio non prevede fermate

intermedie, anche perché sono diversi i problemi aperti con RFI e per gli effetti che questo nuovo servizio ha in termini di concorrenza nei confronti dei contratti esistenti nelle due Regioni. Anche su questi treni è prevista la biglietteria a bordo (senza sovrapprezzo) e la possibilità di usufruire di servizi solitamente destinati ad altre categorie di convogli (bottega di bordo e bar, connessione wi-fi etc.).

Queste esperienze dimostrano, se ce ne fosse stato bisogno, che occorre una regia pubblica perché la liberalizzazione del servizio ferroviario funzioni. In assenza di una strategia da parte del Ministero delle Infrastrutture per potenziare il servizio nelle linee nazionali e regionali, di chiare regole per una concorrenza che si possa muovere nell'ambito di un sistema delicato, dove ci sono tratte competitive da un punto di vista economico e altre che non lo sono, sarà molto difficile che i pendolari italiani possano toccare con mano qualche risultato positivo e concreto nei prossimi anni.

UN UNICO BIGLIETTO!

Un aspetto spesso sottovalutato ma tra i più importanti per i cittadini che quotidianamente si dirigono per motivi di lavoro e/o studio verso i grandi centri urbani è quello dei diversi sistemi di tariffazione. I pendolari chiedono di avere un unico abbonamento o biglietto valido sia per il percorso extraurbano sia per gli spostamenti interni alla città di destinazione, su tutti i mezzi di trasporto.

L'esempio migliore in Italia è quello della **Regione Campania** che nasce dal consorzio **Unico Campania** che riunisce le principali aziende di trasporto passeggeri (pubbliche e a partecipazione pubblica) operanti nella Regione Campania, e che esercita un'azione di coordinamento e di controllo. L'obiettivo principale era quello di semplificare e razionalizzare il sistema del trasporto



Treno di Ferrovie del Gargano sulla linea Foggia-Lucera

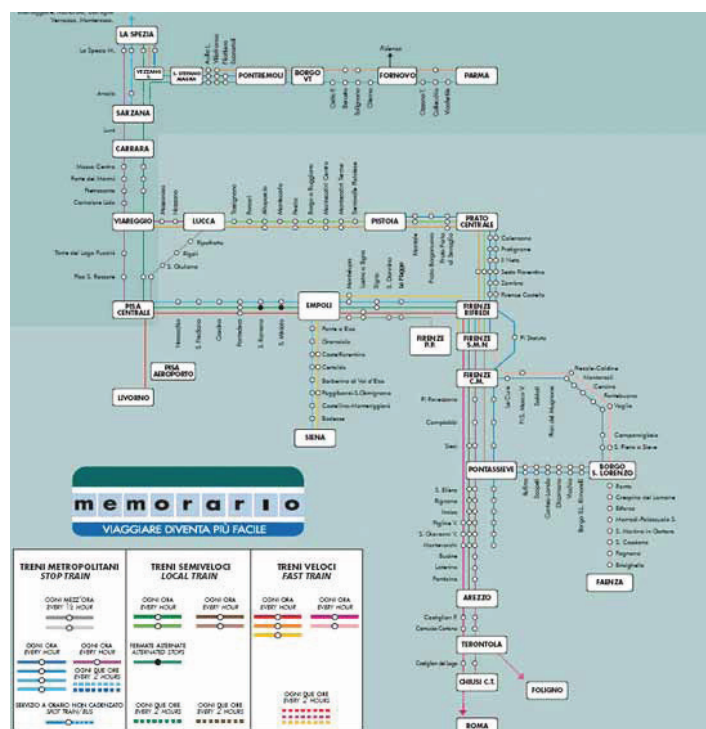
pubblico, permettendo con un unico titolo di viaggio lo spostamento su tutta la rete regionale. Dal 2003 il Consorzio ha esteso la possibilità di effettuare il biglietto unico per tutta la Regione (551 Comuni) consentendo di spostarsi liberamente all'interno delle principali città e nei Comuni della 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 70 mila, per un totale di abbonati tra mensili e annuali di 200.000 persone, dato che pone la Campania al primo posto in Italia.

Nel Settembre 2008 in **Emilia Romagna** è partita la prima fase del progetto di integrazione tariffaria su scala regionale. 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.

ORARI FACILI!

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



Memorario Toscana (Fonte: Trenitalia)





Napoli, Stazione Salvator Rosa

questo motivo anche questo aspetto è da considerare come una delle 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.

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 stazio-

ni, 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.

Una buona notizia viene anche dalle **Marche** dove recentemente è stato raggiunto un accordo tra la Regione, RFI e le Amministrazioni locali per il recupero delle stazioni minori ed impresenziate; si tratta di un investimento totale di circa 2 milioni di Euro, di cui la metà finanziata 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 fosse 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).

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 Ferrottramviaria. 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



Trasporto bici + treno

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 è quella del Piemonte, dove dal 2006 è attiva 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 negli scorsi mesi, in seguito alle elezioni regionali ed al cambio di Giunta, **l'esistenza del Forum è stata messa in forte dubbio**, con possibilità di trasformarlo in un "Osservatorio Permanente sul Trasporto Pubblico Locale" che non legittima più la presenza dei comitati pendolari e farebbe decadere, di conseguenza, la vera utilità di un tavolo comune di incontro tra i vari soggetti interessati da queste tematiche.

Eppure la Finanziaria 2008 (L244/2007, art. 2 comma 461) prevede l'obbligo di inserire nei contratti di servizio con i gestori un maggiore livello di partecipazione delle associazioni nei meccanismi di verifica dei livelli qualitativi e quantitativi del servizio. Hanno utilizzato questa possibilità la Campania, la Liguria e l'Umbria, dove l'ultimo Contratto di Servizio con i rispettivi gestori ferroviari ha stabilito l'obbligatorietà di effettuare confronti periodici con i comitati pendolari attraverso lo strumento della Consulta Regionale per la mobilità, nei quali vengono discusse le modifiche previste per i nuovi orari e sono segnalati i disservizi riscontrati nelle principali tratte ferroviarie. Toscana e Veneto hanno attivato dei call center con un numero verde dedicato, al quale i viaggiatori possono rivolgersi per reclami su disservizi e disagi e richiedere informazioni e chiarimenti. Come riscontro dell'esigenza di tali iniziative, basti sapere che per il servizio toscano nel corso del 2007 i contatti mensili sono stati mediamente oltre 200, situazione riscontrata anche negli anni successivi fino ad oggi.

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 focalizzato l'attenzione sulle 49 città in Europa in cui funziona un servizio metropolitano o ferroviario suburbano.

Cominciamo dalle **metropolitane**, le linee complessivamente in funzione in Italia, pari a 161,9 chilometri possono essere paragonate alla rete della sola città di Berlino (147,5) e sono di gran lunga inferiori rispetto ai dati di Germania, Francia, Regno Unito e Spagna nel loro complesso. Un rapido raffronto con le popolazioni residenti nei bacini metropolitani considerati metterebbe ancor di più in cattiva luce la situazione attuale italiana. Una condizione particolarmente positiva è quella della Spagna dove grazie agli investimenti degli ultimi 10-15 anni si è arrivati ad un totale di oltre 550 km di metro, in particolare dovuti allo sviluppo della rete di Madrid 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.

Se si considera come termine di paragone lo sviluppo attuale e futuro della rete di metro la situazione italiana risulta decisamente allarmante data la crescita quasi inesistente delle metropolitane avuta negli ultimi anni, dove solo Torino ha visto nascere una nuova linea mentre a Roma, in attesa della terza, l'ultimo intervento sulla rete metropolitana risale al 1999 con il prolungamento della linea A. 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. Per questo tipo di infrastrutture l'Italia è dotata di una rete totale di 591,7 km mentre sono 2.033,7 quelli della Germania, 1.634,4 km nel Regno Unito e 1.392,1 in Spagna. In questo ambito il nostro Paese si avvicina solo alla Francia (684 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 nuova linea di 20 km a Tolosa. 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 è che non vi sono progressi in Italia in termini di nuovi km di rete realizzati nell'ultimo anno, mentre a Barcellona, continuano ad essere realizzate nuove linee suburbane come la L9, di cui sono stati inaugurati già 46,6 km.

DOTAZIONE DI METRO E FERROVIE SUBURBANE NELLE CITTÀ EUROPEE¹¹

Italia	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Milano	74,6	3	186,4	8
Roma	36,6	2	195,1	7
Napoli	31,8	3	67,4	5
Torino	9,6	1	22	2
Genova	5,5	1	35	2
Catania	3,8	1	-	-
Bologna	-	-	37,5	5
Palermo	-	-	39	2
Bari	-	-	9,3	1
TOTALE	161,9	11	591,7	32
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
Monaco di Baviera	85,8	6	442	7
Francoforte sul Meno	84,8	4	95,8	9
Dortmund	55	3	*	4
Colonia	45	5	141	4
Norimberga	38,2	3	67	3
Stoccarda	22,5	4	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	606,7	41	2033,7	81

¹¹ 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 FM1. 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 "Cercanías", 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 Cercanías, esistono 3 linee di metro leggere periferiche.



Francia	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Parigi	215,4	16	587	22
Lille	45	2	50	7
Lione	29,3	4	-	-
Tolosa	28,2	2	47	2
Marsiglia	21,8	2	-	-
Rennes	9,4	1	-	-
TOTALE	349,2	27	684	31
Regno Unito	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Londra	416	11	336,8	23
Newcastle	77,5	2	-	-
Glasgow	10,4	1	37	7
Leeds	-	-	349,1**	12
Birmingham	-	-	345,1	5
Manchester	-	-	228,4	9
Liverpool	-	-	120,6	5
Cardiff	-	-	109,4	7
Belfast	-	-	108	3
TOTALE	503,9	14	1634,4	71
Spagna	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Madrid	283,9	12	366,9	11
Barcellona	112,6	11	494,3	7
Valencia	88,9***	3	205,8***	6
Bilbao	38,9	2	86,8	4
Siviglia	18	1	168	4
Palma de Mallorca	7,2	1	-	-
Malaga	-	-	67	2
Donostia	-	-	3,3	1
TOTALE	551,5	30	1392,1	35

Legambiente 2010. 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; VVV; RATP; SNCF; Transpole; TCL; Tisseo; STAR; TFL; Nexus; SPT; Mersey Rail; Midland Metro; Arriva Trains; GMPTE; WYLLP; MetroMadrid; CTM Madrid; TMB; FGC; ATM Catalunya; MetroBilbao; Euskotren; Metro-Valencia; 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 Castellón) di 43,8 km in cui effettua servizio da considerarsi di ferrovia metropolitana.

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'elettificazione di alcune linee come la Liverpool-Manchester e la Londra-Swansea. 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.

E in Italia? Nessun cambiamento delle priorità, anzi l'elenco delle opere della Legge Obiettivo citato in premessa vede un'assoluta prevalenza di strade e autostrade tra le priorità di intervento e mancanza di finanziamenti proprio per le ferrovie e gli interventi nelle aree urbane. Inoltre malgrado le tante promesse dei Mi-

nistri che si sono succeduti in questi anni non è vero che le autostrade si ripagano da sole, ma invece tolgono risorse alle casse pubbliche (basti pensare al Passante di Mestre pagato con soldi pubblici) e quindi tolti a quelli per il trasporto ferroviario. A tal proposito basta osservare la tabella delle infrastrutture autostradali previste e/o in corso di realizzazione nel Nord Italia, dove a parte l'assurdità di uno scenario dei trasporti incentrato sul trasporto su gomma, ben 6,3 miliardi di Euro di risorse pubbliche sono richiesti per nuove pagare autostrade.

I PROGETTI DI NUOVE AUTOSTRADE NELLA PIANURA PADANA

Le nuove autostrade	Regione	Ente da cui dipende la Concessione	Costo (miliardi Euro)	Contributo pubblico (miliardi Euro)	Lunghezza (Km)
Autostrada Bre.Be.Mi.	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	1,61	0	62
Nuova Tangenziale Est Esterna Milano	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	1,58	0	35
Pedemontana Lombarda	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	4,115	1,2	87
Autostrada regionale Cremona-Mantova	Lombardia	Regione Lombardia	0,8	0,8*	67
Autostrada regionale Broni-Mortara	Lombardia	Regione Lombardia	1,2	0,8	68
Boffalora-Malpensa	Lombardia	Anas	0,208	0,208	18,6
Autostrada Ti.Bre.	Emilia Romagna-Lombardia-Veneto	Anas	1,83	0,7*	85
Autostrada Val Trompia	Lombardia	Anas	0,94	0,258	35
Pedemontana Piemontese (tratto Biella)	Piemonte	Anas	0,78	0,32*	50
Autostrada Asti-Cuneo	Piemonte	Anas	1,99	0,782	93
Passante di Mestre	Veneto	Anas	1,13	0,113	32,3
Pedemontana Veneta	Veneto	Regione Veneto	1,4	0,19	95
Valdastico Sud	Veneto	Anas	1,0	0*	54
Autostrada regionale veneta Nogara-Mare	Veneto	Regione Veneto	0,934	0,06	87
Brescia-Padova sistema tangenziali	Veneto	Regione Veneto	2,523	0,107	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	0,65	0,65	15
Autostrada regionale emiliana Cispadana	Emilia Romagna	Regione Emilia-Romagna	1,158	0,18	67
TOTALE			29,348	6,348	1.223,9

Legambiente 2010.

* 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 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 36 linee. In una scala cittadina emergono Parigi (17 linee) e Londra (16). 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 Bovisaporta-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	1.650 posti
Napoli	1	35	740 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	697,2
Germania	Linee Suburbane con frequenza al max di 15 min.	Velocità Media (km/h)	Capienza massima del treno
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

XVI LEGISLATURA — IX COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 GIUGNO 2011

Bielefeld	1	62	n.d.
Duesseldorf	6	48	448 posti
Essen	2	48	448 posti
TOTALE E MEDIA	38	48,1	576,5
Francia	Linee Suburbane con frequenza al max di 15 min.	Velocità Media (km/h)	Capienza massima del treno
Parigi	17	45	2.096 posti
Lille	2	47	339 posti
Tolosa	2	48	339 posti
TOTALE E MEDIA	21	46,6	924,6
Regno Unito	Linee Suburbane con frequenza al max di 15 min.	Velocità Media (km/h)	Capienza massima del treno
Londra	16	30	1.088 posti
Glasgow	4	32	360 posti
Leeds	2	44	384 posti
Birmingham	3	48	n.d.
Manchester	-	42	384 posti
Liverpool	5	34	n.d.
Cardiff	5	40	360 posti
Belfast	1	46	n.d.
TOTALE E MEDIA	36	39,5	515,2
Spagna	Linee Suburbane con frequenza al max di 15 min.	Velocità Media (km/h)	Capienza massima del treno
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 2010. 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; STAR; TFL; Nexus; SPT; Mersey Rail; Midland Metro; Arriva Trains; GMPTE; WYLT; Cercanias; EuskoTren.



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 Germania: nel nostro Paese i treni sono tendenzialmente più lenti, con una media di 35,5 km/h contro 48,1 della Germania, che implica tempi di percorrenza più lunghi; allo stesso tempo la capacità media delle ferrovie suburbane italiane è più elevata (circa 700 posti contro i 576 della Germania). Uno dei ragionamenti che possono emergere da questi dati è che viste anche le scarse frequenze dei treni in Italia si punti 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 sovrappollamento. 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: 1.650 a Roma, 1.200 a Berlino, 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 arriva ad essere di 3-4 volte superiore. 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. Secondo una ricerca della Commissione Europea del 2004 per uno spostamento medio di 15 km nelle città italiane si spendono circa 20 Euro, mentre con il trasporto pubblico soltanto 2 Euro; stessa situazione, con valori diversi, riscontrabile in Spagna, Francia, Regno Unito e Germania.

Nel corso del 2010 solo a Milano e Napoli, in Italia, sono aumentate le tariffe degli abbonamenti; tra l'altro si tratta delle due città più dotate di servizi su ferro nel nostro Paese. Al contrario nel resto del continente si contano aumenti, anche decisi, diffusi in ogni realtà.

COSTO ABBONAMENTO INTEGRATO TRENI, METROPOLITANE, TRAM, AUTOBUS URBANI ED EXTRAURBANI NELLE AREE URBANE EUROPEE¹².

Area urbana	Euro al Mese
Londra	182,8*
Monaco di Baviera	153,30
Berlino	144,70
Barcellona	140
Parigi	123,60
Madrid	111
Amburgo	90,2
Lione	71,80 (+ 5 di attivazione tessera)
Glasgow	75,70*
Birmingham	75*
Milano	68 (+ 10 di attivazione tessera valida 4 anni)
Valencia	63 (+ 4 di attivazione tessera)
Bologna	60 (45 abbonamento extraurbano+ 15 integrazione urbana)
Roma	51
Napoli	48,2
Torino	44
Bari	26,1

Legambiente 2010.

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

¹² **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 Trenitalia e di LeNord 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 UNICO CAMPANIA. 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 204, Glasgow 85,25, Birmingham 83,7.



FOCUS: LE S-BAHN IN GERMANIA E LA RER A PARIGI

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 2670 posti disponibili nei nuovi convogli con 10 carrozze.

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 oltre 2,8 milioni i 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.



Legambiente onlus
Via Salaria, 403 - 00199 Roma
tel. 06 862681 - fax 06 862189474
legambiente@legambiente.it
www.legambiente.it



€ 4,00



16STC0013940