

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 assumi 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 Eroè.
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.**

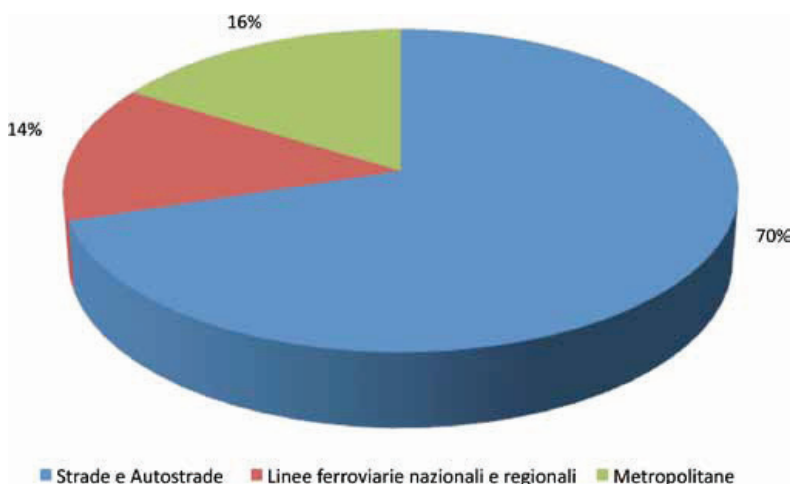
GLI INVESTIMENTI STATALI PREMIANO LA STRADA A DANNO DELLA FERROVIA.

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.

