

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 Ferrovie Nord, 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 mezzo 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 consorzio 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 SepSA: 28,70 MetroCampania Nord Est: 27,89 TOTALE: 321,31	Trenitalia: 11,95 Circumvesuviana: 3,94 SepSA: 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.

2.

OGNI MATTINA: L'INCUBO DEI PENDOLARI...

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

Il primo riguarda le grandi aree urbane, dove si concentra larga parte della domanda pendolare: Milano e Roma in primo luogo, Torino, Genova, Bologna, il quadrilatero Veneto (Treviso, Padova, Vicenza, Mestre), Firenze, Napoli, e con minore intensità Bari, Reggio Calabria e Palermo. Ed è una domanda 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.

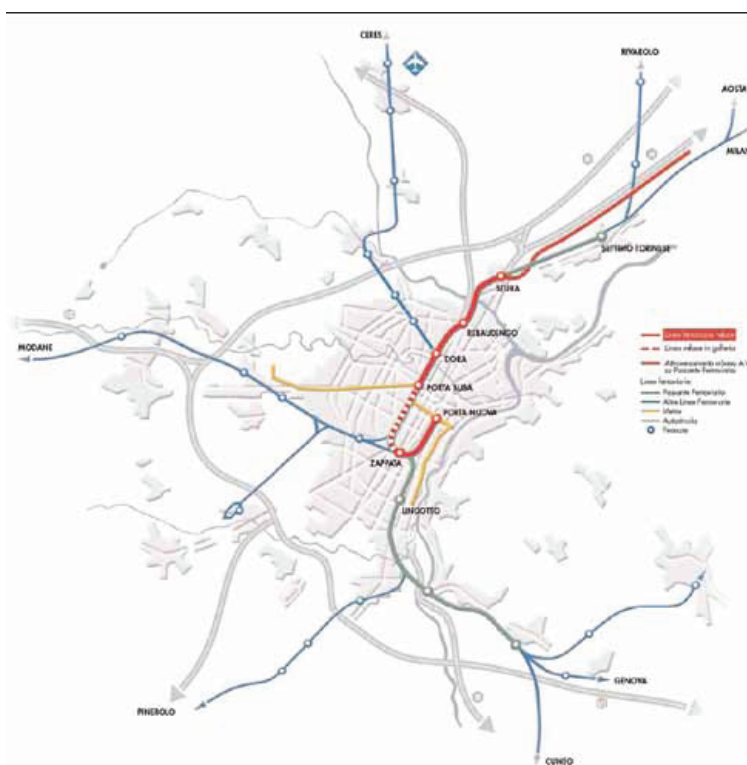
Torino rientra tra i nodi più importanti del sistema ferroviario nazionale, soprattutto in relazione ai collegamenti internazionali e ai circa 200mila viaggiatori che ogni giorno si muovono verso il capoluogo. I progetti principali per la città sono la realizzazione della nuova stazione di Porta Susa,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

