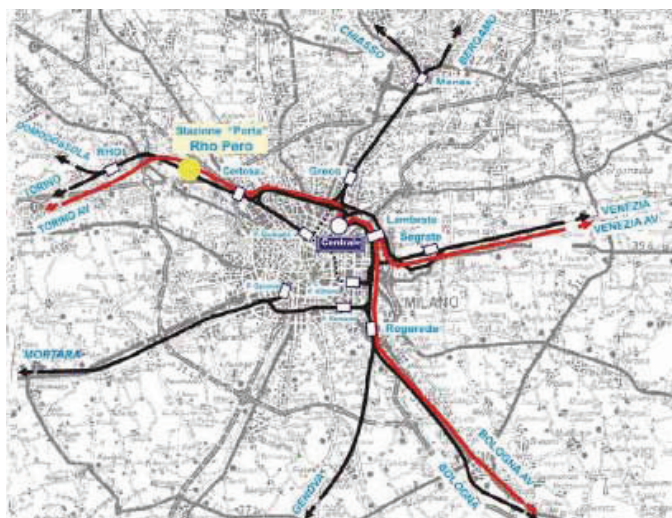


dall'area a Sud di Torino e che al completamento del Passante si attesterebbero alla stazione di Torino Porta Susa.

**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 sistemazione 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



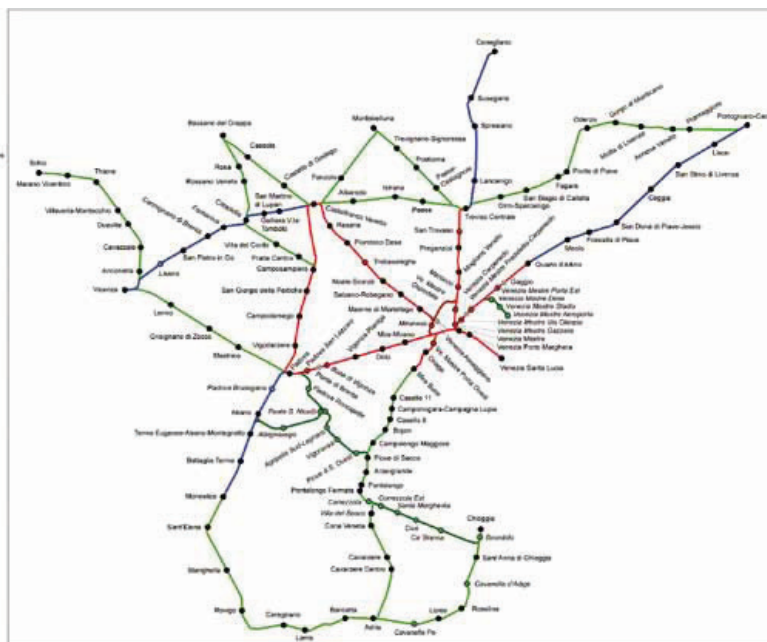
dopo una chiusura di 50 anni. E per i tanti pendolari, che oggi usano l'auto o i pullman, sembrava poter essere una importante opportunità, senza dimenticare i numerosi turisti di questo territorio. Purtroppo alla riapertura non è stato affiancato un adeguato servizio lungo la tratta, con solo 7 coppie 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 (prossima) 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.

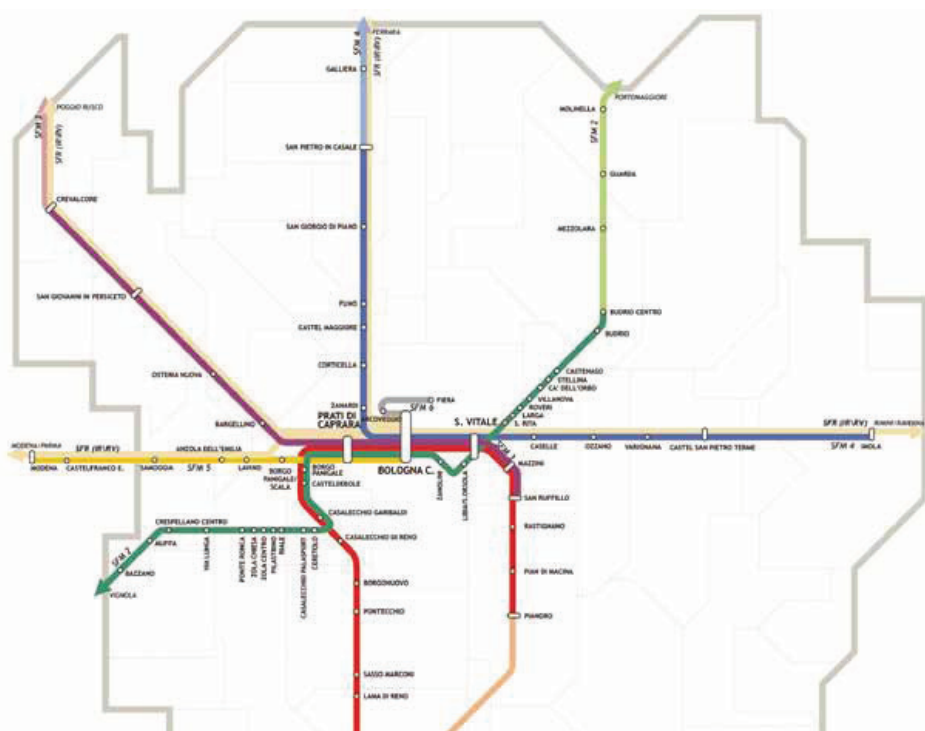


Nodo di Genova, (Fonte UrbanRail.net)

**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.

È il caso della linea "Pentremolese" 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**

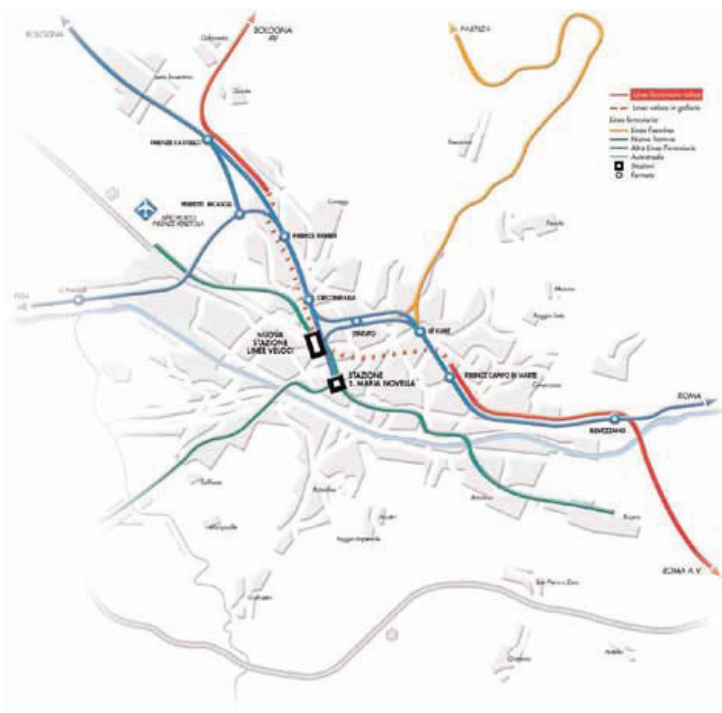
andrebbero potenziate creando un efficiente Servizio **Ferroviario Metropolitano** - come previsto da Regione e Provincia, ma purtroppo in notevole ritardo come realizzazioni - con corse frequenti e binari dedicati al trasporto urbano. Su alcune linee è necessaria un'opera di ammodernamento per consentire 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

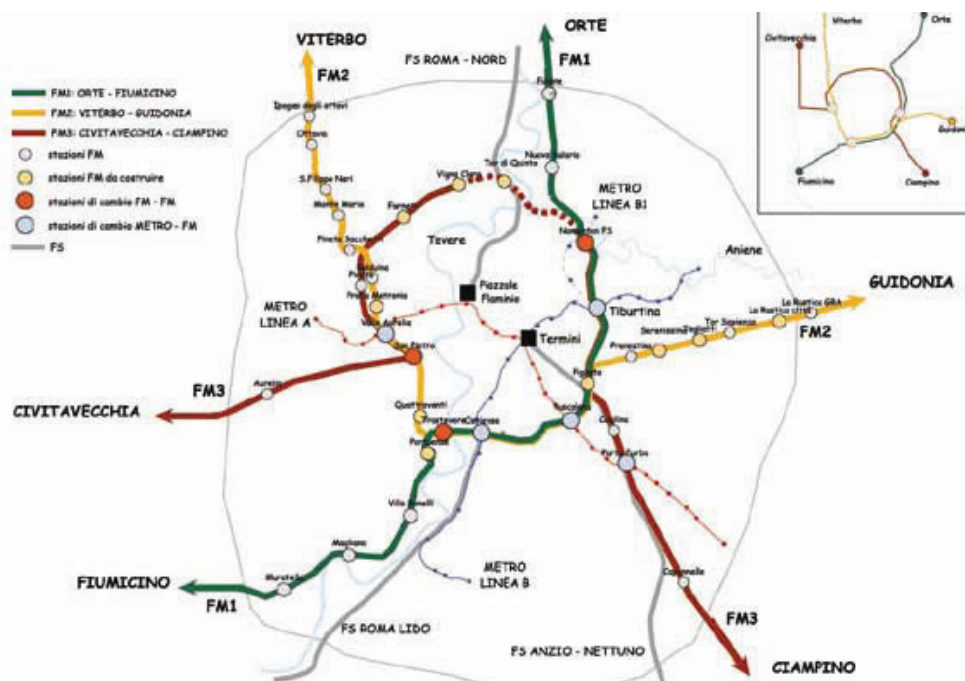
Firenze. La maggiore preoccupazione riguarda la linea Direttissima per e da Firenze che ha visto un grande incremento del passaggio di treni a lunga percorrenza con un conseguente spostamento dei treni regionali dei pendolari sulla linea lenta e aumento dei tempi di percorrenza per i pendolari. Simili 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

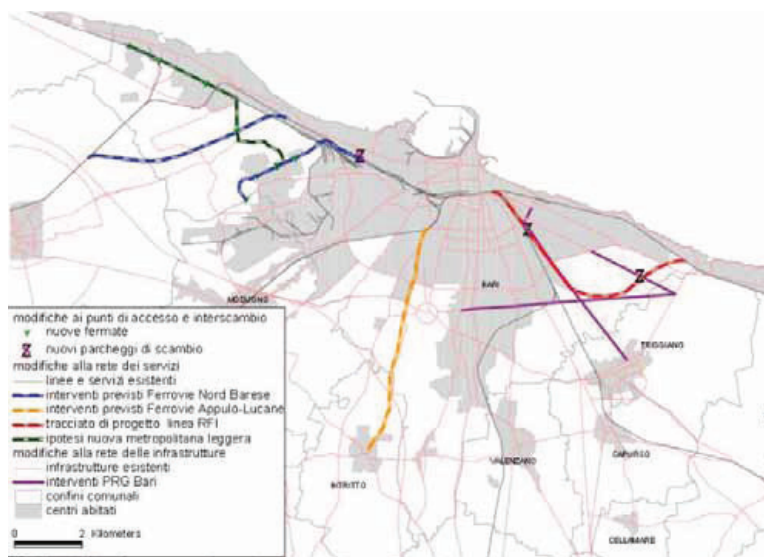
direttrici Salerno-Cava de' Tirreni-Napoli e Caserta-Aversa-Napoli, due delle tratte più utilizzate della Regione e dove i pendolari chiedono un maggiore cadenzamento dei treni. Nell'area di Napoli dopo il completamento nel 2008 della linea a Monte del Vesuvio, la variante della Napoli-Cancello ed il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

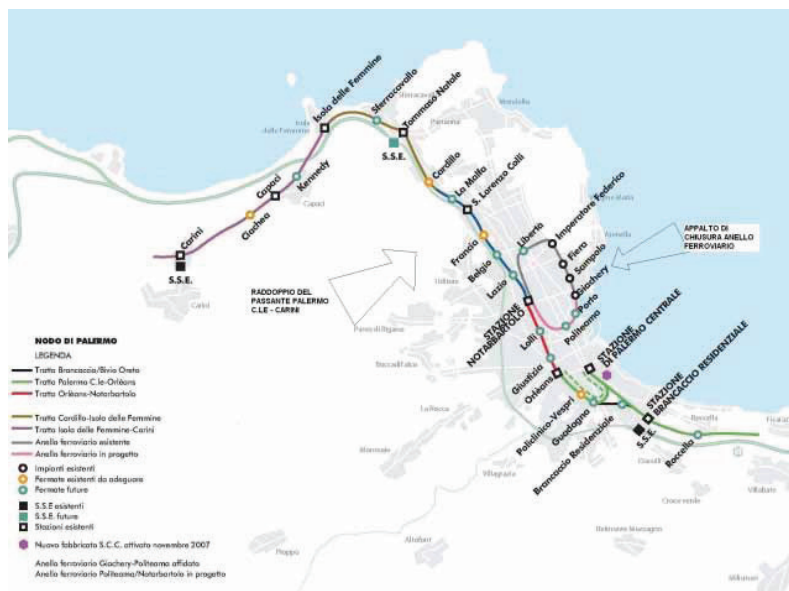
Nel **nodo di Bari** sono in corso diversi interventi di potenziamento delle linee e interrimento dei binari, di soppressione dei passaggi a livello che potrebbero migliorare sensibilmente la situazione. Al momento chi utilizza il treno quotidianamente sconta l'assenza di linee ferroviarie dedicate al 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.



**Il nodo di Palermo** sconta i problemi di tutte le città del Sud. Sono numerosi i Comitati 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.



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