



LEGAMBIENTE

Rapporto

Pendolaria 2009

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



con il contributo di



PREMESSA

Sono oltre 2 milioni e 630 mila i cittadini che ogni giorno prendono i treni per motivi di lavoro e studio sulle linee regionali. E sono centinaia le linee della rete ferroviaria italiana in cui circolano treni pendolari gestiti da 21 concessionari diversi. Tra il 2007 e il 2009 i passeggeri che viaggiano su queste linee sono cresciuti dell'8,2%, con duecentomila viaggiatori in più, e soprattutto sono la principale voce della domanda di trasporto ferroviario in un rapporto di 9 a 1 rispetto ai passeggeri trasportati ogni giorno sulle linee a lunga percorrenza (2 milioni 630 mila contro 300 mila).

Nella settimana in cui si apre il vertice di Copenaghen sul Clima tutti dovrebbero guardare a questa realtà come a un patrimonio da valorizzare e far crescere. Andrebbero ringraziati questi cittadini perché la loro scelta permette di avere città meno congestionate e inquinate, e soprattutto contribuisce a ridurre il peso dei trasporti rispetto alle emissioni di CO₂ in Italia (aumentate del 28% rispetto al 1990). Insomma i pendolari andrebbero coccolati, aiutati, e invece le attenzioni della politica sono limitatissime a questo enorme fenomeno che rappresenta uno dei segnali più forti dei cambiamenti del territorio e della società italiana.

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

Il *Rapporto Pendolaria* è uno degli strumenti che offriamo alla discussione pubblica, un contributo che accompagna i monitoraggi della qualità del servizio, le iniziative per mettere in luce i punti in maggiore sofferenza della rete, le assemblee promosse insieme ai comitati pendolari che da gennaio organizzeremo nelle principali città italiane. Approfondire la situazione del trasporto pendolare nelle diverse Regioni, descrivere gli investimenti e le attenzioni per il servizio ferroviario da parte di Stato e Regioni, è l'obiettivo del Rapporto¹. **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.** La nostra mobilitazione vuole dare voce a cittadini che si battono per un interesse generale. In un periodo in cui sono venuti al pettine i nodi di una crisi economica, energetica e climatica globale, un forte rilancio del trasporto ferroviario pendolare rappresenta una scelta lungimirante, che incrocia nuove e concrete domande delle persone e insieme offre una prospettiva ai problemi delle città italiane. Non esiste infatti una ricetta più utile e comprensibile per milioni di persone che oggi sono obbligate a muoversi in macchina rispetto a quella di dargli una alternativa più comoda, economica e pulita come il treno. Mentre a Copenaghen si sta discutendo di un trattato internazionale sulla riduzione delle emissioni di CO₂ che impegni finalmente tutti i Paesi nella lotta ai cambiamenti climatici, in Italia migliorare la vita e la mobilità dei pendolari è una priorità ineludibile che si sposa perfettamente con l'obiettivo di un Paese più moderno e civile.

Iniziamo con una buona notizia: per la prima volta dopo diversi anni l'entrata a regime dell'orario invernale di Trenitalia non metterà a rischio il servizio ferroviario regionale. Negli anni passati in questo periodo dell'anno si rincorrevano allarmi sulla mancanza di risorse e ogni volta solo in extremis si evitavano tagli del servizio. La novità è che in quasi tutte le Regioni si è già firmato, o si sta per firmare, il nuovo Contratti di Servizio che ha una durata sei anni. E che le risorse stabilite dal Governo per il prossimo triennio permettono di dare certezze per il servizio e ad avviare un primo miglioramento del parco rotabile. **Tutto bene dunque?**

Certamente no, anche perché non è il salto di qualità di cui ci sarebbe bisogno per arrivare a un miglioramento sostanziale del servizio, capace di migliorare la qualità per i pendolari attuali e di attrarre chi oggi si muove in auto. E' almeno qualcosa dopo anni di incertezze, ma per fare un esempio **i nuovi treni annunciati sono qualcosa di nemmeno lontanamente paragonabile con il "Progetto 1000 treni per i pendolari"** lanciato due anni fa durante il Governo Prodi e rimasto sulla carta. Quello di cui parliamo è un investimento di 1,5 miliardi di Euro da parte di Trenitalia reso possibile dalla maggiore certezza data dai nuovi contratti di servizio di 6 anni con le Regioni¹. A questi si aggiungerà un contributo di circa 500 milioni proveniente dai fondi FAS, di cui però ancora deve essere definita la distribuzione anche perché l'85% è vincolato come destinazione alle Regioni del Sud. In pratica stiamo parlando di investimenti che valgono poco più di un quarto di quanto era stato promesso con i 1000 treni. Insomma delle buone notizie ma in queste condizioni è quanto mai difficile immaginare che stia diventando un asse strategico delle politiche nazionali e urbane.

C'è poi **il capitolo della pulizia,** su questo va dato merito a Trenitalia di aver voluto segnare una netta discontinuità



Per quanto riguarda il servizio, ossia il numero di treni che circola nelle diverse Regioni, il Governo ha dato certezza per le risorse a disposizione (480milioni Euro l'anno fino al 2011) e i nuovi contratti pluriennali permetteranno di avere finalmente un orizzonte di certezze rispetto all'attuale servizio. **Il problema è che queste risorse e i nuovi contratti in pratica garantiscono l'inadeguata situazione esistente**, mentre per il rilancio di cui si avverte così forte il bisogno si dovrà riuscire a far invertire le priorità di spesa di Governo e Regioni. E qui entriamo nella seconda questione che dal Rapporto emerge con chiarezza.

I pendolari hanno un nemico: la strada. C'è una ragione precisa per cui il servizio ferroviario pendolare in Italia ha standard così distanti dal resto dei Paesi europei. Nell'ultimo capitolo di questo rapporto il confronto è analizzato puntualmente in termini di dotazioni di linee di ferrovie regionali e metropolitane (un gap che purtroppo continua a crescere), numero e tipologie dei treni in circolazione, qualità del servizio che vuole dire soprattutto attenzione ai pendolari.

L'invidia nei confronti dei pendolari di Bilbao, Dusseldorf, Cardiff è del tutto comprensibile, il problema è che il dibattito pubblico e politico nel nostro Paese sfugge alla ragione evidente di questa situazione: **l'Italia è l'unico Paese in Europa che finanzia strade e autostrade con risorse pubbliche che sono doppie rispetto a quelle previste per le ferrovie nazionali e regionali.** I Governi che si sono succeduti dal 2001 ad oggi hanno finanziato per il 67% delle risorse infrastrutture stradali. E questa scelta è confermata dagli investimenti realizzati con fondi propri da quasi tutte le Regioni italiane (Campania e Puglia escluse).

Ma i dati che seguono permettono anche di fare chiarezza rispetto a un altro tema di dibattito in questo periodo, che riguarda l'inaugurazione delle nuove tratte ad Alta Velocità. Protestare è giusto in tutti i casi in cui i nuovi "Freccia Rossa" sostituiscono convogli Intercity, Diretti o Regionali usati dai pendolari rendendo di fatto impossibile raggiungere le stesse destinazioni in tempi comparabili con la situazione precedente al nuovo orario. Ma da qui a farne il principale bersaglio delle proteste ce ne corre, e soprattutto **prendere di mira i treni ad Alta Velocità significa sbagliare bersaglio.** In primo luogo perché non è l'Alta Velocità a sottrarre fondi ai treni pendolari, né per gli investimenti infrastrutturali (che premiano di gran lunga strade e autostrade) né per la quantità e qualità del servizio, che per i nuovi treni veloci si ripaga con biglietti a prezzi "liberi" che fanno concorrenza all'aereo mentre per i treni pendolari dipende ancora dal Contratto di Servizio con le Regioni. Sono le scelte delle Regioni a fissare costo del biglietto, tipo e numero dei treni in circolazione, dunque a determinare la situazione di disagio dei pendolari in Italia. Protestare è quanto mai giusto ma per cambiare le cose bisogna aumentare l'informazione e la pressione perché si cambino le priorità di investimento da parte di chi ha la responsabilità politica di questa situazione.

Legambiente ha denunciato con forza lo sperpero di denaro pubblico realizzato nei cantieri della TAV, lo scandalo di appalti dati senza gara a consorzi che avevano tutto da guadagnare dalla lievitazione dei costi di costruzione e dei tempi dei cantieri, la vergogna di progetti approvati senza una vera valutazione di impatto ambientale. E siamo costituiti parte civile nella vicenda dei danni ambientali provocati dai cantieri sulla tratta Firenze-Bologna. Ma tutto questo non toglie che oggi i circa 1.000 chilometri tra Torino e Salerno di nuove linee siano una risorsa da valorizzare. E da ambientalisti siamo contenti di poter verificare i risultati dell'entrata a regime della tratta Roma-Napoli. Perché in questi anni mentre il traffico sulla rete autostradale in Italia aumentava di quasi il 6% qui si è ridotto, con una crescita complessiva del trasporto su ferro che ha visto una crescita rilevante per i treni ES e AV, ma anche per gli Intercity. Insomma con tutti i difetti e i problemi di gestione del servizio si può dire che intorno all'investimento realizzato (a carissimo prezzo) in questi anni si può costruire uno scenario di crescita del trasporto ferroviario a lunga percorrenza e locale. Il ragionamento che occorrerebbe fare riguarda proprio la migliore integrazione tra treni ad Alta Velocità e pendolari per creare valore e opportunità reciproche, e di come riempire di treni pendolari e anche merci quelle linee ancora incredibilmente sottoutilizzate.

Gli investimenti statali e regionali premiano la strada a danno della ferrovia. A leggere i dati di quanto finanziato dal 2002 al 2009 suddivisa tra strade, ferrovie, metropolitane sembra esserci stata **una precisa strategia della mobilità che ha puntato a far crescere il traffico su gomma in Italia nei prossimi anni.** I finanziamenti da parte dei Governi che si sono succeduti in questi anni hanno premiato per il **67% gli investimenti in strade e autostrade.**

Un piccolo aumento, rispetto a quanto verificato nel 2008, è registrato per i finanziamenti destinati alle reti metropolitane, che raggiungono così il 20% del totale, mentre ancora una volta sono le ferrovie ad essere prese meno in considerazione con il solo 12% degli investimenti totali.



LEGGE OBIETTIVO: FINANZIAMENTI STATALI PER TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURE 2002-2009

Tipo di infrastruttura	Finanziato Legge Obiettivo (mln Euro)	Finanziato con altri fondi (mln Euro)	Totale finanziamenti (mln Euro)	Finanziamenti per modalità
Strade e Autostrade	5.756,18	28.300,37	34.056,55	66,98%
Linee ferroviarie nazionali e regionali	202,14	6.111,59	6.313,73	12,41%
Metropolitane	2.234,64	8.250,44	10.485,08	20,61%
Totale	8.192,96	42.662,4	50.855,36	100%

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009. Elaborazione su dati Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Allegato G DPEF 2009.

Ancor più indicativo è il fatto che i **fabbisogni da reperire**, e quindi non disponibili al momento, siano per più del 70% fondi da destinare alle opere ferroviarie, mentre per strade ed autostrade sono stati trovati il 60% dei finanziamenti necessari alla realizzazione delle infrastrutture.

LEGGE OBIETTIVO: FABBISOGNI DA REPERIRE PER TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURE

Tipo di infrastruttura	Costo totale (mln Euro)	Peso sul totale dei costi	Fabbisogni da reperire (al 2009, mln Euro)	Fabbisogni da reperire rispetto al costo totale
Strade e Autostrade	51.606,81	59,97%	20.296,7	39,33%
Linee ferroviarie nazionali e regionali	20.862,23	24,24%	14.715,92	70,53%
Metropolitane	13.586,11	15,79%	2.965,37	21,82%
Totale	86.055,15	100%	37.976,99	44,13%

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009. Elaborazione su dati Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Allegato G DPEF 2009.

Nelle priorità di investimento infrastrutturali l'Italia è un autentica anomalia in Europa che **sembra proiettare indietro il Paese di 60 anni**. In un bel libro sulla Storia dei Trasporti in Italia lo storico Stefano Maggi ricostruisce il clima culturale e economico del dopoguerra e riporta **il discorso dell'allora Ministro Giuseppe Togni che al Salone dell'Automobile del 1951 dichiarò di "essere un convinto assertore della vittoria della strada sulla ferrovia"**.

Forse oggi nessun uomo politico avrebbe il coraggio di sostenere con altrettanta chiarezza una precisa strategia politica, il problema è che nella pratica questo si sta facendo e si vuole fare nei prossimi anni.

Del resto anche nella Legge Finanziaria in corso di approvazione, oltretutto in un periodo difficilissimo per le casse pubbliche, hanno trovato spazio **400 milioni di Euro di sussidi agli autotrasportatori** e **470 milioni di Euro per il Ponte sullo Stretto** che si sommano a **1,2 miliardi di Euro già stanziati dal Cipe**.

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, Rapporto Pendolaria 2009.

Ma scegliere come priorità di investimento la strada non è solo un fatto contabile, ha anche conseguenze molto concrete in termini di mancati investimenti nelle città. Nella tabella precedente sono stati elencati alcuni interventi infrastrutturali urgenti che faticano a trovare le risorse statali per la loro realizzazione.

LA SPESA REGIONALE PER LE INFRASTRUTTURE

Regioni	Finanziamenti 2003-2009 in mln di Euro			Valori in % sul totale 2003-2009		
	Strade	Ferrovie	Metropolitane	Strade	Ferrovie	Metropolitane
Abruzzo	0,35	0	-	100	0	-
Basilicata	12,73	0	-	100	0	-
Calabria	1,25	0	-	100	0	-
Campania	950		2145 ³	30,69*		69,31*
Emilia-Romagna	316,72	15,82	0	95,30	4,70	-
Friuli Venezia G.	261,74	4,89	-	98,16	1,84	-
Lazio	531,37	42,00	144,00	74,07	5,85	20,08
Liguria	36,50	0,55	0	98,51	1,49	0
Lombardia	327,62	170,07	87,94	55,94	29,04	15,01
Marche	75,56	4,74	-	94,09	5,91	-
Molise	5,46	0,04	-	99,27	0,73	-
Piemonte	136,02	49,78	45,60	58,78	21,51	19,71
Puglia	13,63	20,00	-	40,53	59,47	-
Sardegna	77,10	4,5	-	94,48	5,52	-
Sicilia	17,72	0,13	0	99,27	0,73	0
Toscana	621,50	64,73	-	90,56	9,44	-
Pr. Trento	229,79	76,78	-	74,95	25,05	-
Umbria	130,39	12,69	-	91,13	8,87	-
Valle d'Aosta	19,44	2	-	90,67	9,33	-
Veneto	841,97	54,84	-	93,88	6,12	-

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009. Elaborazione su dati bilanci regionali.

Le Regioni non sono state da meno nel privilegiare con i propri investimenti le infrastrutture stradali. Sia nella destinazione delle risorse proprie, dove a parte Campania e Puglia, tutte hanno abbondantemente favorito gli investimenti stradali. **Addirittura in Abruzzo, Basilicata e Calabria negli ultimi 7 anni non è stata stanziata alcuna risorsa per le ferrovie, ma ridicola è anche la situazione di Liguria, Friuli, Molise, Sicilia dove il 99% delle risorse è andato ai cantieri stradali.** Anche nelle richieste al Governo nell'ambito dell'elenco di opere della Legge Obiettivo (dagli ultimi aggiornamenti si è superato quota 300 opere) a farla da padrone sono sempre gli interventi stradali.

Il ritornello del ritardo infrastrutturale italiano. Ha rappresentato uno dei cambiamenti più significativi della discussione politica di questi anni l'enfasi sulle grandi opere e sul 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. Il problema 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:
NELLE AREE URBANE È IL RITARDO ITALIANO RISPETTO ALL'EUROPA**

Paesi	Autostrade (km)	Rete ferroviaria ad Alta Velocità (km)	Linee Metropolitane (km)	Linee ferroviarie pendolari (km di Suburbane)
Germania	12.594	1.300	606,7	2033,7
Spagna	12.073	1.686	551,5	1345,5
Francia	10.848	1.915	346,7	664,0
Regno Unito	3.669	115	503,9	1634,4
Italia	6.588	876	161,9	591,7
Italia rispetto a Media Ue (100)	71,9	74,3	37,3	47,2

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009.

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

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 nell'ultimo anno 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**. Una distanza che oltretutto aumenta costantemente ogni anno rispetto alle altre nazioni europee. **Lo stesso discorso vale per le ferrovie suburbane** che contano in totale 591,7 km di estensione, lontanissimi dai 2033 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 la rete ferroviaria ad Alta Velocità è da notare l'aumento della lunghezza di rete rispetto allo scorso anno grazie al completamento della direttrice Napoli-Torino.

Per il trasporto pendolare risorse misere da Stato e Regioni

La spiegazione delle difficoltà nello spostarsi in treno quotidianamente verso le principali città italiane, le ragioni dei pochi treni a disposizione nelle ore di punta e della scadente qualità dei convogli, appare scontata guardando i dati sugli investimenti da parte di Stato e Regioni. Incominciamo dalla spesa per il servizio corrisposta a Trenitalia e agli altri concessionari regionali per i treni in circolazione sulla rete. Questa cifra, a seguito della riforma "Bassanini", viene definita in ogni Regione dal concorso di risorse statali e locali. Mentre sono in capo alle Regioni tutte le competenze relative al controllo e indirizzo sulla qualità dell'offerta che è regolato da specifici contratti di servizio con i concessionari. Per quanto riguarda lo **Stato** a determinare la cifra è una quota fissa stabilita per Legge e una quota aggiuntiva che viene individuata ogni anno con la Legge Finanziaria. **Va dato merito al Governo Berlusconi di aver dato risposta a queste incertezze fissando per il triennio 2009-2011 le risorse aggiuntive per il servizio con un leggero miglioramento rispetto al passato e di avere posto le condizioni per un passaggio a un sistema legato alle accise sul carburante per gli anni successivi.**

Stiamo purtroppo parlando di cifre che in alcun modo potranno permettere un vero rilancio del servizio e che confrontati con quanto raccontato in termini di investimenti infrastrutturali. Il Governo Berlusconi ha anche la responsabilità di aver abolito la detrazione per gli abbonamenti al servizio di trasporto pubblico introdotta nel 2008 (nella misura del 19% e fino a 250 euro di spesa). E per quanto riguarda invece il rinnovo del materiale rotabile (ossia l'acquisto di nuovi treni) la colpa di aver abbandonato il *progetto 1000 treni per i pendolari*.

CORRISPETTIVI PER IL TRASPORTO REGIONALE⁴ DALLO STATO A TRENITALIA

Anno	2007	2008	2009
Stanzamenti (milioni di euro)	1.560	1.604	1.714

Fonte: Trenitalia



Alle Regioni spetta il compito più delicato nel trasporto ferroviario pendolare: definire il Contratto di Servizio con i gestori dei treni e individuare i capitoli di spesa nel proprio bilancio per migliorare i servizi aggiuntivi (più treni in circolazione) e per il materiale rotabile (treni nuovi o riqualificati).

LA SPESA DELLE REGIONI PER IL SERVIZIO FERROVIARIO PENDOLARE NEL 2009

Regione	Stanziamenti per il servizio (mln Euro)	Stanziamenti per il materiale rotabile (mln Euro)	Stanziamenti sul bilancio regionale (%)
Abruzzo*	1,51	0	0,02
Basilicata	0	0,843	0,02
Calabria	0	6	0,06
Campania	30,6	201,86	1,52
Emilia Romagna	19,27	26,0	0,32
Lazio	1,99	29	0,13
Liguria	5,15	2,6	0,08
Lombardia	54,6	90	0,54
Marche	1,6	8,4	0,25
Molise	0,005	0	0,0002
Piemonte	18,35	37,24	0,43
Puglia	1,5	10,8	0,13
Toscana	37,7	5,0	0,44
Umbria	0	3,025	0,09
Veneto	3,82	4,20	0,04
Friuli V. G.	0	1,5	0,02
Sardegna	0	4,892	0,06
Sicilia	0	0	0

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009.

*Dati del 2008.

I dati della tabella parlano da soli e obbligano a una conclusione ineludibile: la riforma Bassanini con il trasferimento dei poteri alle Regioni è fallita nel suo obiettivo di legare al potere di controllo anche la leva degli investimenti aggiuntivi per il miglioramento del servizio. Sono pochissime le Regioni che hanno investito per avere più treni in circolazione e per l'acquisto di nuove carrozze. **La Regione Campania è la sola che supera con i propri investimenti nel 2009 l'1% del proprio bilancio. In metà delle Regioni non si arriva nemmeno allo 0,1% del bilancio regionale.** In generale si può dire che **le risorse stanziare dalle Regioni sono talmente basse da apparire offensive** (per un bilancio regionale qualche milione di euro è un dato insignificante).

Sarà bene ricordare questi dati appena scoppierà una polemica per l'inadeguatezza del servizio ferroviario pendolare, perché periodicamente si assiste alle sceneggiate di Assessori regionali ai trasporti che si fanno portavoce dei comitati. Certamente i gestori dei servizi, in primis Trenitalia, hanno responsabilità rilevanti soprattutto per la scarsa attenzione a tutte le tratte non commerciali, da quelle pendolari a quelle nazionali "secondarie". Ma non si può dare torto ai gestori quando segnalano l'impetoso confronto tra quanto incassano per il servizio regionale (12,2 centesimi per passeggero/km) a confronto con Germania o Francia (25 centesimi per passeggero/km). Se si vuole veramente migliorare l'efficienza e la qualità del servizio bisogna investire come si fa negli altri Paesi europei.

Chi ha investito di più nel 2009 è la Campania che, con oltre 230 milioni di Euro erogati, arriva all'1,53% del proprio bilancio. Queste risorse serviranno soprattutto per l'acquisto di nuovi treni ETR e per il revamping di altri convogli già in uso e sono la diretta conseguenza degli investimenti realizzati in questi anni grazie a fondi europei, nazionali e regionali nella direzione di creare un sistema di metropolitana regionale. Nel corso degli ultimi anni sono state realizzate e ristrutturate 37 stazioni e messi in esercizio 50 km di nuove linee. Ma ancora più significativo è il risultato in termini di aumento del numero di **viaggiatori sui treni, cresciuti tra il 2000 e il 2008 del 40%**, con notevoli vantaggi in termini di congestione urbana e inquinamento dell'aria. Anche perché proviene da una Regione del Mezzogiorno questo risultato è particolarmente significativo e mostra come cambiare sia possibile se si perseguono politiche chiare e efficaci.



La **Lombardia** è la Regione che di più ha investito in questi anni per il servizio e per il materiale rotabile, anche perché rappresenta il più grande bacino di domanda pendolare in Italia con 560mila viaggiatori ogni giorno. Nel 2009 gli investimenti per il servizio e il materiale rotabile hanno rappresentato lo 0,54 del bilancio, il che mostra quanto si può fare per rendere migliore la vita dei pendolari ogni giorno soprattutto considerando la rilevante spesa realizzata per le infrastrutture stradali.

La **Toscana** con 5 milioni di Euro erogati per l'acquisto di nuove elettromotrici e 37,7 milioni di Euro per avere un numero maggiore di treni/km arriva allo 0,44% del bilancio. La Regione ha perseguito in questi anni con continuità lo sforzo di migliorare il servizio ferroviario pendolare (in termini di treni/km e nuove carrozze) e i numeri stanno dimostrando che questa direzione paga. Anche in termini di aumento della domanda si è passati da 165mila passeggeri trasportati nel 2000 a 260mila nel 2009.

In **Piemonte** si arriva allo 0,43% del bilancio, i finanziamenti per i servizi aggiuntivi sono stati destinati all'integrazione del contratto di servizio per un maggior numero di treni/km e per l'acquisto di nuovi treni Minuetto. Sarà importante seguire l'esito della gara lanciata dalla Regione per la scelta del gestore del servizio, dopo la rottura della trattativa con Trenitalia, anche per capire l'interesse di operatori stranieri in una situazione di limitate risorse per il servizio.

Segue l'**Emilia-Romagna** con lo 0,32%, dove con i 26 milioni di Euro erogati per l'acquisto di nuovi locomotori e nuove carrozze, speriamo possa iniziare una fase di maggiore attenzione al tema del trasporto ferroviario.

Nelle **Marche** si verifica finalmente un aumento degli stanziamenti, in particolare per l'acquisto di nuovi treni Minuetto per 8,4 milioni di Euro, che portano la Regione a spendere lo 0,25% del bilancio. Sono però numeri che rimangono ridicoli a fronte di quanto messo per le strade, per citare la sola tratta Fabriano-Muccia dove la Regione ha investito oltre 42milioni di Euro di risorse proprie. Segue la **Puglia** che con poco più di 12 milioni di Euro per il finanziamento di nuovi treni per le Ferrovie del Gargano, Ferrovie del Sud Est e Ferrovie Appulo Lucane e per i servizi aggiuntivi, porta la propria spesa sul bilancio a 0,13%. Ancora bassi i livelli di spesa registrati nel **Lazio**, anche in questo caso lo 0,13% sul bilancio. Per fare un esempio la spesa per potenziare il servizio pendolare nel 2009 (2milioni di Euro circa è meno della metà di quella per fiere, sagre e mostre nel Lazio). Almeno si può dire che finalmente si assiste nel 2009 ad uno stanziamento per il rinnovo del materiale rotabile sulla linea Roma-Viterbo.

I casi più negativi riguardano la **Sicilia** che nel 2009 non ha erogato alcuna risorsa proprie per i pendolari, il **Molise** (solamente 50.000 Euro per i servizi aggiuntivi), e la **Basilicata** (circa 800 mila Euro per il materiale rotabile).

Un ragionamento a parte meritano in negativo Liguria e Veneto. In queste due Regioni, che sono tra quelle a maggiore domanda di trasporto pendolare, la spesa sul bilancio si ferma allo 0,08% in Liguria e addirittura a 0,04% in Veneto. **Il Veneto si merita la maglia nera per l'attenzione ai pendolari del servizio ferroviario**, non solo per le misere risorse stanziare per migliorare il servizio in una delle Regioni più ricche d'Europa. Ma soprattutto perché in questi anni ha distribuito risorse a pioggia a strade e autostrade: 114milioni per la Pedemontana Veneta, 108 alle opere complementari al Passante di Mestre. Per fare un esempio rispetto al bilancio 2009 la Regione ha stanziato 1,6milioni di Euro per "le iniziative per i veneti nel mondo" e solo 3,8milioni per la mobilità dei pendolari veneti nel Veneto.

Stato e Regioni di fronte a una grande questione politica nazionale

Pochi fenomeni sono più rappresentativi dei cambiamenti avvenuti nel territorio e nella società italiana, nel lavoro e nella domanda di mobilità, come il pendolarismo. Ogni giorno – secondo i dati del Censis – 14 milioni di persone si spostano per motivi di lavoro e studio verso le principali città. E' un processo che riguarda in particolare gli ultimi due decenni e in rapida crescita (erano 9,6 milioni nel 2001). Alla base di questi processi sta l'"esplosione" delle periferie delle principali città italiane negli ultimi decenni, arrivate a inglobare i Comuni limitrofi dove si sono trasferite migliaia di persone (+ 9,3% di residenti tra il 1991 e il 2006 secondo l'Istat) che continuano a lavorare nel capoluogo, mentre si sono distribuite nel territorio attività e funzioni. Sono tante le ragioni alla base di questi processi. In Italia quella principale sta nella dinamica di fortissima crescita dei prezzi delle abitazioni. 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.



Come dare risposta a questi processi? Perché proprio ora che entrano in servizio i nuovi treni Alta Velocità lungo la direttrice Torino-Salerno e che per le tratte a lunga percorrenza da un punto di vista commerciale più appetibili si apre la prospettiva di una concorrenza tra diversi operatori va affrontata una questione non più rimandabile. Dentro quale prospettiva si andranno a muovere gli investimenti nei prossimi anni? Cosa succede del restante servizio universale (ossia quello che non si ripaga con il prezzo dei biglietti)? E' una discussione quanto mai urgente per dare risposta alle richieste dei pendolari e per attrarre una parte dei flussi che si spostano quotidianamente in automobile. Come dare risposta a quella significativa propensione al cambiamento che tutte le indagini mettono in luce? Circa il 69% di coloro che utilizzano l'auto, secondo il Censis, si dichiarano disponibili a cambiare e a prendere il treno qualora il servizio fosse competitivo.

Quello che serve è una discussione politica che finalmente prescinda da una logica puramente infrastrutturale. Nelle ultime legislature si fa perfino fatica a riconoscere una politica della mobilità per il Paese, l'unico tema di attenzione è l'elenco di opere da realizzare, come se di per se quei cantieri fossero risolutivi dei problemi. Il peso delle lobby dei costruttori e dei concessionari autostradali è stato tale in questi anni da aver distratto l'attenzione dalle vere priorità del Paese che sono le aree urbane dove si concentra l'80% della domanda di mobilità delle persone, e il trasporto merci dove il predominio del trasporto su gomma senza una radicale modifica delle politiche sembra destinato a durare in eterno. Per la mobilità delle persone è del tutto evidente che solo potenziando l'offerta alternativa nelle aree urbane sarà possibile spostare una parte dei flussi che oggi viaggiano in automobile verso il treno e migliorare così la salute delle nostre città, l'inquinamento locale e le emissioni di CO₂.

Il rischio di avere treni pendolari di serie A, B, C!

Ma quello che non si deve dimenticare è la responsabilità di Governo e Regioni nel garantire un servizio efficiente per tutti i cittadini che viaggiano in treno. Il rischio che si sta infatti evidenziando è che si creino diverse classi di treni pendolari: quelli "ricchi" dell'Alta Velocità (in forte crescita ma con numeri ancora non significativi), quelli di serie A ossia con un servizio pendolare di tipo "europeo", quelli di serie B sempre delle aree urbane con una cadenza entro i 15 minuti, e infine quelli di serie C ossia i treni Intercity, Diretti e Espressi, Interregionali utilizzati per il servizio pendolare. Può essere interessante partire dai numeri, lasciando da parte i pendolari dell'Alta Velocità perché sono i clienti che tutti vorrebbero fidelizzare. Per considerare **un treno di serie A** secondo parametri europei dovrebbe avere una cadenza sotto i 15 minuti nelle ore di punta, materiale rotabile per una domanda rilevante e quindi con **convogli a due livelli**, e infine un **sistema tariffario integrato** con gli altri mezzi di trasporto. L'unica linea che ha queste caratteristiche è la **FR1** (Fiumicino Aeroporto-Orte) di Roma, che ha tutti e tre i parametri considerati, anche se il servizio effettuato è spesso in ritardo e la linea soffre l'eccessivo affollamento, 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.

Il problema è che cosa succede del servizio universale in Italia? Ossia proprio quello che non si ripaga con il prezzo dei biglietti e che ha caratteristiche di serie C. E' una discussione quanto mai urgente per dare risposta alle richieste dei pendolari e per attrarre una parte dei flussi che si spostano quotidianamente in automobile. Soprattutto considerando che larga parte di questi treni sono fuori dal Contratto di Servizio con le Regioni (che porterà a qualche miglioramento del servizio escluso per queste linee che viaggiano con il contratto di servizio nazionale), e che nella migliore delle ipotesi "sopravviveranno" sull'orario di Trenitalia ma senza alcun miglioramento del materiale rotabile.

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 di Trenitalia di ridurre l'orario di percorrenza nelle principali tratte nazionali (dove non si è realizzata 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).



Obiettivo di Legambiente con questo Rapporto è di contribuire a costruire un confronto che parta da alcuni dati inoppugnabili.

Il primo riguarda gli stanziamenti per il servizio, è inutile parlare di recupero della distanza con risorse così limitate. Il secondo riguarda il 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 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.

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

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 collettivi¹ che per tante persone può rappresentare una vera boccata di ossigeno (oltre che un miglioramento significativo della qualità della vita).

Un altro scenario per i pendolari italiani è possibile

Il tema del trasporto pendolare deve entrare nell'agenda delle politiche nazionali, e occorre farlo **ponendosi un obiettivo all'altezza della sfida lanciata dall'Unione Europea al 2020 in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ e di cui si sta discutendo in questi giorni a Copenaghen. Per Legambiente occorre puntare a far crescere il trasporto ferroviario pendolare in modo da arrivare a 4milioni di cittadini trasporti nel 2020.** Sono numeri possibili in 10 anni, che permetterebbero una rilevante riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dal settore trasporti.

1) 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".

2) Più treni e maggiori risorse per il servizio di trasporto pendolare.

Bisogna chiamare il Governo e le Regioni alle proprie responsabilità di dare certezze agli interventi di miglioramento del servizio. In particolare occorre istituire un fondo nazionale per il trasporto locale, finanziato con i proventi di parte della tassazione 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.

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. In modo da 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 realizzando nella Francia di Sarkozy e nella Germania di Angela Merkel. Ed è l'unico modo per rendere possibile finalmente far diventare prioritarie opere come il completamento dell'anello ferroviario di Roma, i passanti ferroviari di Torino e Palermo, i raddoppi dei binari nelle principali tratte ferroviarie urbane.



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, organizzazione delle coincidenze tra treni, grado di affollamento, igiene, climatizzazione, informazione e cortesia del personale). Occorre fare lo stesso in Italia e partire dall'istituzione di una carta dei diritti dei pendolari che fissi obiettivi di servizio, diritti dei cittadini utenti, condizioni minime di informazione, qualità, rimborso per disfunzioni e disagi.

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.



INDICE

Cap. 1	Le politiche regionali per il trasporto ferroviario	1
Cap. 2	Ogni mattina: l'incubo dei pendolari...	5
Cap. 3	...il sogno dei pendolari: il treno che vorrei	9
Cap. 4	Città italiane ed europee a confronto	15



1.

LE POLITICHE REGIONALI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO



E' dal 2000 che le Regioni hanno la piena responsabilità del servizio ferroviario locale¹. Sono infatti subentrate allo Stato nel ruolo di interlocutore con i diversi concessionari e dal 2001 le risorse, già destinate al finanziamento del servizio ferroviario locale, sono automaticamente trasferite alle Regioni che devono definire con le imprese ferroviarie operanti in concessione sul proprio territorio la quantità, i costi e gli standard di qualità dei servizi ferroviari erogati. Le “prestazioni” sono state definite nei cosiddetti Contratti di Servizio (CdS), con il quale da un lato l'impresa ferroviaria s'impegna all'erogazione di un quantitativo di treni/km ed al rispetto di determinati indici di qualità (relativi a pulizia, comfort, informazione e puntualità delle corse), dall'altro l'amministrazione regionale stabilisce un corrispettivo economico per l'erogazione di tali servizi. In ultimo, il Contratto di Servizio stabilisce le penali da applicare al gestore dei servizi in caso di 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 mesi. Friuli, Trentino e Alto Adige sono già subentrate al Ministero dei Trasporti nei rapporti con i gestori locali.

La novità dell'ultimo anno è 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.).



In quasi tutte le Regioni italiane si sta passando, almeno nel rapporto con Trenitalia, a questa tipologia di contratto. Solo in Piemonte è stata avviata una gara per la scelta del gestore del servizio ancora non conclusa. In Emilia Romagna e Lombardia si è invece andati nella direzione di consorzicare le imprese del servizio ferroviario con l'obiettivo di arrivare a una più efficace integrazione.

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. **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**.

LA RETE FERROVIARIA E I VIAGGIATORI NELLE REGIONI ITALIANE, 2009

Regione	Estensione della rete ferroviaria regionale	Numero viaggiatori/giorno	Numero abbonati	Gestori
Abruzzo	512	16.880	7.815	Trenitalia, Ferrovia Sangritana
Basilicata	464	7.702	4.019	Trenitalia, Ferrovie Appulo Lucane
Calabria	1.081	16.750	2.284	Trenitalia, Ferrovie della Calabria
Campania	1.385	413.600	69.640 (annuali) 125.000 (mensili)	Trenitalia, Circumvesuviana, Sepsa, MetroCampania Nordest
Emilia-Romagna	1.323*	106.500	38.000	Trenitalia, FER, Consorzio ACT, ATCM
Friuli V. G.	495	27.749	1.300 (Ferrovie Udine-Cividale)	Trenitalia, Ferrovie Udine-Cividale
Lazio	1.379	540.000	n.d.	Trenitalia, Met.Ro.
Liguria	575	105.000	19.000	Trenitalia
Lombardia	1.922	559.000	191.000	Trenitalia, LeNord
Marche	391	24.000	4.500	Trenitalia
Molise	268	4.000	834	Trenitalia
Piemonte	1.855	208.400	88.000	Trenitalia, Gruppo Torinese Trasporti
Puglia	1.508	80.000	9.793	Trenitalia, Ferrovie del Sud Est, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane, Ferrotramviaria
Sardegna	432	14.400	5.800	Trenitalia, Ferrovie della Sardegna
Sicilia	1.430	50.300	15.000	Trenitalia, Circumetnea
Toscana	1.584	260.000	50.300	Trenitalia, Trasporto Ferroviario Toscano
Pr. Aut. Trento	197	13.000	n.d.	Trenitalia
Pr. Aut. Bolzano	165	19.900	7.500	Trenitalia
Umbria	485	25.200	5.500	Trenitalia, Ferrovia Centrale Umbra
Valle d'Aosta	102	3.500	1.500	Trenitalia
Veneto	1.190	135.000	50.000	Trenitalia, Sistemi Territoriali
TOTALE	17.420	2.630.881	627.145**	

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009.

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

**Esclusi gli abbonati annuali della Regione Campania.



Il Rapporto Pendolaria ha analizzato in ogni Regione le risorse e gli impegni previsti nei CdS, per capire come le politiche dei governi locali sui trasporti si siano tradotte o meno in attenzioni e investimenti a favore del trasporto ferroviario pendolare. Il trasferimento alle Regioni è stata indubbiamente una scelta giusta che ha contribuito a chiarire i ruoli degli attori in gioco. Del resto la competenza in mano alle Regioni è largamente diffusa in tutta Europa perché responsabilizza gli Enti più vicini ai cittadini nella definizione delle politiche più efficaci di trasporto locale.

Nella tabella che segue viene approfondito il quadro delle risorse a disposizione per il servizio ferroviario nelle diverse Regioni nell'anno 2009. Come già scritto, siamo in una situazione di passaggio verso contratti pluriennali, per cui in alcune Regioni si è passati per una proroga del Contratto 2008. Le risorse dei CdS si compongono del contratto base con i gestori che fissava nell'anno 2000 il corrispondente numero di treni/km e di quanto aggiunto dalle singole Regioni.

I CONTRATTI DI SERVIZIO NELLE REGIONI ITALIANE, 2009

Regione	Importo ultimo CdS (Mln €)	Treni*Km/anno da CdS (Mln €)
Abruzzo	Trenitalia: 57,3	4,3
Basilicata	Trenitalia: 20,5 FAL: 20,07 TOTALE: 40,57	2 0,7 TOTALE: 2,7
Calabria	Trenitalia: 64 Ferrovie della Calabria: 41,6 TOTALE: 105,6	7,5 0 TOTALE: 7,5
Campania	Trenitalia Servizi Regionali: 104,15 Trenitalia Servizi Metropolitan: 12,48 Circumvesuviana: 102,12 Sepsa: 28,70 MetroCampania Nord Est: 20,67 TOTALE: 268,12	Trenitalia Servizi Regionali: 10,58 Trenitalia Servizi Metropolitan: 1,33 Circumvesuviana: 3,94 Sepsa: 1,63 MetroCampania Nord Est: 1,05 TOTALE: 18,53
Emilia-Romagna	Consorzio Trasporti Integrati*: 103,59	17,14
Friuli V. G.	Trenitalia: 36 Ferrovie Udine-Cividale: 2,1	3,042 0,231
Lazio	Trenitalia: 163,87 Met.Ro.: 55,9 TOTALE: 219,77	16,7 4,67 TOTALE: 21,37
Liguria	Trenitalia: 92,2	7,34
Lombardia	Trenitalia: 266,95 LeNord: 76,9 TOTALE: 343,85	24,51 8,85 TOTALE: 33,36
Marche	Trenitalia: 37,5	4,12
Molise	Trenitalia: 17,66	2
Piemonte	Trenitalia: 161,03 GTT: 18,37 TOTALE: 179,4	19,83 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: 147,8 TFT: 4,9 TOTALE: 152,7	22,45 0,78 TOTALE: 23,23
Pr. Aut. Trento	Trenitalia: 26,85	1,39
Pr. Aut. Bolzano	Trenitalia: 37	3,3
Umbria	Trenitalia: 27,01 FCU: 3,93 (+1 per servizi su RFI) TOTALE: 31,94	3,6 1,34 (+0,18 su rete RFI) TOTALE: 5,12
Valle d'Aosta	n.d.	1,75

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009.

*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.

E' importante andare ad analizzare nello specifico di ogni CdS le risorse previste per il servizio, in modo da verificare le scelte operate dalle Regioni. Queste hanno infatti la possibilità di rafforzare il servizio con risorse proprie nella direzione di un moderno sistema di trasporto ferroviario regionale.

Nella tabella successiva viene fatta una panoramica delle spese regionali aggiuntive per servizi ferroviari per anno nel periodo dal 2005 al 2009 oltre che quelle nell' intero periodo di competenza regionale 2001-2009. Nelle Regioni a maggiore domanda pendolare troviamo dei dati interessanti.

Chi ha investito di più sono **Lombardia** con oltre 137 mln di Euro e **Toscana** con circa 118 mln di Euro, a cui seguono Campania e Piemonte. A notevole distanza si trovano la Provincia di Trento, l' Emilia-Romagna ed il Veneto. Nel resto del Paese le risorse stanziare per aumentare il numero di treni/km sono **ridicolmente basse o addirittura pari a zero: è il caso di Umbria, Sicilia, Molise, Calabria, Sardegna**. E' da segnalare come la **Liguria** abbia stanziato pochissimo a fronte di una significativa domanda di pendolari.

RISORSE REGIONALI AGGIUNTIVE 2005/2009 PER SERVIZI* E TOTALE 2001/2009 (in Mln di €)

Regione	2005	2006	2007	2008	2009	Tot. 2001/2009
Abruzzo	2,1	4,3	2,1	1,51	n.d.	12,51 Trenitalia
Basilicata	0	0	0	1,4	0	1,4 FAL
Calabria	0	0	0	0	0	0
Campania	1 Trenitalia 0,75 MetroCampaniaNE 9,6 Circumvesuviana	3,33 Trenitalia 2,4 Metro Campania NE 9,6 Circumvesuviana	3,33 Trenitalia 2,4 Metro Campania NE 9,6 Circumvesuviana	3,33 Trenitalia 2,4 Metro Campania NE 9,6 Circumvesuviana	12 Trenitalia 8 Metro Campania NE 10,6 Circumvesuviana	50,68 Circumvesuviana 22,99 Trenitalia 15,95 Metro Campania NE
Emilia Romagna	0,51 FER	2 Trenitalia 1 FER	2 Trenitalia 2 ATC 0,5 ATCM	20,21 CTI	19,27 CTI	Trenitalia: 4 FER: 1,51 ATC: 2 ATCM: 0,5 CTI: 39,48
Friuli V. G.	0	0	0	2,1 Ferrovie Udine-Cividale	0	2,1 Ferrovie Udine-Cividale
Lazio	0	0	1,95 Trenitalia	1,99 Trenitalia	1,99 Trenitalia	5,93 Trenitalia
Liguria	0	0	1,5	1,5	5,15	8,15 Trenitalia
Lombardia	7,5 Trenitalia	22 Trenitalia+LeNord	24 Trenitalia+LeNord	24 Trenitalia+LeNord	54,6 Trenitalia+LeNord	TOTALE: 137,7
Marche	0,89	0,89	1,18	1,18	1,6	9,79 Trenitalia
Molise	0	0	0	0	0,005	0,005
Piemonte	9,73 Trenitalia 1,99 GTT	9,73 Trenitalia 1,99 GTT	9,73 Trenitalia 1,99 GTT	10,11 Trenitalia 3,39 GTT	11 Trenitalia 5,14 GTT	88,17 Trenitalia 22,27 GTT
Puglia	0	0	0	0	1,5	1,5
Sardegna	0	0	0	0	0	0



Sicilia	0	0	0	0	0	0
Toscana	9,5	17,2	21,5	31,9	37,7	117,8 Trenitalia
Pr. Aut. Trento	3,83	5,4	7	10,35	n.d.	34,97 Trenitalia
Pr. Aut. Bolzano	n.d.	n.d.	8,6	n.d.	n.d.	8,6 Trenitalia
Umbria	0	0	0	0	0	0
Valle d'Aosta	0,53	0,50	0,50	0,38	n.d.	8,14 Trenitalia
Veneto	3,82	3,82	3,82	3,82	3,82	32,11 Trenitalia

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009.

*Sono stati esclusi i servizi aggiuntivi per le metropolitane: 64 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.

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. Con il CdS infatti si stabilisce solo il numero di treni in circolazione ma che possono essere sempre i soliti vecchi treni.

La **Lombardia** si segnala con più di 900 milioni di Euro investiti negli ultimi nove anni per l'acquisto di treni che saranno dati in comodato alle imprese ferroviarie. Al secondo posto 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 avuto il suo picco nel 2009 con oltre 200 milioni di Euro per l'acquisto di materiale rotabile.

A distanza troviamo il Piemonte, con 170 milioni di Euro spesi tra il 2001 ed il 2009 e la Puglia con oltre 130 mln di Euro spesi per l'acquisto di nuovi treni per i vari gestori presenti nella Regione. Sulle stesse cifre si aggira il Lazio, anche se va ricordato che la domanda di pendolarismo in questa Regione è ben più elevata: 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.

Da evidenziare invece **in negativo** le scarsissime risorse stanziare da **Abruzzo, Calabria, Molise**. Ma anche la **Liguria** e il **Veneto**, tra le Regioni con il più alto numero di Pendolari e tra le più ricche d'Europa, che in 9 anni hanno stanziato rispettivamente appena 21 milioni e 34 milioni di Euro per l'acquisto di materiale rotabile.



RISORSE REGIONALI AGGIUNTIVE 2005/2009 PER MATERIELE ROTABILE E TOTALE 2001/2009 (in Mln di €)

Regione	2005	2006	2007	2008	2009	Totale '01/'09
Abruzzo	1	0,5	0	0	n.d.	3 Trenitalia
Basilicata	0	9,46 FAL	1 Trenitalia	1 Trenitalia	0,843 FAL	FAL: 10,303 Trenitalia:2
Calabria	0	0	0	0	6 Ferrovie della Calabria	6 Ferrovie della Calabria
Campania	8,57 Trenitalia 18,59 Circumvesuviana	9,1 Trenitalia 14,46 Circumvesuviana 2,51 Metro Campania NE	0,7 Trenitalia 11,86 Circumvesuviana 3,37 Metro Campania NE	1,4 Trenitalia 11,66 Circumvesuviana 0,88 SepSA 13,26 Metro Campania NE	79,71 Circumvesuviana 51,48 SepSA 55,41 MetroCampania NE 20 Trenitalia	53,17 Trenitalia 138,34 Circumvesuviana 74,55 Metro Campania NE 52,36 SepSA
Emilia Romagna	0	10,643 Trenitalia	0	8 Trenitalia 15 FER	26 FER	Trenitalia: 30,69 FER: 41
Friuli V. G.	7,665	6,835	0	0	1,5 Ferrovia Udine- Cividale	15,51 Trenitalia 1,5 Ferrovia Udine- Cividale
Lazio	18,21 Trenitalia	4,98 Trenitalia	28 Met.Ro.	29 Met.Ro.	29 Met.Ro.	Trenitalia: 50,34 Met.Ro.: 89,15
Liguria	5,3	0	0,4	5	2,6	21,7 Trenitalia
Lombardia	45 Trenitalia	327,95 LeNord	72,19 LeNord	65 Trenitalia 25 LeNord	65 Trenitalia 25 LeNord	Trenitalia: 283,3 LeNord: 630,37
Marche	0	3,5	0,774	3,84	8,4	18,529 Trenitalia
Molise	3,15	0	0	0	0	3,15 Trenitalia
Piemonte	37 GTT	24,47 Trenitalia 37,9 GTT	3,38 Trenitalia	22,3 Trenitalia 13,67 GTT	37,24 Trenitalia	Trenitalia: 87,12 GTT: 88,67
Puglia	32,73 Trenitalia 12,42 FSE 3,5 Ferr. Gargano	16,5 Ferrotranviaria	0	18,5 FSE 9,5 Fer. Gargano	5 FAL 2,5 FSE 3,3 Ferrovie del Gargano	32,73 Trenitalia 58,42 Ferr. Sud Est 15,5 FAL 16,3 Ferr. Gargano 16,5 Ferrotranviaria
Sardegna	0	0	0	0	4,89 Trenitalia	4,89 Trenitalia
Sicilia	22,65	14,95	6,9	8,05	0	52,55 Trenitalia
Toscana	8,1	10	10	5	5	71,2 Trenitalia
Pr. Aut. Trento	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	46,8 Trenitalia
Pr. Aut. Bolzano	0	0	58	0	n.d.	98 Trenitalia
Umbria	0	5,55	11,52	2,54	3,025	22,635 Trenitalia
Valle d'Aosta	0	0	0	7,273	0	7,273 Trenitalia
Veneto	7,58 Sistemi Territoriali	1,15 Sistemi Territoriali	9,11 Sistemi Territoriali	2,44 Sistemi Territoriali	4,2 Trenitalia	Trenitalia: 11,719 Sistemi Territoriali: 22,57

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009

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



Mentre alcune Regioni hanno scelto di riutilizzare le risorse generate dall'applicazione delle suddette penali per un rimborso, sotto forma di bonus da restituire agli abbonati, come in Emilia-Romagna, 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 e nel Lazio. Le penali più consistenti per l'ultimo anno sono state applicate dalla Regione Veneto (3,61 milioni di Euro) e dal Lazio (2,7 milioni di Euro), seguite da Emilia-Romagna (1,43 mln di Euro) e Campania (1,247 mln di Euro). Nell'ultimo anno non erano ancora previste le penali nelle Regioni a statuto speciale.

LE PENALI APPLICATE DALLE REGIONI PER I DISSERVIZI NEL PERIODO 2001-2009

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	0,03	-
Calabria	0	0	-
Campania	1,247	4,78	Revamping materiale rotabile
Emilia-Romagna	1,43	13,10	Agevolazioni tariffarie e bonus
Lazio	2,7	14,10	Servizi aggiuntivi
Liguria	0,99	3,15	Abbattimento costo abbonamenti
Lombardia	1,11	28,40	Bonus per abbonamenti
Marche	0	2,55	<i>(non previste dal nuovo contratto con Trenitalia)</i>
Molise	0	0,03	-
Piemonte	0,001	4,89	Miglioramento qualitativo del servizio
Puglia	0	0,19	-
Toscana	0,96	5,82	Bonus per abbonamenti e biglietti <i>(la penale al momento è sospesa)</i>
Umbria	0	0,79	-
Veneto	3,61	11,89	Bonus per abbonamenti e biglietti

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009.



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

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



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 dove si concentra larga parte della domanda di trasporto pendolare vi è l'opportunità di far crescere la quota di trasporto su ferro riducendo così i livelli di congestione, inquinamento locale e emissioni di CO₂. Per farlo occorre innanzi tutto partire dagli investimenti per avere più treni, soprattutto nelle ore di maggiore domanda pendolare, e nuovi treni con maggiore comfort in modo da spostare una quota della domanda che oggi viaggia in automobile.

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

Il Nodo di Torino rientra tra i punti fondamentali del sistema ferroviario nazionale, soprattutto in relazione alla propria valenza di mobilità metropolitana. E' qui, infatti, che si concentra la quasi totalità dei viaggiatori pendolari della Regione, circa 210.000 al giorno.

I problemi riscontrati in quest'area sono frutto proprio della grande domanda di mobilità su ferro e della scarsa capacità di risposta finora riscontrata, situazione che ha portato alla costituzione di **una decina tra comitati ed associazioni di pendolari**; in particolare su alcune linee, come la **Cuneo-Torino** e la **Genova-Alessandria-Torino**, le criticità riguardano la quantità di carrozze disponibili ed il conseguente sovraffollamento dei treni che molto spesso impedisce un regolare svolgimento del servizio.

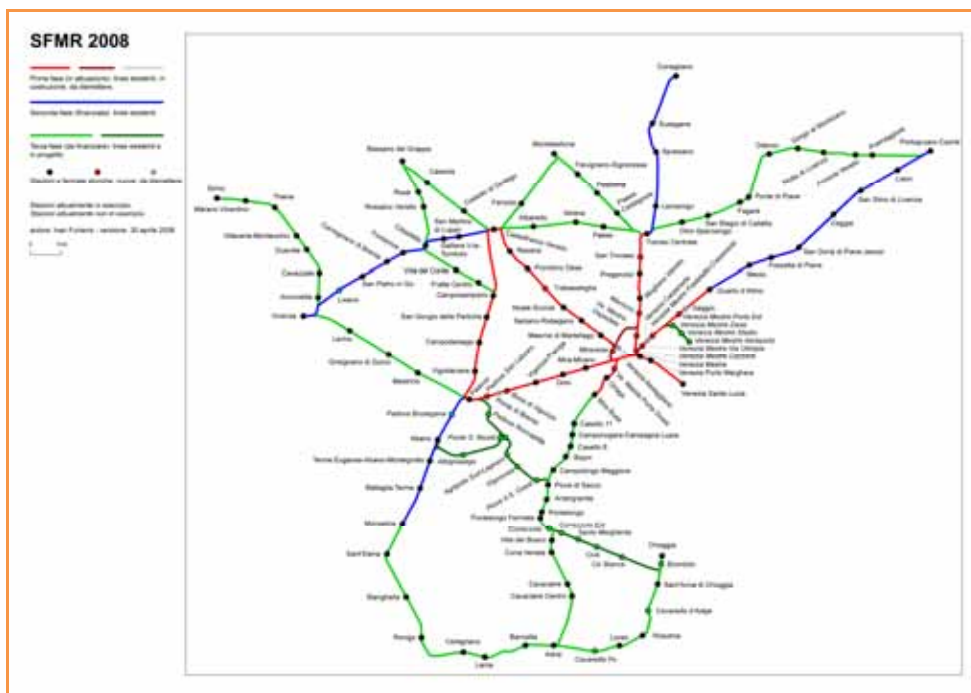
Il progetto principale in fase di realizzazione nell'area torinese è quello del **Passante Ferroviario**, che prevede la realizzazione di due nuove linee a doppio binario in sotterraneo di circa 7,4 km, con sottoattraversamento del fiume Dora dalla stazione Porta Susa a Stura, nonché la fermata sotterranea 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/Lanzo/Ceres. 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.



Nodo di Torino (Fonte RFI)

A riprova delle difficoltà tutt'ora presenti per i pendolari si riscontra in questa Regione l'esistenza di **15 tra Comitati ed Associazioni**. Tutti i Comitati delle varie tratte ferroviarie segnalano come disagi più frequenti i costanti ritardi verificati nelle stazioni di arrivo, ma anche l'eccessivo affollamento ed il conseguente degrado dei treni. In altri casi si è di fronte ad un problema infrastrutturale, come per i pendolari di **Cremona**, dove i collegamenti con Milano vedono la presenza del binario unico fino alla stazione di Treviglio Ovest e quindi una frequenza limitata dei treni e un rallentamento nel passaggio dei convogli. Una situazione simile è quella dei pendolari di **Molteno**, ed in generale della Brianza tra Erba e Monza, dove è presente una linea ferroviaria di 29 km interamente a binario unico. La tratta rientra nel progetto delle linee S (S7) ed ha visto un recente finanziamento per nuovo materiale rotabile, ma dovrà necessariamente essere raddoppiata e potenziata per permettere un efficiente servizio ai cittadini di un'area densamente abitata.

L'area Veneta è una di quelle in cui risulta più importante ragionare in termini nuovi di trasporto pendolare per la fortissima mobilità tra i diversi centri. Purtroppo il progetto presentato oramai da diversi anni di creare un forte Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SMFR) con treni ad alta frequentazione tra le città e i centri posti nel **quadrilatero Treviso, Venezia, Padova, Castelfranco Veneto** è in rilevante ritardo. Dagli annunci doveva essere completato da tempo, l'unica linea in fase di realizzazione è quella che collegherà Venezia a Mira (VE). Eppure un'idea di questo tipo era particolarmente lungimirante perché rafforzava alcuni nodi che potevano rappresentare un riferimento per gli spostamenti all'interno dell'area più abitata della "città diffusa" veneta. Il concetto alla base del Sistema Ferroviario Metropolitano è quello di arrivare ad un cadenzamento regolare e frequente dei passaggi dei treni, con al tempo stesso un collegamento multi direzionale che si dipana dai nodi; una situazione simile a quella realizzata nella Regione della Rhein-Ruhr in Germania con le S-Bahn che si diffondono per più di 10 città coinvolgendo un totale di 10 milioni di abitanti. Per capire l'urgenza di questo intervento nella direzione di creare un vero sistema ferroviario regionale basti pensare ad uno dei collegamenti tra due importanti città del Veneto, la tratta Treviso-Padova; per questo percorso, di circa 50 km, esistono solamente due treni diretti tra le 7 e le 10 ed il tempo di percorrenza è di oltre un'ora.



Il progetto del SMFR Veneto, (Fonte Wikipedia)

Gli oltre 135 mila viaggiatori al giorno della Regione lamentano costantemente disagi dovuti al sovraffollamento dei treni e delle linee, come testimoniano le proteste dei 4 comitati di pendolari nati in questi anni nel territorio veneto. Quello che lamentano è soprattutto la scarsa attenzione alle esigenze dei pendolari, con i pochi treni presenti nelle ore di punta, la difficoltà di trovare coincidenze nelle stazioni, i pochi 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, è tra le Regioni a più forte domanda pendolare quella che investe di meno, mentre al contempo pone tutte le attenzioni nei confronti di strade e autostrade. Un'area particolarmente interessata alla risistemazione del sistema ferroviario regionale è quella del Polesine e del capoluogo **Rovigo**. I problemi principali riguardano la costante riduzione degli Eurostar che effettuano fermata a Rovigo (e che non vengono sostituiti con alternative di collegamento per le stazioni dove fa fermata) ed i collegamenti Est-Ovest, da Verona in direzione di Adria e viceversa. Quest'ultimo punto presenta una situazione drammatica vista la grande quantità di pendolari che frequentano queste tratte ferroviarie e vista l'inefficiente organizzazione degli orari: non esiste un treno Legnago-Adria diretto, il cambio obbligato a Rovigo rimane senza coincidenze a breve, il che porta a far salire i tempi di percorrenza in alcuni casi ad oltre 3 ore, per una distanza di appena 65 km. Stessa situazione si riscontra tra Sant'Elena ed Adria, dove il treno delle 8.05 obbliga a 2 cambi ed arriva a destinazione alle 10.44, ben oltre qualsiasi orario di entrata a lavoro o a scuola, mentre il treno successivo parte da Sant'Elena addirittura alle 13.38.

Il nodo di Genova è particolarmente delicato per il costante aumento del numero di pendolari che si sposta in treno (oltre 100 mila stimati in Liguria ogni giorno), i quali lamentano problemi di sovraffollamento delle carrozze e ritardi nella realizzazione degli interventi che potrebbero migliorare la situazione. Il problema nel nodo di Genova è il passaggio, tra le Stazioni di Principe e di Brignole, di treni passeggeri nazionali, internazionali, locali e di merci. Per questo diventa indispensabile accelerare gli interventi per potenziare questa tratta con la realizzazione di nuovi binari e la riqualificazione delle stazioni di Voltri e Sampierdarena. Per risolvere le criticità del nodo di Genova occorre potenziare l'offerta del trasporto regionale e metropolitano, in particolare separando i flussi di traffico locali da quelli di lunga percorrenza sia sull'asse costiera sia su quella tra Genova ed il Piemonte. Queste infrastrutture sono di vitale importanza soprattutto in vista del prolungamento della metropolitana, in fase di realizzazione, in direzione di Brignole, che porterà ad un aumento sensibile dei viaggiatori su ferro nel capoluogo ligure. 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.



Il Nodo di Bologna è il cuore del sistema ferroviario italiano. Da qui si dipanano linee ferroviarie verso le principali direttrici con flussi nazionali e locali. Questa rete è una risorsa che deve essere valorizzata per il servizio ferroviario pendolare e può diventare il perno di un sistema di mobilità su cui costruire le scelte urbanistiche, di servizi, di attività nel territorio provinciale. I viaggiatori su treno ogni giorno in Regione Emilia-Romagna sono oltre 100 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 che determina i maggiori disagi per i pendolari della Provincia di Bologna con treni molto spesso in ritardo. E' il caso della linea "Pontremolese" dove convergono treni locali e di lunga percorrenza. Questa situazione ha portato alla nascita di diversi comitati pendolari, di cui 5 nella sola area del bolognese, a cui si aggiungono quelli di Reggio Emilia, Modena e Piacenza.



Le linee ferroviarie di cui è già dotata la città di Bologna andrebbero quindi potenziate e adeguatamente sfruttate creando un efficiente *Servizio Ferroviario Metropolitano* - come previsto da Regione e Provincia ma purtroppo in ritardo come interventi - con corse frequenti e binari dedicati al trasporto urbano. Su alcune linee in particolare è necessaria un'opera di ammodernamento proprio per consentire il rafforzamento del servizio metropolitano, come ad esempio per la Modena-Vignola-Bologna e la San Ruffillo-Mazzini-San Vitale-Bologna Centrale-Aeroporto. Tutto ciò sarà reso più semplice con la realizzazione della tratta interrata per l'Alta Velocità e della nuova stazione in affiancamento a quella attuale che 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 è oggi in una situazione complicata perché sono in ritardo le opere relative alla linea dell'Alta Velocità con la nuova stazione. Proprio su questo intervento si sta ipotizzando una soluzione diversa da quella già decisa e progettata, per ridurre l'impatto sulla falda idrica. Il problema è che questi ritardi hanno conseguenze anche sul servizio pendolare perché con la realizzazione della linea interrata dedicata ai treni a lunga percorrenza si potrebbe liberare quelli in superficie ed arrivare ad avere un sistema ferroviario dedicato al trasporto regionale e metropolitano (tra le stazioni di Firenze Castello e di Rovezzano ad esempio attraversando la città con almeno 5 fermate intermedie).

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.



Nodo ferroviario di Firenze (Fonte RFI)

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

Simili problemi potrebbero crearsi nella zona ad Ovest di Firenze, per tutti i pendolari di **Prato e Pistoia** che si dirigono verso Bologna. Gli Intercity rimasti o i Regionali Prato-Bologna non garantiranno una copertura completa negli orari dei pendolari, che quindi dovrebbero ricorrere ai treni Alta Velocità con problemi di coincidenze per raggiungere Firenze e da qui Bologna ed un notevole aumento dei costi di abbonamento. Viene chiesto quindi un aumento del numero di corse con treni regionali che prevedano solo le 3/4 fermate principali della linea, e l'inserimento di interregionali che proseguano sulla tratta Bologna-Modena-Reggio-Parma-Piacenza-Milano.

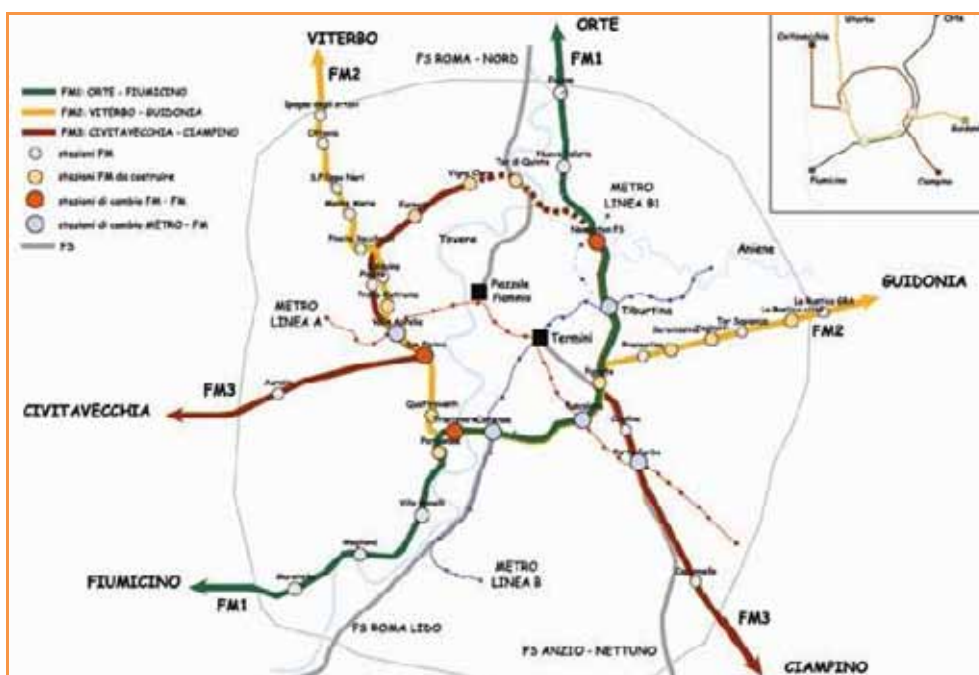
Il nodo di Roma. A Roma c'è una vera grande priorità di intervento su cui concentrare l'attenzione e gli investimenti: il **completamento dell'anello ferroviario**. Un'opera di cui si parla da vent'anni, ma che essendo fuori dalla Legge Obiettivo e dagli interventi prioritari continua a essere rinviata 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 puntare a tre linee fondamentali di attraversamento della città fortemente integrate e al contempo di potenziare il servizio merci nell'area di Roma liberando le linee destinate al trasporto delle persone. Questo intervento sarebbe ancor più utile per la possibilità di intermodalità treno/metro+bici, con parcheggi e noleggi presso le stazioni.

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.

Una possibile risistemazione delle linee suburbane di Roma potrebbe consentire, congiuntamente alla chiusura dell'anello ferroviario ed alla realizzazione delle nuove linee di metro C e D, di dotare la città di un sistema di mobilità su ferro degno di una grande città europea.



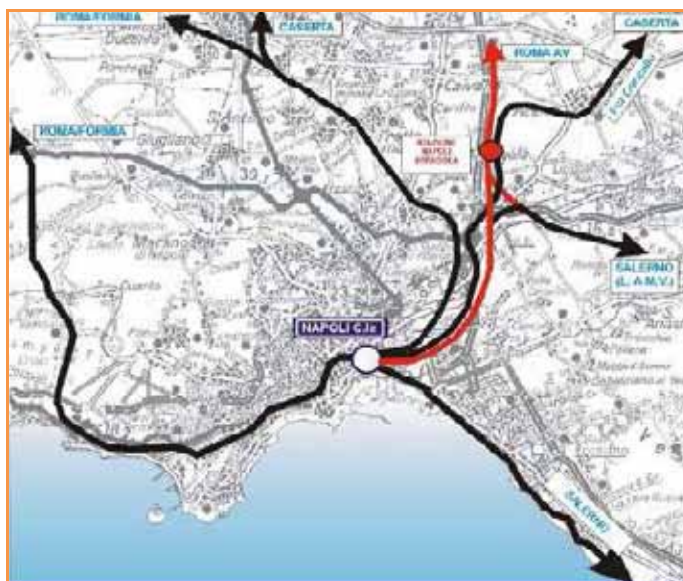
Per quanto riguarda il **potenziamento del servizio ferroviario pendolare** occorre prevedere investimenti per il completamento del raddoppio dei binari sulle diverse **linee FR verso i Castelli Romani, sulla FR 3 per Viterbo e sulla FR 2 per Guidonia**. E di aumento dell'offerta di treni sulla FR1, 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 a 7 minuti uno dall'altro e in ogni caso garantire la puntualità e la certezza dei treni (i pendolari lamentano frequenti cancellazioni che portano ad avere un treno ogni 25-30 minuti). 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.



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

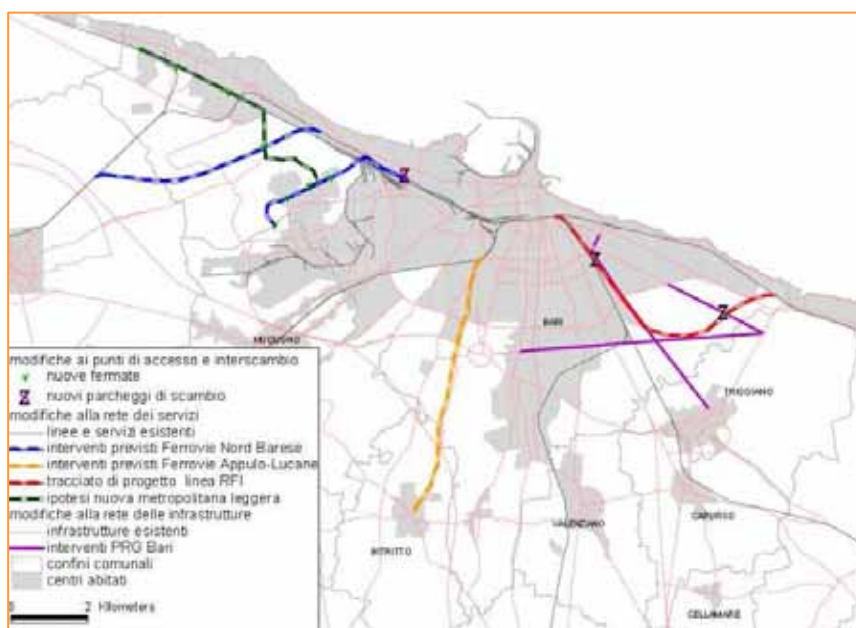
Nel **Nodo di Napoli** in questi anni, come nel resto della Campania, si sono realizzati investimenti importanti per il miglioramento delle infrastrutture esistenti concentrando i fondi europei nella direzione di creare una metropolitana regionale. Se l'aumento dei viaggiatori (+40% dal 2000 al 2008) ha premiato questa strategia i risultati in termini di qualità del servizio si vedono solo in parte. Le maggiori difficoltà che i pendolari lamentano riguardano l'età e l'affollamento dei treni ma anche disagi derivanti dalla mancanza di coincidenze sulle direttrici Salerno-Cava de' Tirreni-Napoli e Caserta-Aversa-Napoli, due delle tratte più utilizzate della Regione e dove i pendolari chiedono un maggiore cadenzamento dei treni.

Dei 413 mila viaggiatori al giorno campani, ben 250.000 sono quelli che si dirigono quotidianamente nell'area di Napoli. Nell'area di Napoli dopo il completamento nel 2008 della linea a Monte del Vesuvio e la variante della Napoli-Cancello 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, (Fonte RFI)

Sul **nodo di Bari** sono in corso diversi interventi di potenziamento delle linee e interrimento dei binari, di soppressione dei passaggi a livello che potrebbero migliorare sensibilmente la situazione. Al momento chi utilizza il treno quotidianamente sconta l'assenza di linee ferroviarie dedicate al trasporto pendolare, 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 e la variante della tratta tra Bari centrale e San Giorgio che sarà completamente ridisegnata.



Nodo di Bari, (Fonte RFI)

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 e partito nel 2008, punta a costruire un collegamento in doppio binario tra la linea Palermo-Messina, la stazione Notarbartolo e l'aeroporto di Punta Raisi, permettendo di creare un servizio di metropolitana leggera tra Carini, Palermo e Termini Imerese.



Passante ferroviario di Palermo, (Fonte RFI)

La condizione dei pendolari nel Mezzogiorno

Non è certamente una novità, ma occorre ricordare come nelle Regioni meridionali la vita del pendolare sia ancora più complicata per il cronico ritardo che riguarda il potenziamento delle infrastrutture. La differenza più rilevante con il resto del Paese riguarda i tempi di percorrenza, 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, Rapporto Pendolaria 2009. 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.

Qualcosa si può fare subito per migliorare il servizio. Ad esempio puntando sulla velocizzazione dei tempi di percorrenza tra le principali città siciliane, un intervento che richiederebbe intanto l'acquisto di materiale rotabile più efficiente, ad esempio con un *revamping* dei vecchi treni "Pendolino" ad un bassissimo costo, per le linee tra Messina, Catania e Palermo. E poi alcuni interventi di adeguamento delle linee per il passaggio di questo tipo di treni per una spesa stimata in circa 40 milioni di Euro. Questi treni, in grado di affrontare le curve presenti nel tracciato ad una più elevata velocità, permetterebbero di dimezzare i tempi di percorrenza e nel caso della Catania-Palermo si passerebbe addirittura dalle attuali 6 ore a 2 ore e 41 minuti. Ovviamente molto di più si potrebbe fare raddoppiando finalmente le tratte ancora a binario unico tra le città principali.

Mentre il Governo annuncia e finanzia (con ben 1,6 miliardi subito e una spesa complessiva di oltre 6 miliardi) 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*.

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

Di positivo c'è da segnalare che finalmente la Regione ha stanziato quasi 5 milioni per l'acquisto di materiale rotabile a cui si aggiungeranno altre risorse statali, e sta per iniziare un processo di rinnovamento del parco treni circolante che dovrebbe portare alla riduzione dei tempi di percorrenza sulla linea dorsale Cagliari-Olbia.

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



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

I pendolari che viaggiano sui treni “secondari”, 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 e non beneficeranno degli investimenti previsti per l’acquisto di materiale rotabile che riguarda le tratte regionali. Inoltre non sono redditizi per Trenitalia come invece lo sono gli Eurostar e i Freccia Rossa e quindi sono condannati a sopportare una situazione di costante degrado. Questo a meno che non si riesca a portare investimenti e attenzioni che al momento non ci sono da parte del Governo.

E’ 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 tra Regioni e centri capoluogo l’interlocuzione politica manca (il Ministero delle Infrastrutture non ha uno sportello per i pendolari!) e certamente è più difficile e comunque inopportuna una interlocuzione diretta con il gestore del servizio. Ad aggravare la situazione c’è la complicazione di abbonamenti diversi se si attraversano più Regioni, tariffe diverse se per quella città fermano (come capita) Intercity, Eurostar City, Diretti e Interregionali e di fatto l’impossibilità di prendere il primo treno utile pena il rischio di incorrere in multe e abbonamenti dal costo esorbitante.

Gli esempi che si possono portare riguardano grandi città e collegamenti interni minori. E’ quanto denunciano i pendolari che ad esempio con il nuovo orario che entra in vigore il 13 Dicembre trovano sulla linea Torino-Milano-Bologna nuovi treni Alta Velocità “Freccia rossa” al posto di Intercity e interregionali. E che li costringe a un allungamento di tempi dovuto al fatto che i treni non fermano più, quindi si è costretti a cambi obbligati spesso con lunghe attese. Come è naturale che sia perché sono treni ad Alta Velocità, come è già successo ovunque in Europa sia entrato in vigore il servizio. 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, allungandolo, 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. Un esempio dei problemi dei pendolari tra più Regioni è quello della tratta Campobasso-Cassino-Roma Termini. Ad oggi l’unico treno disponibile per i pendolari molisano in direzione di Roma è quello delle 5.50 che arriva alle 8.53. Rispetto al passato, dove il problema principale riguardava i lunghi tempi di percorrenza, oggi le criticità maggiori derivano dalla scarsa capacità di posti offerta dai treni impiegati, in particolare perché si tratta di un convoglio che a Cassino viene utilizzato da moltissime persone dirette a Roma. L’ unica alternativa valida per i pendolari di Cassino è il treno Regionale delle 7.11 che arriva a Roma alle 8.48. Tutti gli altri convogli effettuano molte fermate intermedie e quindi, pur partendo ad esempio alle 7.03 si arriva a Roma alle 9.26, ben 2 ore e 23 minuti per 130 km di tragitto. Tutto ciò crea enormi disagi che hanno portato i pendolari di questa tratta all’esasperazione, con numerosi casi di intervento delle forze dell’ordine.



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'exasperazione 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.

Stazioni nel vuoto

Un altro aspetto che contribuisce a disincentivare l'uso del treno da parte di molte persone è quello delle numerose stazioni senza servizi ed in stato di completo degrado presenti in Italia. Sarebbe impossibile elencare tutte le situazioni segnalate dai pendolari, anche perché sono migliaia le stazioni in Italia. Ma è evidente che a questa situazione che crea disagio e paura alle persone è precisa responsabilità di Regioni e Comuni trovare risposta insieme a Rfi e agli altri concessionari della rete. 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.

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.

Una situazione simile è riscontrabile in moltissime stazioni del Paese dove il bacino d'utenza è molto consistente; basta portare come esempio le fermate delle linee FR di Roma, in particolare la **stazione Nomentana**, su una linea frequentatissima e situata in un'area densamente abitata della città, dove non ci sono né la biglietteria né l'erogatrice, non ci sono servizi di ristoro, il personale ferroviario è assente e mancano i servizi igienici.



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. Quest'anno nel Rapporto 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 ai 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 rinnovate.



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.

La **Ferrovia della Val Venosta** rappresenta uno dei migliori esempi di come dovrebbe essere il collegamento ferroviario. Lunga circa 60 Km, nasce come linea di connessione tra Merano e Malles nel 1906 quando veniva considerata come tratta di un più ampio progetto che prevedeva la linea ferroviaria tra Venezia, la Valsugana, Trento, Bolzano, la Val Venosta, il Passo Resia e l'Austria. La sua storia è stata invece diversa e travagliata, fino all'abbandono del 1990. Nei successivi anni però, grazie all'acquisto della ferrovia da parte della Provincia di Bolzano, la linea vede un nuovo sviluppo ed assume grande importanza per l'area interessata. La Provincia ha recuperato anche le stazioni storiche ed aggiunto nuove fermate, fino ad arrivare all'inaugurazione della "nuova" linea nel 2005. I risultati ottenuti sono estremamente positivi e testimoniati anche dalle cifre dei passeggeri che ogni anno usano la linea Malles-Merano: circa 2 milioni. Il materiale rotabile risulta tra i più moderni d'Italia e con una buona capacità di posti (circa 230 per ogni treno). Il vagone centrale è costituito da un corridoio che mette in comunicazione i due ambienti passeggeri, di cui uno dotato di servizi igienici e spazio apposito per le biciclette. Quest'ultimo risulta essere uno dei mezzi più utilizzati lungo la linea, vista la disponibilità di noleggio ad ogni stazione del percorso ed alla presenza della pista ciclabile che affianca la linea ferroviaria per tutto il percorso.



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**”. 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. 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.

Un unico biglietto!

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

Un esempio positivo 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 pubblico, permettendo con un unico titolo di viaggio lo spostamento su tutta la rete regionale. Dal 2003 il Consorzio ha esteso la possibilità di effettuare il biglietto unico per tutta la Regione (551 Comuni) consentendo di spostarsi liberamente all’interno delle principali città e nei Comuni della fascia prescelta con i convogli di Trenitalia, Circumvesuviana, SEPSA e Metro Campania Nord Est per quanto riguarda le ferrovie, oltre ai numerosi mezzi di trasporto su gomma. Le fasce in cui è stata suddivisa la Campania sono 11 ed esistono diversi tipi di biglietti. Questa esperienza agevola la vita dei pendolari e di chi in generale sceglie i mezzi pubblici e l’intermodalità per i propri spostamenti. I vantaggi sono numerosi e legati agli aspetti più importanti per il trasporto pendolare, come ad esempio la facilità e la velocità nel cambiare i mezzi di trasporto, la certezza delle tariffe ed una maggiore capacità di comunicare le informazioni. I risultati in termini numerici sono evidenti: **gli abbonati annuali sono passati da 10.758 del 2003 a 69.640**, per un totale di abbonati tra mensili e annuali di 200.000 persone, dato che pone la Campania al primo posto in Italia.

Nel Settembre 2008 in Emilia Romagna è partita la prima fase del progetto di integrazione tariffaria su scala regionale. Sono stati lanciati due titoli di viaggio di abbonamento annuale integrato chiamati “**Mi Nuovo**” e “**Mi Nuovo studenti**”. Il primo permette di utilizzare il servizio ferroviario regionale per un percorso prestabilito e di muoversi sulle reti urbane del trasporto pubblico delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti della Regione Emilia-Romagna, come Imola, Faenza e Carpi, senza limitazioni di corse. L’abbonamento riservato agli studenti invece è dedicato ai ragazzi fino a 26 anni di età compiuti, a cui viene applicato uno sconto dell’8% rispetto ai prezzi dell’abbonamento annuale normale. Anche in questo caso le agevolazioni per i pendolari non si limitano all’aspetto economico, ma riguardano soprattutto la comodità del titolo di viaggio valido per varie modalità di trasporto e la maggiore comunicazione con cui vengono fornite le informazioni.



Orari facili!

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

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

Stazioni belle e moderne!

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

Per quanto riguarda l’*hinterland* si segnalano le 3 nuove fermate sotterranee della linea Napoli-Aversa di Metrocampania NordEst:



Napoli, Stazione Salvator Rosa



Mi porto la bici!

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

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



Qualcuno che mi ascolti!

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

In Italia una delle poche esperienze significative è quella del **Piemonte**, dove dal 2006 è attiva la “**Bacheca del Pendolare**”, una pagina web sul sito della Regione che fornisce informazioni su servizi ed eventuali variazioni di orari ed al tempo stesso permette, tramite un Forum, lo scambio di indicazioni da parte dei pendolari. Anche i risultati delle ispezioni effettuate sui treni dagli ispettori regionali possono essere consultati mensilmente sulla stessa pagina online. Nel 2008 è stato istituito il Forum Regionale sul Trasporto Pubblico Ferroviario come strumento consultivo di rappresentanza dell’utenza del trasporto ferroviario regionale, per favorire l’individuazione delle migliori strategie di risoluzione delle problematiche avvertite dall’utenza stessa.

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



4.

CITTA' ITALIANE ED EUROPEE A CONFRONTO SUL SERVIZIO FERROVIARIO PENDOLARE



Ma qual è la situazione del trasporto pendolare in Italia rispetto a quella degli altri Paesi europei? Per capirlo occorre ragionare e mettere a confronto le dotazioni infrastrutturali (linee regionali e metropolitane, stazioni) e la qualità del servizio prestato.

Iniziamo a focalizzare l'attenzione sulla distribuzione di quei chilometri di linee nelle 49 città in Europa dove infrastrutture metropolitane o ferrovie suburbane sono presenti. Nella tabella che segue si comprende ancora di più perché debba essere proprio qui la priorità di investimento per i prossimi anni. Il totale di km di **metropolitane** in Italia (161,9) può essere paragonato ad esempio alla rete della singola città di Berlino (147,5), aumentata di altri 4 km nel giro di un anno, ed è di gran lunga inferiore rispetto ai dati di Germania, Francia, Regno Unito e Spagna nel loro complesso. Un rapido raffronto con le popolazioni residenti nei bacini metropolitani considerati metterebbe ancor di più in cattiva luce la situazione attuale italiana dove, tra l'altro, solo le tre principali città (Roma, Milano e Napoli) sono in possesso di più di una linea metropolitana. Una condizione particolarmente positiva è quella della Spagna dove grazie agli investimenti degli ultimi anni si è arrivati ad un totale di oltre 550 km di metro, in particolare dovuti allo sviluppo della rete di Madrid ed a quella di Valencia, a cui si è aggiunta la realizzazione della prima linea di metropolitana a Siviglia, città dove sono in progetto altre 3 linee.



Se si considera come termine di paragone lo sviluppo attuale e futuro della rete di metro la situazione italiana risulta decisamente allarmante data la crescita quasi inesistente delle metropolitane avuta negli ultimi anni, dove solo Torino ha visto nascere una nuova linea mentre a Roma, in attesa della terza, l'ultimo intervento sulla rete metropolitana risale al 1999 con il prolungamento della linea A. Per quanto riguarda i progetti futuri sono da segnalare il prolungamento della metro di Torino, la già citata linea C e la B1 di Roma, la M2 a Milano, il prolungamento della metro di Genova e le Linee 1 e 6 a Napoli.

Le linee **ferroviarie suburbane** presentano una situazione molto più eterogenea rispetto a quella delle metropolitane; in ogni città questo servizio presenta situazioni differenti sia per tipologia di treni utilizzati, sia per la gestione delle linee. I dati elaborati indicano come il ritardo italiano sia evidente e generalizzato. Per questo tipo di infrastrutture l'Italia è dotata di una rete totale di 591,7 km mentre sono 2033,7 quelli della Germania, 1634,4 km nel Regno Unito e 1345,5 in Spagna. In questo ambito il nostro Paese si avvicina solo alla Francia (664 km) che però vanta ben 587 km di linee suburbane (RER) nella sola capitale Parigi, munita di un servizio capillare ed efficiente. Uno dei motivi principali alla base di queste differenze è di natura storica: le linee suburbane italiane sono per la maggior parte ricavate da linee ferroviarie nazionali, come le FR o FM di Roma, Genova e Palermo, senza avere avuto una programmazione ed uno sviluppo dedicato all'utilizzo pendolare e della sola area metropolitana. A dimostrazione della difficoltà di un nuovo sviluppo per questo tipo di infrastrutture vi è la mancanza di crescita di km della rete in Italia nell'ultimo anno, con la sola inaugurazione della piccola FM1 di Bari, mentre in Germania, per la precisione ad Amburgo, continuano ad essere realizzate nuove linee suburbane, ed in Francia, a Tolosa, è prevista a breve l'apertura della Linea E della RER locale.

DOTAZIONE DI METRO E FERROVIE SUBURBANE NELLE CITTA' EUROPEE³

Italia	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Milano	74,6	3	186,4	8
Roma	36,6	2	195,1	7
Napoli	31,8	3	67,4	5
Torino	9,6	1	22	2
Genova	5,5	1	35	2
Catania	3,8	1	-	-
Bologna	-	-	37,5	5
Palermo	-	-	39	2
Bari	-	-	9,3	1
TOTALE	161,9	11	591,7	32
Germania	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Berlino	147,5	10	331,5	15
Amburgo	101	3	150,3	6
Monaco di Baviera	85,8	6	442	7
Francoforte sul Meno	84,8	4	95,8	9
Dortmund	55	3	*	4
Colonia	45	5	141	4
Norimberga	38,2	3	67	3
Stoccarda	22,5	4	177	6
Wuppertal	13,3	1	-	-
Bochum	10	1	-	-
Duisburg	3,6	1	*	2
Hannover	-	-	119,7	5
Dresda	-	-	101,4	3
Rostock	-	-	58	3
Bielefeld	-	-	35	2
Duesseldorf	-	-	*	7
Essen	-	-	*	5
TOTALE	606,7	41	2033,7	81



Francia	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Parigi	215,4	16	587	22
Lille	45	2	50	7
Lione ¹	29,3	4	-	-
Tolosa	28,2	2	27	1
Marsiglia	19,3	2	-	-
Rennes	9,4	1	-	-
TOTALE	346,7	27	664	30
Regno Unito	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Londra	416	11	336,8	23
Newcastle	77,5	2	-	-
Glasgow	10,4	1	37	7
Leeds	-	-	349,1**	12
Birmingham	-	-	345,1	5
Manchester	-	-	228,4	9
Liverpool	-	-	120,6	5
Cardiff	-	-	109,4	7
Belfast	-	-	108	3
TOTALE	503,9	14	1634,4	71
Spagna	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Madrid	283,9	12	366,9	11
Barcellona	112,6	11	447,7	6
Valencia	88,9***	3	205,8***	6
Bilbao	38,9	2	86,8	4
Siviglia	18	1	168	4
Palma de Maiorca	7,2	1	-	-
Malaga	-	-	67	2
Donostia	-	-	3,3	1
TOTALE	551,5	30	1345,5	34

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009. Elaborazione su dati: urbanrail.net; ATM; ATAC; MetroNapoli; MetroTorino; AMT Genova; AMT Catania; SFM Bologna; SFMR; Ferrovie dello Stato; BVG; S-Bahn-Berlin; HVV; S-Bahn-Hamburg; MVG; S-Bahn-Munich; Deutsche Bahn; VGF; VRR; KVB; VGN; VVS; dresden.de; GVH; VVW; RATP; SNCF; Transpole; TCL; Tisseo; STAR; TFL; Nexus; SPT; Mersey Rail; Midland Metro; Arriva Trains; GMPTE; WYLTP; MetroMadrid; CTM Madrid; TMB; FGC; ATM Catalunya; MetroBilbao; Euskotren; MetroValencia; MetroSevilla; Ajuntament de Palma; Renfe Cercanias; Stib; De Lijn; GVB; RET; Isfort; StatBel; CBS.

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

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

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

A conferma di quanto il tema del trasporto su ferro sia trattato come priorità negli altri Paesi europei si possono citare **gli investimenti successivi alla crisi economica del 2009** nel Regno Unito, in Germania ed in Francia. Nel Regno Unito ad esempio sono stati stanziati 1,2 miliardi di Euro per l'inizio anticipato di grandi progetti infrastrutturali come il Crossrail, un passante ferroviario che collegherà con treni ad alta frequenza il centro di Londra con varie aree della metropoli fino alle zone a Sud-Est del Paese, e per l'elettrificazione di alcune linee come la Liverpool-Manchester e la Londra-Swansea. In Germania sono stati messi a disposizione del Ministero dei Trasporti più di 11 miliardi di Euro in parte destinati alla realizzazione di 13 linee ferroviarie, oltre che per la ristrutturazione di stazioni di piccole dimensioni. Infine in Francia gli stanziamenti per la ristrutturazione delle stazioni ammontano a 300 milioni di Euro, stessa cifra impiegata per i lavori di modernizzazione della rete ferroviaria.



E in Italia? Nessun cambiamento delle priorità, anzi l'elenco delle opere della Legge Obiettivo citato in premessa vede un'assoluta prevalenza di strade e autostrade tra le priorità di intervento e mancanza di finanziamenti proprio per le ferrovie e gli interventi nelle aree urbane. Inoltre malgrado le tante promesse dei Ministri che si sono succeduti in questi anni **non è vero che le autostrade si ripagano da sole**, ma invece tolgono risorse alle casse pubbliche che quindi non investono nel trasporto ferroviario. A tal proposito basta osservare la tabella delle infrastrutture autostradali previste e/o in corso di realizzazione nel Nord Italia, dove a parte l'assurdità di uno scenario dei trasporti incentrato sul trasporto su gomma, **ben 6,5 miliardi di Euro di risorse pubbliche sono richiesti per nuove pagare autostrade.**

I PROGETTI DI NUOVE AUTOSTRADE NELLA PIANURA PADANA

Le nuove autostrade	Regione	Ente da cui dipende la Concessione	Costo (miliardi Euro)	Contributo pubblico (miliardi Euro)	Lunghezza (Km)
Autostrada Bre.Be.Mi.	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	1,7	0	55
Nuova Tangenziale Est Esterna Milano	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	1,7	0*	35
Pedemontana Lombarda	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	4,325	1,06	87
Autostrada regionale Cremona-Mantova	Lombardia	Regione Lombardia	0,8	0,12*	67
Autostrada regionale Broni-Mortara	Lombardia	Regione Lombardia	1,2	0,8	68
Boffalora-Malpensa	Lombardia	Anas	0,208	0,208	18,6
Autostrada Ti.Bre.	Emilia Romagna-Lombardia-Veneto	Anas	1,83	0,7*	85
Autostrada Val Trompia	Lombardia	Anas	0,923	0,258	35
Pedemontana Piemontese (tratto Biella)	Piemonte	Anas	0,75	0,75	50
Autostrada Asti-Cuneo	Piemonte	Anas	1,24	0	93
Passante di Mestre	Veneto	Anas	1,13	0,28	32,3
Pedemontana Veneta	Veneto	Regione Veneto	2,17	0,19	95
Valdastico Sud	Veneto	Anas	1,0	0*	54
Autostrada regionale veneta Nogara-Mare	Veneto	Regione Veneto	1,2	0,005	88
Brescia-Padova sistema tangenziali	Veneto	Regione Veneto	2,523	0,107	108
Nuova autostrada Romea	Emilia Romagna-Veneto	Anas	4,0	1,8	125
Nuovo Passante autostradale di Bologna	Emilia Romagna	Anas	1,5	0,75*	40
Raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo	Emilia Romagna	Anas	0,65	0,65	15
Autostrada regionale emiliana Cispadana	Emilia Romagna	Regione Emilia-Romagna	1,2	0,4	67
TOTALE			30,049	6,508	1217,9

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009.

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



Come valutare la qualità del servizio?

La dotazione infrastrutturale è indubbiamente un dato ineludibile per qualsiasi ragionamento che punti al potenziamento del servizio ferroviario, ma un efficiente servizio è fatto di fattori diversi: puntualità, frequenza, comodità e pulizia dei treni, organizzazione dell'intermodalità e accessibilità delle stazioni. Tutti fattori che concorrono a determinare attrattive dell'offerta rispetto all'automobile. Prendendo a riferimento la frequenza del servizio se consideriamo per le linee ferroviarie suburbane una frequenza "utile" per il passaggio dei treni di massimo uno ogni 15 minuti, in Italia si possono contare solamente 9 linee che rispettano questo parametro di cui 5 concentrate nell'area urbana di Roma.

Al vertice di questa particolare classifica si collocano Germania e Regno Unito rispettivamente con 38 e 36 linee. In una scala cittadina emergono Parigi (17 linee) e Londra (16). In questo contesto, come accennato, Roma è l'unica città italiana a mostrare un discreto livello di sviluppo della risorsa "ferro"; questo dato però è parzialmente vanificato da una presenza insufficiente di metropolitane ed è quindi impensabile paragonare la situazione di Roma con quella di Berlino e Madrid che hanno in funzione rispettivamente 6 e 4 linee di ferrovie suburbane con frequenza dei treni di massimo 15 minuti. A Milano il dato generale è di una sola linea (S10) che rientra in questi parametri, ma nel tratto Bovisa-Porta Vittoria, detto Passante Ferroviario, il servizio delle "Linee S" diventa paragonabile agli standard europei in quanto vi si concentrano ben 5 linee facendo scendere l'attesa dei treni a 6 minuti. All'opposto di quella italiana la realtà tedesca è decisamente all'avanguardia e si colloca in posizione privilegiata grazie ad un complesso di linee di superficie (S-Bahn) presenti in numerose città, anche di medio-piccola grandezza, e con passaggi e servizi di pari grado rispetto alle metropolitane sotterranee. Anche il Regno Unito è in possesso di ferrovie regionali ben diffuse capillarmente ed in grado di sostituire la carenza di metro in molte città come Birmingham, Liverpool e Cardiff.

QUALITA' DELLE LINEE SUBURBANE

Italia	Linee Suburbane con frequenza al max di 15 min.	Velocità Media (km/h)	Capienza massima del treno
Milano	1	35	1.004 posti
Roma	5	37	1.650 posti ⁴
Napoli	1	35	740 posti
Torino	-	31	369 posti
Genova	2	33	596 posti
Bologna	-	49	267 posti
Palermo	-	41	369 posti
Bari	-	23	583 posti
Totale e media	9	35,5	697,2
Germania			
Berlino	6	39	1.200 posti
Amburgo	4	40	1.000 posti
Monaco di Baviera	2	50	445 posti
Francoforte sul Meno	2	48	448 posti
Dortmund	4	48	448 posti
Colonia	4	48	448 posti
Norimberga	-	46	510 posti
Stoccarda	4	52	576 posti
Duisburg	-	48	448 posti
Hannover	-	40	452 posti
Dresda	2	52	600 posti
Rostock	1	52	600 posti
Bielefeld	1	62	n.d.
Duesseldorf	6	48	448 posti
Essen	2	48	448 posti
Totale e media	38	48,1	576,5



Francia			
Parigi	17	45	2.096 posti
Lille	2	47	339 posti
Tolosa	1	48	339 posti
Totale e media	20	46,6	924,6
Regno Unito			
Londra	16	30	1.088 posti
Glasgow	4	32	360 posti
Leeds	2	44	384 posti
Birmingham	3	48	n.d.
Manchester	-	42	384 posti
Liverpool	5	34	n.d.
Cardiff	5	40	360 posti
Belfast	1	46	n.d.
Totale e media	36	39,5	515,2
Spagna			
Madrid	4	52	997 posti
Barcellona	2	50	997 posti
Valencia	1	59	997 posti
Bilbao	3	48	724 posti
Siviglia	-	50	603 posti
Malaga	-	50	n.d.
Donostia	1	51	707 posti
Totale e media	11	51,4	837,5

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009. Elaborazione su dati: Urbanrail.net; Trenitalia; Atac; Atm; Circumvesuviana; AMT Genova; AMT Catania; SFM Bologna; SFMR; S-Bahn.de; BVG; RATP; SNCF; Transpole; TCL; Tisseo; STAR; TFL; STAR; TFL; Nexus; SPT; Mersey Rail; Midland Metro; Arriva Trains; GMPTE; WYLTP; Cercanias; EuskoTren.

Nella stessa tabella sono stati inseriti altri due parametri utili a ragionare di offerta del servizio: la velocità media e la capienza massima dei treni. Si può leggere una differenza marcata tra Italia e Germania: nel nostro Paese i treni sono tendenzialmente più lenti, con una media di 35,5 km/h contro 48,1 della Germania, che implica tempi di percorrenza più lunghi; allo stesso tempo la capacità media delle ferrovie suburbane italiane è più elevata (circa 700 posti contro i 576 della Germania). Uno dei ragionamenti che possono emergere da questi dati è che viste anche le scarse frequenze dei treni in Italia si punti a trasportare più persone possibili con un singolo mezzo mentre, in Paesi come la Germania, le linee suburbane già numerose, si vanno ad aggiungere ad altrettanto numerose linee di metropolitana generando così un servizio diffuso e privo di problemi legati al sovraffollamento. Un discorso parallelo deve essere fatto ancora una volta sulla Spagna che con 837,5 posti in media e con una velocità di 51,4 km/h fa del trasporto suburbano una realtà paragonabile a quella dei Paesi del Nord Europa. Tra le città analizzate spicca la capienza massima dei treni RER di Parigi con 2.096 posti che distanzia le altre capitali europee: 1.650 a Roma, 1.200 a Berlino, circa 1.100 a Londra e circa 1.000 a Madrid.

Tutti questi vantaggi hanno però anche un costo, che si riscontra quando si parla degli **abbonamenti**. La differenza tra un cittadino londinese ed uno di una grande città italiana sta nell'offerta incomparabile ma anche nel costo dell'abbonamento che è di circa 4 volte superiore. E così, a scendere, per le città inglesi, francesi, spagnole. Al tempo stesso però rimane altissima la competitività del trasporto pubblico rispetto all'uso dell'auto privata, in particolare per gli elevati costi per il parcheggio presenti in tutta Europa. Secondo una ricerca della Commissione Europea del 2004 per uno spostamento medio di 15 km nelle città italiane si spendono circa 20 Euro, mentre con il trasporto pubblico soltanto 2 Euro; stessa situazione, con valori diversi, riscontrabile in Spagna, Francia, Regno Unito e Germania.



**COSTO ABBONAMENTO INTEGRATO TRENI, METROPOLITANE, TRAM,
 AUTOBUS URBANI, ED EXTRAURBANINELLE AREE EUROPEE⁵**

Area urbana	Euro al Mese
Londra	182,8*
Monaco di Baviera	153,30
Berlino	144,70
Barcellona	136
Parigi	123,60
Lione	70,50 (+ 5 di attivazione tessera)
Madrid	111
Amburgo	88
Birmingham	75*
Glasgow	72,40*
<i>Bologna</i>	<i>65,50 (50,50 abbonamento extraurbano+ 15 integrazione urbana)</i>
<i>Milano</i>	<i>64,50 (+ 10 di attivazione tessera)</i>
<i>Valencia</i>	<i>62,40 (+ 4 di attivazione tessera)</i>
<i>Roma</i>	<i>51</i>
<i>Torino</i>	<i>44</i>
<i>Napoli</i>	<i>36,10</i>
<i>Bari</i>	<i>26,10</i>

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009. Elaborazione su dati: ATM; ATAC; MetroNapoli; GTT Torino; ATC Bologna; BVG; HVV; MVG; RATP; TCL; Tisseo; TFL; SPT; Midland Metro; MetroMadrid; TMB; MetroValencia; Ferrotramviaria.

Focus: le S-Bahn in Germania e la RER a Parigi

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

Tra i buoni esempi provenienti dall'estero vanno citate le **linee RER** (Rete Espressa Regionale) della Regione di Parigi. Le linee, che fuori Parigi si sviluppano in superficie mentre sono sotterranee all'interno della città, sono presenti sin dalla metà dell'Ottocento. La lunghezza complessiva delle RER è di quasi 600 km suddivisi in 5 linee con varie diramazioni. Anche il materiale rotabile svolge un ruolo importante essendo tra i più capienti d'Europa: fino a 2670 posti disponibili nei nuovi convogli con 10 carrozze.

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

Nella capitale francese ogni anno sono oltre 2,8 milioni i viaggi realizzati sulla rete di metro e RER con un incremento costante di circa il 2% all'anno su tutti i mezzi del trasporto pubblico locale ma in particolare sulla metro e sulla linea A



della RER si registrano incrementi superiori al 3% annuo.

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

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



NOTE

Per la premessa:

¹ Curato dall'Ufficio Energia e Trasporti di Legambiente (Eduardo Zanchini, Gabriele Nanni, Katuscia Eroee). Si ringrazia in particolare per la collaborazione Susanna Iraci. I dati che riguardano le Regioni sono stati elaborati attraverso un questionario compilato dagli uffici degli assessorati ai trasporti e verificati con i dati di bilancio e delle principali pubblicazioni del settore.

² Che in pratica rendono possibile un ammortamento in 24 anni dell'investimento, che prevede nel caso di cambio del gestore al termine dei 6 anni di far ritornare Trenitalia della spesa e di lasciare i treni e l'ammortamento al nuovo soggetto. La divisione tra le Regioni dei treni generati con queste risorse è legata alla redditività del servizio per Trenitalia e quindi premia chi investe di più per aumentare i treni in circolazione.

³ La Regione Campania ha finanziato la realizzazione della metropolitana regionale e le opere stradali con fondi FAS, finanziamenti europei e fondi regionali, non si è in grado di suddividere le suddette fonti di finanziamento.

⁴ Nella tabella sono riportate le voci di trasferimento statali per le Regioni a statuto ordinario, per quelle a Statuto speciale la rendicontazione è tenuta separata perché ancora non è completato per tutte le Regioni il passaggio al regime ordinario. Si veda per questo il capitolo 1.

⁵ La spesa per gli spostamenti sta mediamente in un rapporto di 4 a 1 tra auto e trasporto collettivo (200 euro mese a fronte di 40-50). All'anno il pendolare in auto spende mediamente 2.265 euro, quello in treno 540.

Per il Rapporto:

¹ Con l'entrata in vigore della riforma cosiddetta "Bassanini", DLgs 422/97 e decreto n. 400/99, sul "conferimento alle Regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale"

² Dalle voci di spesa per omogeneità è stata esclusa l'Iva sui costi del trasporto ferroviario che le Regioni sono tenute a pagare. Questa voce viene rimborsata dallo stato solo in parte, a distanza di anni, comportando per le regioni una condizione penalizzante.

³ La classificazione delle ferrovie utilizzate per il trasporto nelle aree urbane segue per tutti i Paesi un criterio che si basa sull'utilizzo, l'accessibilità e, dove possibile, i limiti tariffari. Per le linee di ferrovie suburbane di Milano sono state considerate tutte le "linee S", con limite a Rho per le S5 ed S6; per Roma le FR1, FR2 (fino a Lunghezza), FR3 (fino a Cesano), le FR per i castelli romani (fino a Ciampino), la linea Met.Ro. per Ostia, quella per Pantano e quella per Viterbo fino a Sacrofano; per Torino la linea urbana Torino Dora-Aeroporto di Caselle e Porta Nuova-Moncalieri; per Genova le Ferrovie Metropolitane Voltri-Nervi e Pontedecimo-Brignole; per Bologna le Ferrovie Metropolitane tra Bologna Centrale e le stazioni di Borgo Panigale, Casalecchio di Reno, Villanova, San Ruffillo e Corticella (essenzialmente i limiti comunali); per Napoli le Circumvesuviane e la linea Cumana-Flegrea; per Bari la linea FM1. Per la Germania l'analisi è più immediata grazie alla presenza delle "S-Bahn", metro di superficie a metà tra le ferrovie urbane e le metro sotterranee sia per quantità che per qualità del servizio. In Francia effettua un servizio suburbano la RER di Parigi a cui si aggiungono alcune linee TER (treni regionali) negli hinterland di Lille e Tolosa. Nel Regno Unito il sistema di ferrovie regionali comprende generalmente la città principale di una Regione e la conurbazione che ruota intorno ad essa. In Spagna esistono le "Cercanias", ferrovie regionali, gestite dalla Renfe (ferrovie nazionali) in tutte le città indicate, mentre a Bilbao si affianca una piccola rete di ferrovie basche ed a Madrid, oltre le Cercanias, esistono 3 linee di metro leggere periferiche.

⁴ Treni TAF solo sulle linee FR1 ed FR3.

⁵ Roma: Validità su tutti mezzi pubblici di Roma, Metro, Cotral e Trenitalia seconda classe nella Provincia di Roma. Milano: Valido sulla rete urbana ed interurbana ATM, su tutte le linee interurbane integrate nel SITAM. Vale anche sul Passante Ferroviario e sui tratti in Milano di Trenitalia e di LeNord nelle Province di Milano e Monza Brianza. Napoli: Utilizzabile per spostamenti da un Comune di fascia limitrofa verso Napoli (e viceversa). Consente l'utilizzo del servizio urbano di Napoli e dei servizi extraurbani delle Aziende aderenti al Consorzio UNICOCAMPANIA. Per i Comuni ricadenti nelle aree suburbane dei capoluoghi di Provincia, consente l'utilizzo dei servizi suburbani delle Aziende aderenti. E' necessario convalidarlo su ogni mezzo utilizzato. Torino: Abbonamento personale valido nelle zone corrispondenti al percorso indicato sulla tessera personale. Sui treni Trenitalia dà diritto alla 2a classe. (Area Urbana+2 zone). Bologna: Permette di utilizzare sia le linee suburbane ed extraurbane Atc sia le linee ferroviarie FS lungo le direttrici Porrettana, Galliera o Persicetana nella fascia chilometrica fino a 28 Km da Bologna. Bari: abbonamento mensile valido per il collegamento della FM1. Berlino: zone A-B-C di Berlino + 2 distretti del Brandeburgo, su U-Bahn, S-Bahn, ferrovie e mezzi di superficie. Monaco di Baviera: valido su 14 anelli tariffari che comprendono l'area urbana di Monaco e le zone limitrofe (subito oltre l'Aeroporto) su S-Bahn, U-Bahn e mezzi di superficie. Amburgo: valido su tutti i mezzi dell'area urbana di Amburgo. Parigi: tutte le zone dell'Ile-de-France comprese Metro, RER e mezzi di superficie. Lione: Metro, tram e autobus di Lione e treni regionali SNCF nelle 2 fasce fuori Lione.



Londra: 6 fasce della Greater London, su Metro, suburbane, tram e bus. Glasgow: Valido su Metro, suburbane, tram e autobus per le 3 Zone che costituiscono la "Greater Glasgow" (Glasgow ed hinterland) per 4 settimane indifferentemente dal mese in corso. Birmingham: valido su suburbane, tram e autobus per 4 settimane indifferentemente dal mese in corso. Madrid: tutte le Metro, tram, suburbane e autobus della Comunidad de Madrid. Barcellona: tutte le Metro, tram, suburbane e autobus dell'area metropolitana di Barcellona, per 4 settimane indifferentemente dal mese in corso. Valencia: tutte le Metro, tram e autobus dell'area metropolitana di Valencia, per 4 settimane indifferentemente dal mese in corso (non è valido sulle linee suburbane).

*Per le città di Londra, Glasgow e Birmingham i prezzi sono espressi in Sterline. Al cambio attuale il corrispettivo in Euro è: Londra 204, Birmingham 83,7, Glasgow 80,82.





nell'ambito della campagna

Pendolaria

LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO



LEGAMBIENTE

Legambiente onlus

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



no nuke