



LEGAMBIENTE

Rapporto

Pendolaria

La situazione e gli scenari del trasporto ferroviario pendolare in Italia. **2014**



nell'ambito della campagna

Pendolaria

LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO



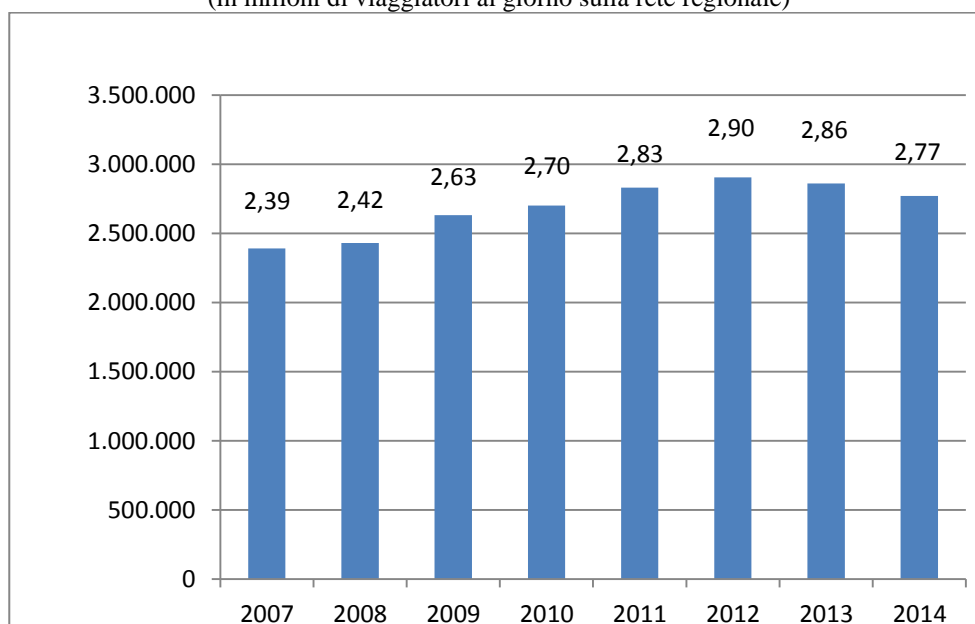
LEGAMBIENTE

Il Rapporto Pendolaria 2014 ci presenta l'immagine di un Paese che viaggia sempre più a due velocità. Da una parte il successo di treni sempre più moderni e veloci che si muovono tra Salerno, Torino e Venezia - con una offerta sempre più ampia (+13% dal 2010 al 2013, ed ancora in aumento nel 2014), articolata e con sempre più persone ogni giorno sui Frecciarossa (+8% nel 2014) e sugli Italo - e dall'altra la progressiva riduzione dei treni Intercity e dei collegamenti a lunga percorrenza (-22% dal 2010 al 2013) su tutte le altre direttrici nazionali (Adriatica, Tirrenica, Napoli-Bari, Jonica, ecc.) dove sembra essere rimasti fermi agli anni Ottanta come tempi di percorrenza. E ancora, crescono i pendolari in Lombardia, Toscana, Puglia, Alto Adige dove si è investito e comprato treni, mentre letteralmente crollano in Campania, Piemonte, Liguria dove alla riduzione dei trasferimenti da parte del Governo hanno fatto seguito solamente tagli al numero dei treni in circolazione e addirittura ad intere linee.

Si conferma, ancora una volta, che ovunque si migliora il servizio (nuovi treni, puntuali, un servizio efficiente) il successo è garantito. Lo dimostrano gli investimenti che Trenitalia continua a realizzare sui servizi "a mercato" ossia quelli dove si ripaga dalla vendita dei biglietti e dove, ad esempio, si avranno nel 2015 ulteriori miglioramenti nell'offerta (con collegamenti diretti tra Venezia e l'Aeroporto di Fiumicino) in occasione dell'Expò presso la stazione di Rho Fiera, dove fermeranno 19 Frecciarossa, 18 Frecciabianca e 4 Intercity notte. E risultati positivi si sono riscontrati anche per le Frecciargento e Frecciebianche al centro-nord dove sono stati fatti investimenti sul materiale rotabile e ridotti i tempi di percorrenza. Ma anche i nuovi collegamenti NTV con 36 treni giornalieri tra Roma e Milano, di cui 12 *no stop*, ed il raddoppio di quelli da e per la stazione Mediopadana di Reggio Emilia, con dodici treni al giorno.

Il problema è che il numero dei passeggeri sulle linee regionali cala in numero assoluto anche nel 2014, confermando la tendenza del 2013, con un'ulteriore **riduzione di 90.000 passeggeri al giorno**. Per la prima volta in 10 anni ci troviamo di fronte ad un decremento addirittura consecutivo e con una ragione precisa: il **"crollo" del numero dei viaggiatori in alcune Regioni**. Sono proprio le differenze nei dati tra le Regioni a confermare come la questione sia solo in minima parte legata alla crisi economica, ma che dipenda proprio dai tagli effettuati in questi anni. **In Campania** sono stati effettuati tagli complessivi del 19% al servizio dal 2010 ad oggi, con punte di -50% su alcune linee. La conseguenza è che ci sono **150 mila persone in meno sui treni campani** (sono 271mila contro i quasi 420.000 del 2009, -35,4%). Mentre **in Piemonte** i tagli al servizio pari a -7,5% dei treni*km e la cancellazione di ben 14 linee hanno portato a far scendere i viaggiatori da 236mila viaggiatori al giorno nel 2012 ai 203mila attuali. Ma non sono gli unici casi. Ad esempio nel solo ultimo anno in **Liguria e Abruzzo** si è passati rispettivamente da 105.000 a 94.000 viaggiatori al giorno e da oltre 23.500 a circa 19.500.

I pendolari in Italia 2007-2014
(in milioni di viaggiatori al giorno sulla rete regionale)



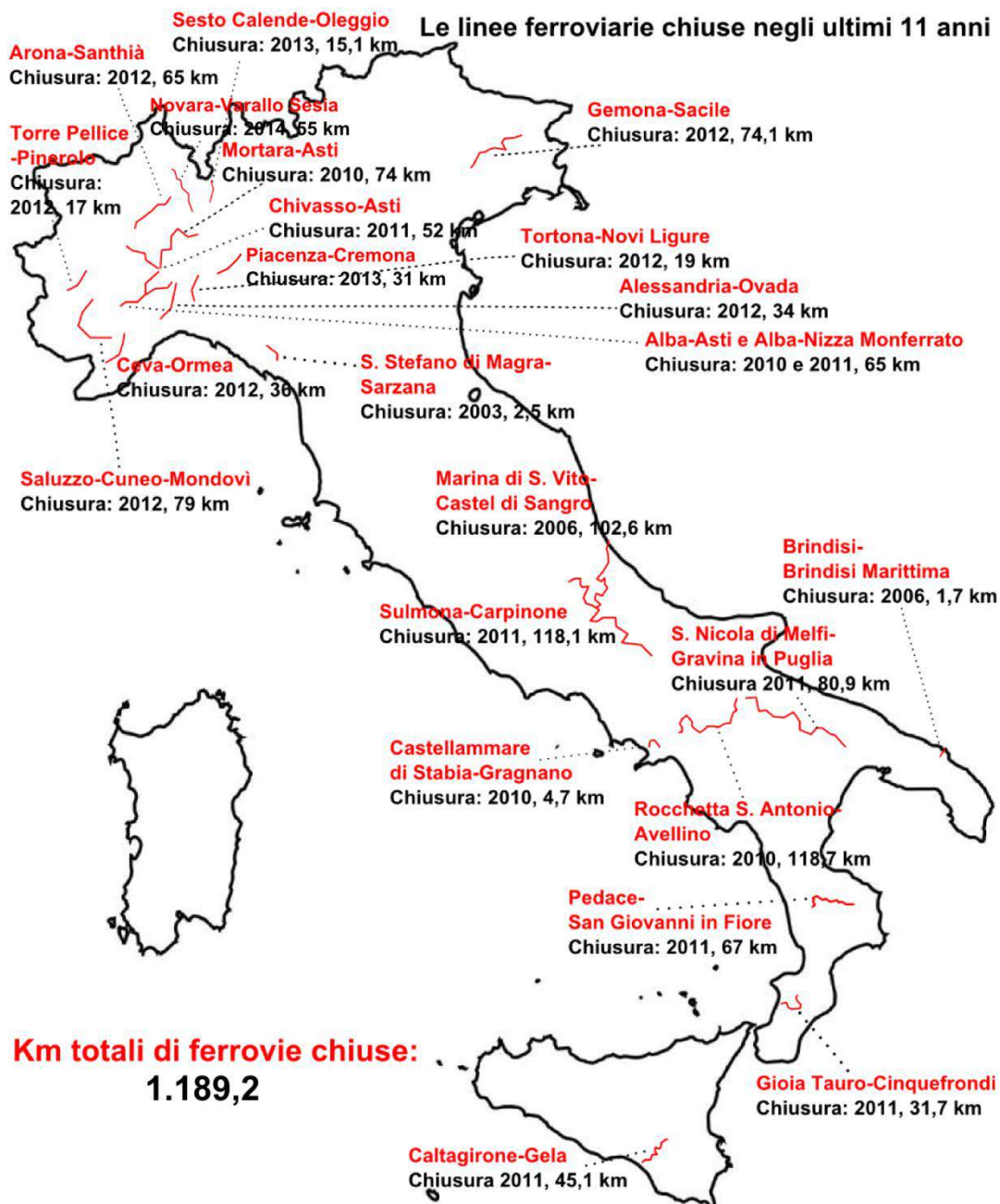
I dati raccolti da Legambiente attraverso un questionario inviato alle Regioni ci raccontano come ogni giorno, in media, sono 2milioni e 768mila i passeggeri che usufruiscono del servizio ferroviario regionale. Considerando quanto sono limitati i controlli su queste tipologie di treni, si può stimare che siano oltre 3 milioni i pendolari dei treni di cui però, più o meno, nessuno si occupa. I numeri lo raccontano meglio di tante parole. **Tra il 2009 e il 2012 si è assistito al paradosso per cui mentre i passeggeri aumentavano del 17% le risorse statali per il trasporto regionale su gomma e ferro si riducevano del 25%.** Sta qui la ragione della situazione di degrado e incertezza del trasporto ferroviario in Italia. Ed è questa **una delle ragioni che ha portato il numero dei pendolari su ferro a diminuire nel corso dell'ultimo biennio.** Quello che i pendolari stanno vivendo ha ragioni precise, dipende da una situazione di irresponsabile incertezza sul futuro del trasporto pubblico, su quello delle aziende, sulla sopravvivenza delle linee, per non parlare degli investimenti, come per l'acquisto di nuovi treni. Non è colpa dei Frecciarossa se la situazione è così difficile per i pendolari come per chi si muove sulle direttrici nazionali "secondarie". Però è vero che quel successo è figlio di investimenti e attenzioni, che oggi si devono spostare nelle aree urbane per dare risposta a quasi 3 milioni di cittadini italiani e ai tanti che vorrebbero lasciare a casa ogni giorno l'automobile per prendere un treno. Altrimenti il rischio è che aumenteranno le differenze tra una parte e l'altra del Paese.

La campagna Pendolaria di Legambiente vuole dare visibilità 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. **Perché quella dei pendolari è una questione nazionale, è un tema ancor prima che ambientale di dignità, di diritto alla mobilità delle persone.** Lo fanno ben capire i numeri: sono 670mila i pendolari lombardi, 540mila quelli del Lazio, e su alcune linee è come se ogni mattina si spostassero tutti gli abitanti di città come Grosseto o Ancona. 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. **Proprio in un momento di crisi economica come quello che stiamo attraversando bisogna occuparsi di un fenomeno sociale di queste dimensioni,** perché questi dati si spiegano anche con la crisi economica che ha obbligato tante persone a trovare mezzi alternativi per i propri spostamenti. Inoltre i numeri di chi viaggia sui treni regionali sono sempre sottostimati – perché molti viaggiano senza biglietto, anche per l'assenza di controlli – e soprattutto sono solo una parte di coloro che tra auto, autobus di linea e treno ogni mattina sono pendolari (14milioni secondo una stima del Censis). La ragione è nel cambiamento avvenuto nelle principali aree metropolitane italiane, con il trasferimento di centinaia di migliaia di famiglie in Comuni di seconda o terza fascia. Pochi fenomeni in effetti sono più rappresentativi di quanto avvenuto nel territorio e nella società italiana negli ultimi venti anni, quando è avvenuta una autentica “esplosione” delle periferie delle principali città italiane arrivate a inglobare i Comuni limitrofi dove si sono trasferite migliaia di persone che continuano a lavorare nel capoluogo, mentre si sono distribuite nel territorio attività e funzioni con uno spaventoso consumo di suolo.

Tagli di treni e linee, aumento del prezzo dei biglietti: che succede per i treni pendolari in Italia?

Gli anni tra il 2010 ed il 2014 sono stati particolarmente critici per i pendolari e sono state **molte le Regioni che hanno deciso di tagliare i servizi** (meno corse e meno treni) e di **aumentare il costo di biglietti ed abbonamenti.** Solo nel corso del 2014 i tagli ai servizi hanno visto esempi drammatici come **in Calabria,** Regione con un servizio già fortemente deficitario, dove hanno aggiunto un altro -8% dei treni totali, ed in **Umbria** con un taglio del 2,8% esclusivamente sulle linee gestite da Umbria Mobilità. Addirittura si aggiungono **altre linee chiuse,** nonostante già nel 2012 si potevano contare le **chiusure di 12 linee in tutto il Piemonte, ma anche in Abruzzo e in Molise,** arrivando a vedere definitivamente soppressi i treni della linea Pescara-Napoli. Chiusa definitivamente nel 2013, sempre in Piemonte, la linea Vercelli-Casale Monferrato, mentre la **Novara-Varallo Sesia** dopo aver ricevuto una drastica riduzione di corse è stata sospesa dallo scorso Settembre. Chiuso per il servizio passeggeri il tratto al confine Piemonte-Lombardia tra

Sesto Calende ed Oleggio, tratta che in orari di punta mostrava numeri di frequenza significativi. Stessa sorte è toccata alla **Piacenza-Cremona** sempre a fine 2013. Ma come si evidenzia nella cartina successiva si tratta di un fenomeno purtroppo diffuso in tutta Italia e che riguarda ormai gli ultimi 11 anni. Oltre ai già citati casi di Piemonte, Abruzzo e Campania, vanno segnalate le chiusure di numerose tratte in Calabria e Puglia. Dal 2010 nel conto nazionale vanno dunque considerati i 740 chilometri in più di linee dove sfrecciano treni a 300 chilometri l'ora e gli **oltre 1.189 km di rete ferroviaria "storica" chiusi**.



Legambiente, 2014

Per quanto riguarda il prezzo dei biglietti, nel corso del 2014 l'aumento più consistente ha riguardato la Calabria con un +20% e come visto un servizio sempre più carente sia in qualità sia in quantità dei treni circolanti. Ma il costo dei biglietti nei recenti anni ha visto aumenti in **Piemonte del 47%**, in **Abruzzo del 25%**, in **Toscana per oltre il 21%** (ma con tariffe scontate per i redditi bassi), nel **Lazio del 15%** e con un servizio inadeguato alla grande richiesta presente in questa Regione, ed in Liguria dove gli aumenti che si sono susseguiti hanno portato ad un +41% rispetto al 2010. Aumenti consistenti nel corso del periodo 2010-

2014 si sono registrati anche in Umbria (+25%), Campania (+23,7%) ed in Lombardia (+23,4%), dove però non sono stati tagliati i servizi.

Tabella dei tagli ed aumenti tariffari*

Regioni	2010-2014	
	Totale dei tagli ai servizi	Totale aumenti tariffe
Abruzzo	-21%	+25,4%
Basilicata	-11%	-
Pr. Bolzano	-2,2%	-
Calabria	-16,3%	+20%
Campania	-19%	+23,75%
Emilia-Romagna	-5,4%	+16,1%
Friuli Venezia Giulia	-	+14,9%
Lazio	-3,7%	+15%
Liguria	-9,8%	+41,24%
Lombardia	-	+24,1%
Marche	-5%	-
Molise	-	+9%
Piemonte	-7,5%	+47,3%
Puglia	-15%	+11,3%
Sicilia	-19%	-
Toscana	-2,9%	+21,8%
Pr. Trento	-3,3%	-
Umbria	-5,7%	+25%
Veneto	-3,35%	+15%

Legambiente 2014

*Le Regioni non menzionate (Valle d'Aosta e Sardegna) al momento non hanno effettuato tagli al servizio né aumenti tariffari sui treni regionali.

E' giusto sottolinearlo, il prezzo del biglietto in Italia è in media ben più basso che negli altri Paesi europei, secondo varie stime è di circa la metà sui treni regionali. Purtroppo la differenza più forte con Madrid, Lione o Berlino è però nella qualità del servizio, e in questi anni a fronte di aumenti di biglietti e abbonamenti realizzati in quasi tutte le Regioni il servizio non è in alcun modo migliorato. E' questo binomio qualità mediocre-prezzi bassi che va fatto saltare, ma per riuscirci occorre offrire una chiara prospettiva di investimenti nel servizio a coloro che oggi prendono il treno e non vedono speranze di miglioramento e a quei milioni di italiani che vorrebbero un'alternativa all'automobile (che ricordiamocelo è molto più costosa negli spostamenti).

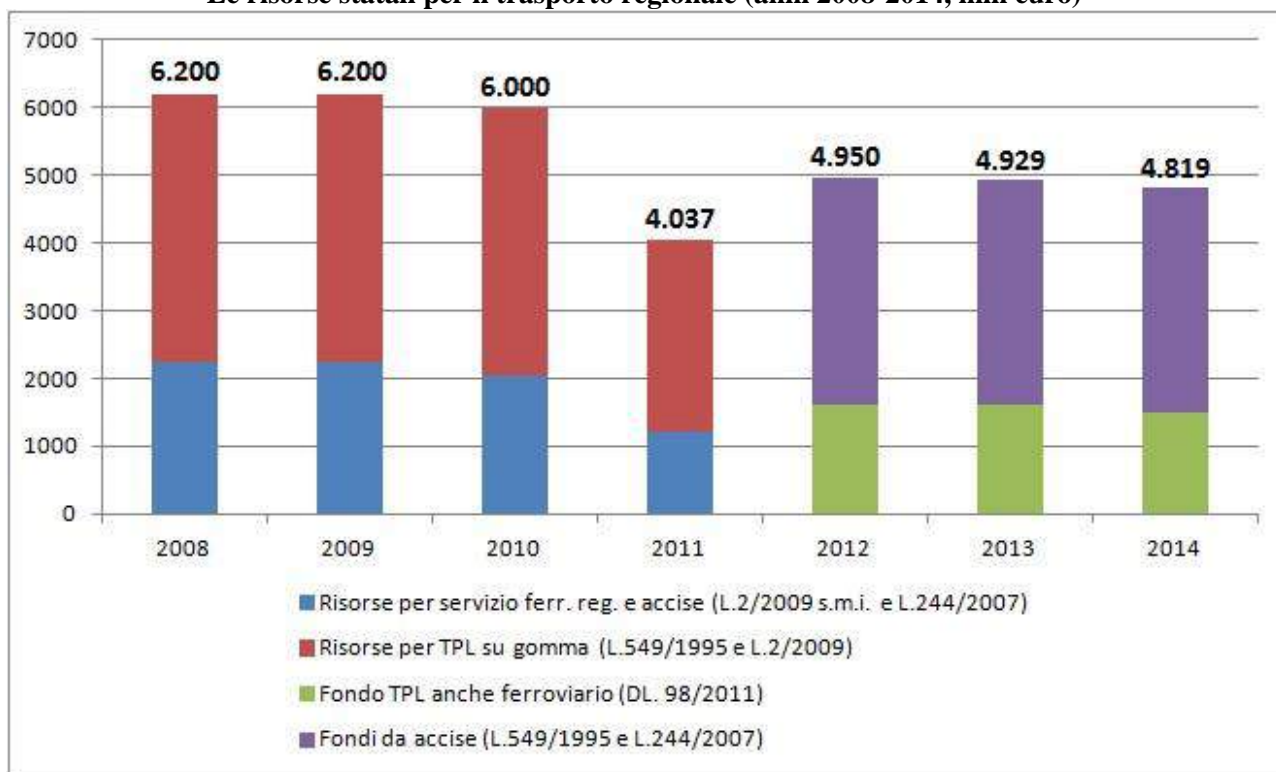
Le incertezze sul futuro del servizio pendolare

Dal 2001 la competenza sul servizio ferroviario pendolare è in mano alle Regioni che definiscono contratti di servizio con i concessionari (fino ad oggi in larga parte Trenitalia, in futuro scelti attraverso gare), mentre per il funzionamento del servizio le risorse sono garantite da finanziamenti Statali e regionali. A livello statale la riduzione dei finanziamenti è stata costante in questi anni, con una diminuzione delle risorse nazionali stanziare nel triennio 2010-2012 pari a **-22%** rispetto al triennio precedente 2007-2009. **Da allora nulla è cambiato, continuando quindi un servizio al limite della sufficienza e di conseguenza senza margini di miglioramento.** I pendolari difficilmente lo ricorderanno, ma oramai si può guardare all'anno 2009 come all'ultimo in cui sono stati destinati fondi sufficienti a garantire un servizio decoroso. Nella finanziaria 2010 i tagli di Tremonti nei trasferimenti alle Regioni per il trasporto ferroviario hanno prodotto una riduzione "strutturale" del 50,7% delle risorse. Quella decisione fu gravissima e irresponsabile perché lasciò il settore senza alcuna prospettiva per il futuro, perché contemporaneamente si cancellò anche la previsione di Legge di passare a un finanziamento attraverso l'accisa decisa dal Governo Prodi, aprendo uno scenario di incertezza nella gestione di Contratti di Servizio in vigore che è, ancora oggi, una delle cause principali del degrado che vivono ogni giorno i pendolari. Il Governo Monti a fine 2011 intervenne per coprire una parte del deficit relativo al 2011 e al 2012, e poi introdusse un nuovo sistema di finanziamento del servizio legato in parte all'accisa su gasolio e benzina da trasporto e in parte attraverso un fondo unico

per il trasporto pubblico locale per il ferro e la gomma che è in vigore ancora oggi. Per cui oggi le risorse per il trasporto ferroviario pendolare sono in un'unica voce di spesa con la gomma.

Il problema per il 2015 è che con la Legge di stabilità del Governo Renzi sono stati ridotti ulteriormente i trasferimenti complessivi dallo Stato alle Regioni. E' in corso una trattativa con il Governo per ridurne l'entità e si deve ancora capire quanto il taglio inciderà sul settore dei trasporti, ma al momento i tecnici delle Regioni lo stimano nell'ordine di 100-200 milioni di Euro. I pendolari non lo vedranno con il cambio dell'orario di Dicembre, ma ancora una volta sono alle porte ulteriori tagli nei treni in circolazione o aumento del prezzo dei biglietti, a meno che le Regioni non intervengano individuando risorse nei propri bilanci. Insomma, niente di nuovo e niente di positivo, i finanziamenti a disposizione saranno ancora una volta solo una parte di quelli veramente necessari a garantire un buon servizio e restando lontanissimi dai livelli di altri Paesi europei.

Le risorse statali per il trasporto regionale (anni 2008-2014, mln euro)



Legambiente 2014

Il grafico precedente mostra la riduzione dei finanziamenti negli ultimi anni, complessivamente le **risorse per gomma e ferro sono inferiori di un quarto rispetto al 2009**. Se infatti in quell'anno il totale disponibile per i trasporti su gomma e su ferro corrispondeva a circa 6,2 miliardi di euro, nel 2014, come per lo scorso anno, questa stessa voce risulta ridotta a poco più di 4,9 miliardi. Mentre fino al 2011 il trasporto su ferro aveva una sua specifica voce di finanziamento (seppure molto articolata), con l'introduzione del Fondo Unico per il TPL è qui che si trovano le risorse sia per la gomma che per il ferro, e dove occorre guardare per capire la dimensione delle risorse a disposizione. Se si confronta il dato attuale con la cifra che sarebbe necessaria per il funzionamento del servizio (parliamo dei servizi di base, non di miglioramenti) ossia la cifra stanziata fino al 2009, ci si rende conto dei problemi del trasporto pubblico in Italia. Si tratta in sostanza di una mancanza di risorse pari al 25% e siamo comunque di fronte a una riduzione rispetto al passato, a cui si aggiungono ritardi enormi negli stanziamenti.

Non è solo un problema di risorse, perché il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti avrebbe le leve in mano per garantire un servizio dignitoso. Primo esempio: la responsabilità di controllare la qualità del servizio nelle diverse Regioni a seguito dei trasferimenti da parte dello Stato. Il problema è che questo controllo non viene esercitato in alcun modo e si hanno situazioni semplicemente scandalose di inefficienza che pagano i cittadini. Secondo esempio: il Ministero è responsabile del Contratto di Servizio per i treni a lunga percorrenza non a mercato (gli Intercity, molto frequentati dai pendolari), dal valore di 220 milioni di

Euro, che scade proprio nel 2014. Non solo non è mai stata data alcuna indicazione o controllata la quantità o qualità del servizio, ma nemmeno si è aperto un confronto per capire come rinnovarlo o mandarlo a gara, per decidere dove potenziare (al Sud? nelle direttrici Adriatica e Tirrenica?). Terzo esempio: il Ministero può svolgere un ruolo rispetto alla gestione della rete ferroviaria pubblica, attraverso indirizzi e controlli nei confronti di RFI, visto che opera in regime di concessione. In modo che le scelte di Trenitalia, come di NTV o di altri operatori italiani o stranieri che vorranno entrare nella liberalizzazione del mercato possano essere indirizzate nell'interesse generale, ad esempio tutelando i treni pendolari rispetto a quelli a mercato nella definizione delle tracce. **Il problema è che il Ministero dei trasporti è totalmente assente e da troppo tempo**, con tutta l'attenzione incentrata sulle infrastrutture. La mancanza di indirizzi e controlli è inaccettabile e provoca situazioni contraddittorie e confuse, per cui sulla rete ferroviaria (pubblica) circolano treni regionali e interregionali con tariffe diverse a seconda delle Regioni (per via dei contratti diversi), treni Intercity finanziati dallo Stato, Freccerosse, Frecciargento, Freccebianche di Trenitalia (società controllata dallo Stato) e treni Italo di NTV (società privata) ma anche collegamenti con gli aeroporti che invece hanno tariffe commerciali decise dagli operatori.

Passa per investimenti e attenzioni il rilancio del servizio ferroviario pendolare, e proprio alle Regioni spetta oggi il compito più delicato. Perché sono loro a definire il Contratto di Servizio con i gestori dei treni e a individuare i capitoli di spesa nel proprio bilancio per aggiungere risorse a quelle statali per potenziare il servizio (ossia più treni in circolazione) e per il materiale rotabile (dunque i treni nuovi o riqualificati). La tabella che segue dimostra come purtroppo le **Regioni non sono state da meno nel trascurare le necessità dei pendolari.**

LA SPESA DELLE REGIONI PER IL SERVIZIO FERROVIARIO PENDOLARE 2014

Regione a statuto ordinario	Stanziamenti per il servizio (mln Euro)	Stanziamenti per il materiale rotabile (mln Euro)	Stanziamenti sul bilancio regionale (%)
Pr. Bolzano	62,22	34	2,07
Lombardia	151,9	132,2	1,18
Pr. Trento	38,89	18	1,03
Friuli V. G.	40,9	0	0,83
Toscana	45,1	5	0,51
Emilia-Romagna	48,93	22,9	0,49
Basilicata	2,17	12,8	0,34
Campania	38,4	17,3	0,34
Liguria	13,29	2,6	0,31
Veneto	4,04	12,9	0,13
Lazio	0	35	0,11
Marche	3,4	1,25	0,11
Sardegna	8,05	0	0,11
Umbria	1,81	0,521	0,08
Puglia	0	8,2	0,06
Valle d'Aosta	0,503	0	0,05
Piemonte	6,52	0	0,05
Sicilia	2,3	0	0,01

Calabria	0	0	0
Molise	0	0	0
Abruzzo	0	0	0

Legambiente 2014

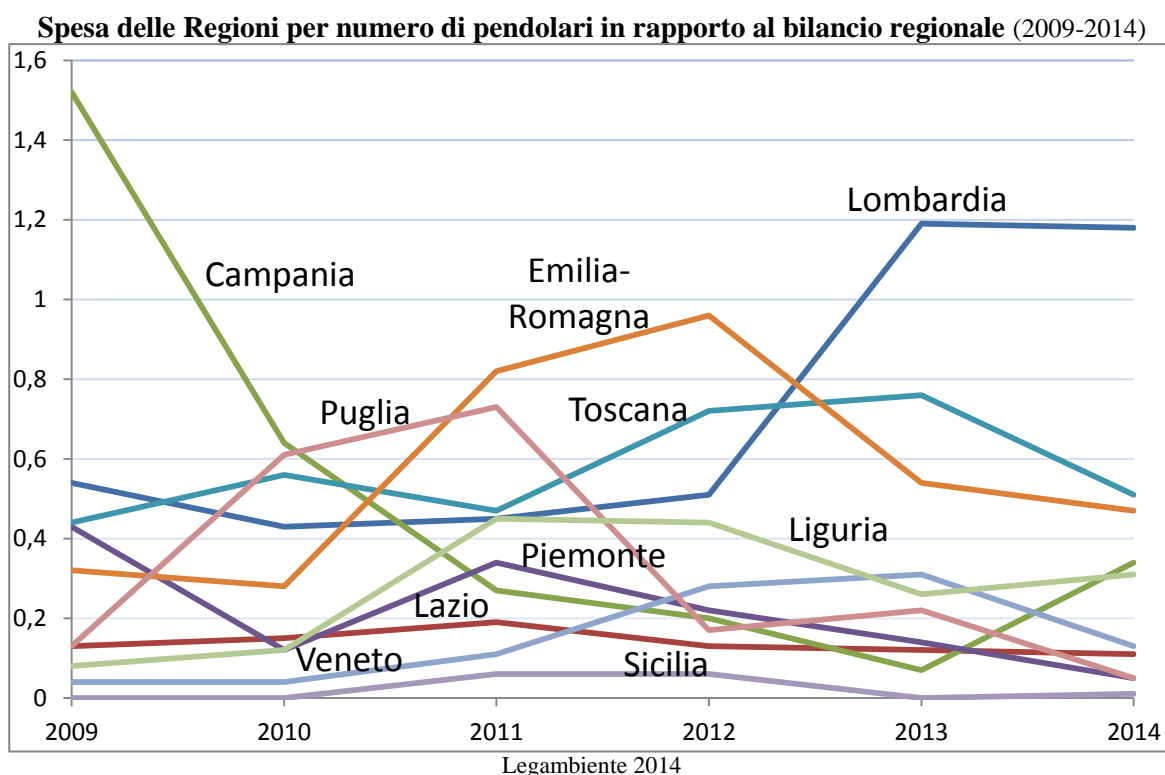
I dati della tabella obbligano a una riflessione seria rispetto ai risultati della riforma Bassanini che ha trasferito i poteri alle Regioni, perché in molte realtà ci troviamo di fronte a un vero e proprio fallimento rispetto all'obiettivo di legare al potere di controllo anche la leva degli investimenti aggiuntivi per il miglioramento del servizio. **Ma va anche detto che le Regioni non sono tutte uguali**, come questo Rapporto descrive nel primo capitolo, **in alcune in questi anni si è investito e capito l'importanza del tema, in altre è come se non fosse cambiato nulla** dagli anni novanta: quanto arriva dallo Stato viene girato a Trenitalia o agli altri concessionari, ogni tanto si verifica il servizio e si infligge qualche penale, nulla di più.

Da promuovere è solo la Provincia di Bolzano, che ha stanziato il 2,07% di spesa per i pendolari nell'ultimo anno rispetto al proprio bilancio e soprattutto mostra una costanza negli investimenti per il servizio e per il materiale rotabile. La novità interessante è che iniziano ad essere costanti gli investimenti anche in altre realtà con **Lombardia e Provincia di Trento che anche quest'anno sono sopra l'1%**. **In tutte le altre Regioni la spesa è del tutto inadeguata** ma anche qui con differenze sostanziali. **Friuli Venezia Giulia, Toscana ed Emilia-Romagna** si collocano infatti in una situazione migliore rispetto a Regioni dove la spesa in questi anni è stata semplicemente ridicola rispetto al bilancio. Una nota positiva riguarda la **Campania** che dopo anni di totale inadeguatezza rispetto alle necessità dei pendolari torna almeno ad investire lo 0,34%, un segnale minimo che deve però essere seguito da ulteriori e più consistenti sforzi per recuperare tagli drammatici e una gestione del servizio spesso disastrosa. Le situazioni **più gravi sono quelle di Sicilia, Piemonte, Puglia e Veneto** dove i pendolari sono centinaia di migliaia e non si arriva neanche allo 0,1% della spesa rispetto al bilancio. Particolarmente grave è il dato del **Lazio**, seconda Regione per numero di pendolari in Italia, con lo 0,11%. Qui la prospettiva di miglioramento sembra in miglioramento almeno per il materiale rotabile, con l'utilizzo dei **fondi europei 2014/2020**, ma non basta.

Per chiarezza, le Regioni non possono presentare scuse legate alla maggiore disponibilità di bilancio di quelle a statuto speciale. Stiamo parlando di percentuali del bilancio, e quindi di scelte politiche sull'allocazione di risorse proprie. **Rispetto a Bolzano è invece importante sottolineare come questi investimenti stiano producendo risultati importanti**, perché i nuovi treni e gli investimenti realizzati sulle linee per la Val Venosta e la Val Pusteria hanno portato **a un aumento dei passeggeri incredibile**, passando dagli 11.100 del 2011 ai 29.300 del 2014, quasi **triplicando i viaggiatori in soli in tre anni**, con l'aumento più consistente in Italia. **A dimostrare, qui come ovunque, che se si potenzia il servizio e migliora la qualità i viaggiatori aumentano sempre.**

Evitiamo anche un'altra scusa, ossia quella di dire che i bilanci in questi anni non permettevano investimenti maggiori. Perché ben altre risorse sono andate a spese per fiere, rappresentanza e comunicazione, mentre nelle Regioni del Sud si sono addirittura persi decine di miliardi di Euro di fondi strutturali. Per non parlare poi del funzionamento della politica come hanno raccontato le cronache di questi ultimi anni di sperpero di denaro pubblico pari a circa 1 miliardo di Euro l'anno, l'equivalente di una "seconda" Camera dei Deputati. Qualche esempio? Basterebbe citare le spese inserite nell'ultimo bilancio 2014 della **Regione Sicilia, alla voce "rappresentanza per mostre e fiere" pari a 686mila euro**. Oppure in **Calabria dove le spese per le "comunità calabresi nel mondo" hanno toccato i 190mila euro, contro gli 0 euro erogati per i pendolari**. Anche al nord la situazione non migliora. In **Veneto** sono stati circa 3 milioni i trasferimenti regionali per "celebrazioni pubbliche, solennità civili e religiose". Ancor più clamorosi, e gravi, gli sprechi di denaro per le **sedes di rappresentanza** delle le varie Regioni e delle 2 Province Autonome hanno nella Capitale e all'estero e che portano il totale della spesa stimato in **70 milioni di euro l'anno**. Tra le più alte sono le spese per le **rappresentanze siciliane a Roma 2,6 milioni** ma non da meno sono quelle della **Liguria con oltre 500mila euro all'anno**. E poi all'estero con la **Campania** che per un appartamento a New York spende circa 1.140.000 euro l'anno o addirittura il **Molise** che tra le residenze locali, quelle romane e a Bruxelles, mantiene più di 70 sedi per un costo annuale di 3 milioni di euro per sole spese di affitto.

Dal grafico seguente si evince ancora di più come **i comportamenti delle Regioni siano stati determinanti per creare un efficiente trasporto pendolare nel medio-lungo periodo**. La spesa delle 10 Regioni principali per quantità di pendolari mostra come in alcuni casi non ci sia mai stato un miglioramento, come nel Lazio ed in Sicilia, mentre in altri si sia passati da una condizione di stanziamenti elevati (come in Campania) per poi precipitare a livelli molto più bassi. **Si distinguono Emilia-Romagna, Lombardia e Toscana**, che sono intervenute individuando e anticipando risorse proprie per evitare che avvenissero drastici tagli al servizio soprattutto nel 2012 e che hanno mantenuto nel tempo una certa continuità negli stanziamenti che si comincia a vedere con l'acquisto di nuovi treni e alcune innovazioni nel servizio. Questi interventi non bastano però a dare un giudizio positivo, perché le risorse sono comunque inadeguate e ancora più grave politicamente è che in queste tre Regioni, con così tanti pendolari, l'attenzione prioritaria nelle risorse stanziata per i trasporti e nelle priorità va alla realizzazione di strade e autostrade.



Fermare i tagli, potenziare il trasporto ferroviario con nuove politiche

Per uscire dalla crisi del servizio ferroviario nei prossimi anni ci si trova di fronte a due sfide. La prima è di individuare nuove risorse per migliorare il servizio. La seconda è di promuovere una innovazione nell'organizzazione del settore che garantisca i diritti dei cittadini nell'ambito del processo di liberalizzazione previsto dalle Direttive europee. Sono due questioni che devono essere affrontate assieme, altrimenti non le gare che verranno avviate per la gestione del servizio in molte Regioni non produrranno alcun effetto positivo, perché senza certezze sulle risorse e regole chiare si rischia addirittura un peggioramento della situazione esistente.

Il 2015 sarà un anno fondamentale per ripensare il servizio ferroviario in Italia. Scadrà infatti il contratto nazionale di servizio che il Ministero delle Infrastrutture ha con Trenitalia per garantire i collegamenti Intercity e Intercity notte, ma di cui purtroppo non si hanno notizie se non che non verranno fatti nuovi e maggiori investimenti. Ma soprattutto scadono i Contratti di Servizio con Trenitalia nel 90% delle Regioni, e si aprirà una stagione di gare per l'affidamento come obbligano le Direttive europee. Per far capire l'importanza di questo momento basta dire che i contratti che andranno rinnovati il prossimo 31 dicembre 2014 riguardano i servizi ferroviari offerti a circa 2,3 milioni di passeggeri con più di 8.500 corse al giorno. La novità è che da Settembre 2013 è entrata in funzione **la nuova Autorità dei Trasporti** che avrà

proprio il compito di definire le condizioni per la realizzazione delle gare e soprattutto del servizio da garantire agli utenti. In un quadro di regole di questo tipo diventa anche più semplice controllare e valutare il servizio che Trenitalia esercita, perché che oggi troppo spesso avviene al di fuori di qualsiasi indirizzo da parte del Ministero delle Infrastrutture o da parte delle Regioni.

L'obiettivo da perseguire nell'interesse del Paese è di potenziare i collegamenti lungo le principali direttrici nazionali, migliorando l'offerta e l'integrazione modale con porti e aeroporti, pullman, trasporto pubblico locale, eliminando anche sprechi. **Questo dovrebbe essere il ruolo del Ministero dei trasporti**, con una attenta regia di politiche e investimenti. Non esistono infatti scuse infrastrutturali, nei collegamenti tra i principali capoluoghi di Regione, al nord come al Sud, devono essere garantiti collegamenti diretti su treni moderni che possano circolare con velocità competitive nei confronti delle automobili. Non è accettabile che dagli orari ferroviari scompaiano i collegamenti interregionali (clamoroso lo scorso anno il caso tra Veneto e Lombardia, in cui quest'ultima Regione si è fatta carico di parte dei treni circolanti) perché le Regioni hanno deciso di tagliare le linee più periferiche e il Ministero non intervenga. O che si taglino linee e collegamenti regionali nel più totale disinteresse di Porta Pia. **Al Ministero spetta il compito di verificare che siano garantiti gli stessi diritti di accesso al trasporto ferroviario in tutta Italia.**

Con Trenitalia, come con gli altri concessionari, si devono fare trattative trasparenti, oggi sulla base di gare che individuino risorse e obiettivi. Un esempio positivo è la Regione Friuli Venezia Giulia che ha stanziato 2 milioni e 811.000 euro per il "prolungamento" di alcuni treni "Freccia" dal nodo di Venezia a Trieste e Udine. Lo scarso traffico sulle direttrici Venezia-Trieste e Venezia-Udine infatti non garantiva introiti sufficienti all'impresa ferroviaria non solo per raggiungere gli utili, ma nemmeno per compensare i costi/ricavi.

Di sicuro il Governo Renzi deve garantire che si fermino i tagli al servizio ferroviario. Anche perché i **viaggi su treno complessivi ogni anno in Italia (854 milioni) sono ben lontani rispetto a quelli di altri Paesi** direttamente confrontabili con il nostro come il Regno Unito (1.600 milioni di viaggi ed in continua espansione) ed inferiori di oltre un terzo a quelli effettuati in Germania. Stesso risultato si ha se si prendono in considerazione i **passengeri/km annui**, dato che evidenzia il numero di persone trasportate in rapporto alla lunghezza dello spostamento. L'Italia si ferma a 47,7 miliardi contro i 61,9 del Regno Unito e gli oltre 90 miliardi di Francia e Germania. Ancora più importante è quanto viene mostrato confrontando l'offerta di treni regionali (Trenitalia più tutti gli altri gestori) che circolano quotidianamente in Italia, circa 223 milioni di treni*km, e nelle principali nazioni europee, con un "deficit" enorme rispetto a Regno Unito e Germania.

Reti ferroviarie e numero passeggeri in Italia ed in Europa (2013)

Paese	Km ferrovie (escluse le reti TAV)	Viaggi l'anno (mln)	Passeggeri/km l'anno (mld)	Treni*Km (esclusi treni a lunga percorrenza, in mln)
Germania	37.877	2.564	93,9	658,2
Francia	28.025	1.164	90,5	287,9
Italia	18.858	854	47,7	223,1
Spagna	16.182	563	23,6	101,8
Regno Unito	15.753	1.600	61,9	395,9

Fonte: Eurostat e Ministeri dei trasporti

E' importante analizzare le dinamiche avvenute sulla rete ferroviaria, in particolare rispetto ai viaggi effettuati sui treni a regime di mercato e a quelli con contributo pubblico, ed in riferimento a quest'ultimo settore evidenziare ciò che accade per le lunghe percorrenze e per il trasporto regionale. Quanto emerge dal bilancio consolidato 2013 di Trenitalia è che **i treni a regime di mercato sono aumentati ancora da 48,1 milioni di treni*km nel 2012 a 53,9 nel 2013, mentre i treni regionali** (esclusi quelli della Lombardia) nello stesso periodo **sono diminuiti** passando dai 154,8 milioni di treni*km nel 2012 a 154,4 nel 2013, con una diminuzione inevitabile registrata anche sul fronte dei milioni di viaggiatori*km (da 19.045 a 18.890).

Addirittura le prime analisi per il 2014 parlano di un'ulteriore sensibile diminuzione che ha portato i treni*km a 152 milioni. Le differenze più marcate si riscontrano con i convogli a lunga percorrenza finanziati con il contributo pubblico, la cui offerta in termini di treni/km è scesa tra il 2010 ed il 2011 di oltre l'8%, nel corso del 2012 ha visto un altro calo che sfiora il 20% mentre nel 2013 è leggermente risalita (di circa il 5%).

Treni a mercato e con contributo pubblico (Trenitalia)

Media e lunga percorrenza	2010	2011	2012	2013
Viaggiatori-km (mercato, in mld)	13,6	14,1	13,9	14,5
Viaggiatori-km (universale contribuito, in mld)	7	6	4,5	4,3
Treni-km (mercato, in mln)	47,7	48,7	48,1	53,9
Treni-km (universale contribuito, in mln)	30,3	27,9	22,9	23,6
Traffico trasporto regionale				
Viaggiatori-km (in mln)	19.358	19.198	19.045	18.890
Treni-km (in mln)	163,3	157,7	154,8	154,5

Fonte: Bilancio consolidato 2013 Trenitalia

Proprio il 2010 è l'anno di flessione più marcato nei volumi di traffico regionale/metropolitano, legati alla riduzione dei trasferimenti di risorse da parte dello Stato con i tagli avvenuti proprio a fine 2009.

Traffico ferroviario viaggiatori Trenitalia (2001-2013, in mld)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
M/L percorrenza	27,3	25,9	24,9	24,9	25,5	25,8	24,1	23,6	22,2	20,6	20,1	18,4	18,8
Regionale	19,5	19,9	20,3	20,7	21,1	21,3	21,8	22,2	22,2	19,3	19,2	19	18,9

Fonte: Bilancio consolidato 2013 Trenitalia e Conto Nazionale Trasporti

Senza un cambiamento nelle politiche e nelle risorse per il trasporto ferroviario queste dinamiche non potranno che accentuarsi, aggravando i problemi nelle città e allargando le differenze tra parti del Paese e tra servizio di serie A, B o C. Per far capire la differenza in termini di offerta, **tra Roma e Milano** nel 2007 i collegamenti Eurostar al giorno erano 17. Nel 2014, con il nuovo orario invernale, sono 41 le corse di Frecciarossa, a cui si sommano 36 Italo, per un totale di 77, con **un aumento dell'offerta in 7 anni pari al 450%!** Tra l'altro proprio l'andamento dei flussi di traffico nel 2014 hanno confermato per Trenitalia un +8% sull'Alta Velocità, ed un **-1% sui treni regionali**, ed un nuovo taglio del 3% proprio su questo tipo di servizi a seguito della riduzione delle risorse da parte di Governo e Regioni.

Se paragoniamo, nello stesso periodo (tra il 2007 ed il 2014), l'offerta di treni **a Genova, tra Voltri a Nervi** è passata da 51 a 35, su una linea percorsa ogni giorno da 25mila pendolari, **ossia -31%**. A Roma, sulla linea Fiumicino Aeroporto-Fara Sabina, i 75.000 pendolari che ogni giorno si muovono su quella tratta hanno visto cancellare nel 2012 addirittura 3 treni, quando la linea è progettata per "contenere" 50mila viaggiatori al giorno. Proprio questi numeri stanno portando la Regione Lazio all'inserimento di nuovi convogli nelle fasce orarie di punta con la prospettiva di vedere il passaggio dei treni ogni 7 minuti.

Ma sono poi evidenti anche le notevoli differenze sul numero di treni circolanti nelle diverse Regioni. Come si evince dalla successiva tabella non si tratta di un problema di popolazione, ma ancora una volta di risorse investite e di politiche, soprattutto se si vanno a guardare le enormi differenze ad esempio tra Lombardia e **Sicilia**. Quest'ultima, quarta Regione in Italia per popolazione con 5 milioni di abitanti, vede circolare **meno di 1/5 dei treni regionali della Lombardia (Frece e Intercity esclusi), Regione che però ha solo il doppio degli abitanti.**

Treni regionali al giorno Trenitalia* 2014

Regione	Numero treni	Popolazione residente
Lombardia	2.116	9.794.525
Lazio	970	5.557.276
Toscana	926	3.692.828
Emilia-Romagna	872	4.377.487
Veneto	781	4.881.756
Piemonte	780	4.374.052
Campania	660	5.769.750
Sicilia	395	4.999.932
Liguria	246	1.565.127
Puglia	244	4.050.803
Marche	201	1.565.433
Calabria	200	1.958.238
Sardegna	168	1.640.379
Pr. Bolzano	136	509.626
Abruzzo	122	1.312.507
Pr. Trento	105	530.308
Friuli Venezia Giulia	104	1.221.860
Valle d'Aosta	87	127.844
Umbria	86	886.239
Basilicata	58	576.194
Molise	42	313.341

Legambiente 2014

*Comprensivo dei treni regionali Trenitalia, Trenord e CTI

Insomma, sono evidenti le ragioni cui a chi prende il treno tutte le mattine risulta sempre più insopportabile una condizione del servizio ogni giorno più scadente, perché i soliti vecchi treni sono diminuiti e diventano ogni giorno più affollati. Eppure se si guarda ai numeri di crescita della domanda pendolare su alcune linee si capisce come ci possano essere, con attente politiche di fidelizzazione attraverso abbonamenti e servizi di qualità, prospettive di guadagno anche su queste linee per gli operatori del servizio ferroviario. Basti vedere dalla tabella che segue quante linee hanno un traffico ben superiore a quello delle linee ad alta velocità. Nelle altre città europee è a queste linee che si guarda con più attenzione, si punta a garantire percorrenze medie più elevate e con minori interruzioni, con treni più capienti a due piani.

Linee pendolari più frequentate in Italia

Tratta Ferroviaria	Numero viaggiatori al giorno
Roma San Paolo-Ostia	90.000

Fiumicino Aeroporto-Fara Sabina	75.000
Roma Nord-Viterbo	75.000
Roma Ostiense-Viterbo	65.000
Saronno-Milano-Lodi	60.000
Napoli-Sorrento (Circumvesuviana)	45.000
Roma Termini-Frosinone	45.000
Napoli-Torregaveta (Circumflegrea e Cumana)	45.000
Milano-Como-Chiasso	45.000
Roma Termini-Castelli Romani (FL4)	42.000
Roma Termini-Nettuno	40.000
Roma Termini-Civitavecchia	40.000
Milano-Novara-Vercelli	38.000
Milano-Brescia-Verona	36.000
Milano-Lecco-Sondrio-Tirano	30.000
Padova-Venezia Mestre	30.000
Milano-Gallarate	30.000
Genova Voltri-Genova Nervi	25.000
Pisa-Firenze	20.000
Milano-Mortara	17.000
Domodossola-Arona-Milano	15.000
Bologna-Ferrara	15.000
Napoli-Giugliano-Aversa	12.000
Bologna-Porretta Terme	12.000
Bologna-Poggio Rusco	11.000

Legambiente 2014

Per far comprendere la situazione che vivono i pendolari italiani rispetto a quelli di Madrid o Berlino, un treno pendolare di serie A secondo i 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**. Le uniche linee che hanno queste caratteristiche sono la **FL1** (Fiumicino Aeroporto-Orte) e la **FL3** (nel tratto Roma Ostiense-Cesano) a Roma, anche se il servizio effettuato è spesso in ritardo e le linee soffrono l'eccessivo affollamento (nel primo caso ad esempio 75mila persone al giorno per una capienza di 50mila), aggravato anche dalla scarsa attenzione a servizi e pulizia nelle stazioni. Per quanto riguarda le **linee di "serie B"** 13 hanno queste caratteristiche (materiale rotabile dedicato al servizio pendolare e frequenza di 15-30 minuti): la Ferrovia Cumana di Napoli, le linee S di Milano, le linee che attraversano il Passante di Torino e la Voltri-Nervi di Genova che purtroppo ha visto tagli consistenti negli scorsi anni. Le cosiddette **linee di "serie C"**

sono quelle dove la cadenza “migliore” è oltre i 30 minuti, con convogli vecchi e spesso con 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.

	Italia	Germania	Regno Unito	Francia	Spagna
Linee di serie A	2	11	9	7	6
Linee di serie B	13	25	24	14	10

Legambiente 2014

Una questione delicata riguarda il processo di liberalizzazione del settore. Perché cosa succederà nei prossimi mesi è ancora tutto da capire. Senza una inversione di marcia nelle priorità di investimento a livello nazionale e regionale quello che accadrà è realmente difficile da capire, con il rischio che si vada incontro a gare deserte o ulteriori tagli ai servizi, aumenti del prezzo dei biglietti, stop agli investimenti per l’acquisto dei treni. Per questo serve chiarezza sulle risorse e un ruolo incisivo a partire da subito dell’Autorità per i trasporti considerando la delicatezza di un settore nel quale l’intreccio di interessi pubblici e delle aziende è già oggi complicato (come hanno dimostrato le difficoltà dell’entrata in esercizio di NTV e di Arenaways) e lo diventerà ancora di più in futuro. Basti dire che **in Sicilia non esiste ancora un Contratto di Servizio** e di conseguenza nessuna chiarezza rispetto a impegni e investimenti. Ma anche la situazione di **Abruzzo e Calabria** è tutto meno che accettabile. Nel primo caso si è sottoscritto un Contratto di Servizio che prevede una franchigia per le penali che equivale alla soppressione di circa 400 treni. Significa quindi che nel corso di un anno possono essere cancellati fino a 399 treni senza far pagare alcuna penale! Nel caso della Calabria, nonostante una media di 230 soppressioni di treni al mese le penali non sono proprio previste dal CdS. In entrambe le Regioni sembra che chi ci rimetta sia soltanto l’utenza. Al contrario in **Emilia-Romagna, Toscana e Lombardia** le richieste fatte ai gestori, sostanzialmente su standard di pulizia, frequenza dei treni e modernità dei convogli, permettono di recuperare soldi che vengono poi rigirati ai pendolari sotto forma di abbonamenti gratuiti e di ulteriori servizi ferroviari aggiuntivi. Il ruolo dei contratti di servizio, in una situazione di risorse scarse, sarà decisiva anche per rendere più efficiente il servizio e uscire da una deresponsabilizzazione per cui **in tante Regioni italiane non vi è alcun controllo dei biglietti ma neanche della puntualità.**

In questa fase quasi tutte le Regioni stanno sottoscrivendo con Trenitalia “contratti ponte” più o meno lunghi (2-4 anni), in attesa delle gare. Scadono nel 2014 i Contratti di Servizio in Toscana, Piemonte, Abruzzo, Lombardia, Molise, Friuli, Basilicata, Lazio, Umbria, Liguria, Calabria, mentre in Puglia scade nel 2015 (con Trenitalia, Appulo Lucane, Ferrotramviaria, Ferrovie del Gargano e Ferrovie del SudEst). In Sicilia non è stato ancora firmato il contratto di Servizio. Rispetto alle nuove gare quelli più avanti sono Toscana, Piemonte e Emilia-Romagna, che dovrebbe aprire le buste nei prossimi giorni sulla gara lanciata il 30 Settembre 2013. In Campania in queste settimane stanno partendo le gare per la liberalizzazione di tutto il sistema dei trasporti. Dovrebbe svilupparsi un sistema, come previsto in Emilia-Romagna, che vedrà la nascita di Consorzi suddivisi in “sub ambiti” (ferro, gomma, traghetti). Attualmente ci sono 135 aziende di trasporto pubblico in Campania, che dovrebbero ridursi a meno di 5. Il Piemonte sta lavorando per una proroga di due anni e poi per gare suddivise in tre ambiti, dove l’offerta potrà includere anche il ripristino delle 14 linee tagliate negli ultimi anni.

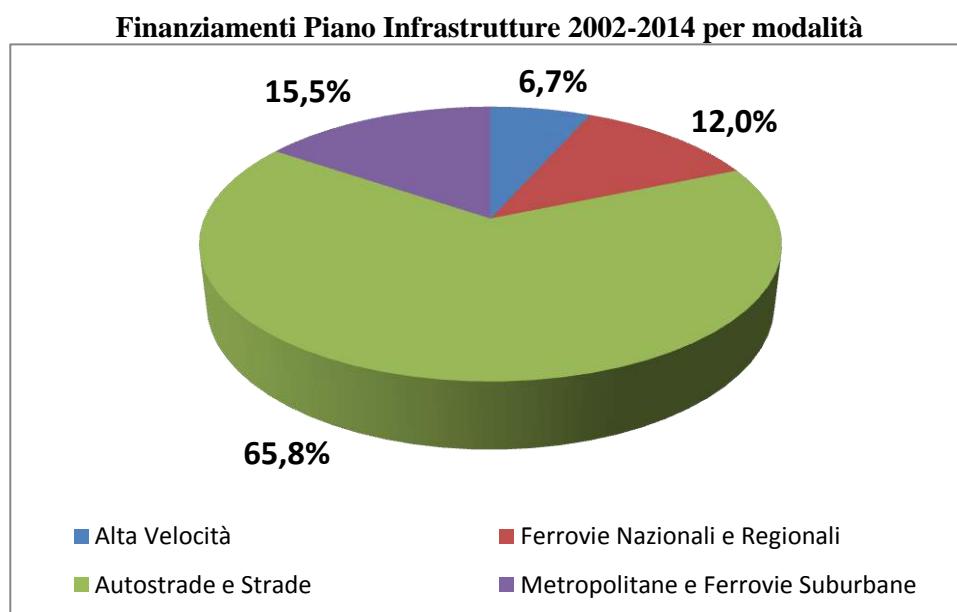
Dieci anni di priorità sbagliate da parte di Governo e Regioni

In un Paese come l’Italia dove nelle città si concentra l’80% della domanda di spostamento delle persone e dove il trasporto merci è dominato, con oltre il 90%, dalla gomma le politiche della mobilità dovrebbero avere questi grandi temi come priorità. E invece, Governo dopo Governo, Ministro dopo Ministro, investimenti e priorità sono andate in direzione contraria, slegate da qualsiasi prospettiva europea. Quando in Italia si parla di trasporti si guarda solo in due direzioni: soldi per muovere cemento - e quindi grandi opere a prescindere dall’utilità perché l’importante è inaugurare cantieri - sconti e sussidi agli autotrasportatori, pena scioperi che paralizzano il Paese. I numeri lo raccontano meglio di tante parole.

Sull'autotrasporto sono piovuti dal 2000 al 2014 oltre 5,6 miliardi di Euro in forma di sconti e sussidi. Il pacchetto di incentivi che è andato ad aiutare gli autotrasportatori in questi anni riguarda fondi diretti al sostentamento del settore, sconti sui pedaggi autostradali, le riduzioni sui premi INAIL e RCA, oltre a deduzioni forfettarie non documentate per circa 113 milioni annui. Si tratta quindi di circa 500 milioni in media l'anno (con una punta di oltre 720 milioni nel 2009), stanziati da **Governi diversi. Per i prossimi anni queste risorse sono garantite, con 250 milioni** di euro destinati alle imprese del settore dalla Legge di stabilità.

A questa cifra già decisamente elevata ne va aggiunta un'altra di proporzioni faraoniche. Si tratta della **riduzione di accisa sul gasolio impiegato come carburante per l'autotrasporto merci, che vale 1.5 miliardi di Euro per il solo 2014** e risulta, dalla relazione della Ragioneria di Stato, **costante anche per il 2015 ed il 2016.**

Ed ancora più impressionante è **lo strabismo nel premiare i cantieri delle grandi opere a scapito della mobilità urbana e pendolare, che ha accomunato in questi anni i Ministri Lunardi, Di Pietro, Matteoli, Passera e da ultimo Lupi.** I finanziamenti da parte dei Governi che si sono succeduti in questo decennio attraverso la Legge Obiettivo ed il Piano Infrastrutture hanno **premiato per il 66% gli investimenti in strade e autostrade**, dato costante ormai da anni. Quanto è stato finanziato per le **reti metropolitane** è ben poca cosa visto che questa voce raggiunge **appena il 15,5% degli stanziamenti** per opere infrastrutturali, anche se in miglioramento rispetto agli scorsi anni. Situazione identica, se non peggiore, quella delle **ferrovie**, prese in scarsa considerazione, con il **12%** degli investimenti totali. In termini assoluti le infrastrutture stradali sfiorano la quota faraonica di 70 miliardi di euro, contro i 12,4 ed i 16,1 di ferrovie e metropolitane. Il capitolo **Alta Velocità** conta per il **6,7%** dei finanziamenti totali disponibili, per un valore di 6,9 miliardi di euro.



Legambiente 2014. Elaborazione su dati Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Allegato Infrastrutture 2014.

A leggere i dati di quanto finanziato dal 2002 al 2014 suddiviso tra strade, ferrovie, Alta Velocità e metropolitane sembra esserci stata **una precisa strategia della mobilità che ha puntato a far crescere il traffico su gomma in Italia.**

Finanziamenti per tipologie di infrastrutture 2002-2014

	Totale Finanziamenti (mln di euro)	Finanziamenti per modalità (%)
Strade ed Autostrade	68.247,1	65,8
Ferrovie Nazionali e	12.431,4	12

Regionali		
Metropolitane e Ferrovie Suburbane	16.123,8	15,5
Alta Velocità	6.927,7	6,7
TOTALE	103.730	100

Elaborazione Legambiente su dati Ministero Infrastrutture e Trasporti 2014, Allegato Infrastrutture

A confermare questa situazione sono i **fabbisogni da reperire**, ossia quelli non disponibili al momento, che per la stragrande maggioranza sono proprio quelli destinati alle **ferrovie**; si tratta del **72,7% dei fondi da reperire** e necessari alla realizzazione dei progetti ferroviari, per un valore assoluto di oltre 33 miliardi. Mentre per strade ed autostrade si tratta del 39,4% dei fabbisogni e per le metropolitane del 24,6%. Addirittura il 79% dei fondi necessari per l'Alta Velocità non sono disponibili, ed in particolare le opere più indietro sui finanziamenti sono quelle della tratta di completamento tra Padova e Brescia.

Fabbisogni da reperire per tipologia di infrastrutture 2002-2014

	Costo totale (mln di euro)	Peso sul totale dei costi (%)	Fabbisogni da reperire (mln di euro)	Fabbisogni da reperire rispetto al costo (%)
Strade ed Autostrade	112.665,2	52,8	44.418,1	39,4
Ferrovie Nazionali e Regionali	45.497,7	21,3	33.066,3	72,7
Metropolitane e ferrovie suburbane	21.370,5	10	5.246,7	24,6
Alta Velocità	33.517,6	15,9	26.589,9	79,3
TOTALE	213.051	100	109.321	

Elaborazione Legambiente su dati Ministero Infrastrutture e Trasporti 2014, Allegato Infrastrutture

Da ricordare come nella legge di Bilancio approvata in Parlamento lo scorso anno siano stati stanziati 30 milioni di Euro nel 2014 e 100 nel 2015 per realizzare la terza corsia autostradale **A4 Quarto d'Altino-Villesse-Gorizia**, nuove risorse per le strade e autostrade lombarde legate all'Expo mentre è **saltato il finanziamento per la tramvia Milano-Limbrate**, opera al contrario fondamentale per l'area a nord del capoluogo lombardo.

Ma anche all'interno del settore ferroviario si possono notare differenze importanti di finanziamento tra le opere urbane/metropolitane e l'Alta Velocità. E' il caso del **Contratto di Programma 2012-2016** tra il Ministero ed RFI. Come si evince dalla tabella successiva le opere infrastrutturali legate all'Alta Velocità riguardano la gran parte del totale, con oltre 4,4 miliardi di euro su 5,4 miliardi.

Contratto di Programma 2012-2016 RFI, finanziamenti

Opere	Finanziamento (mln di euro)
AV Treviglio-Brescia	133
AV Torino-Lione	2.355
AV Napoli-Bari	824
AV Brescia-Verona	768

AV Verona-Padova	321
TOTALE AV	4.401
Upgrading stazioni	21
Nodo di Milano	98
Nodo di Roma	90
Nodo di Udine	50
Nodo di Genova	5
Nodo di Palermo	6
TOTALE NODI URBANI E STAZIONI	270
Valico del Brennero	237
Quadruplicamento Fortezza-Verona	37
Velocizzazione Bologna-Lecce	350
Raddoppio Orte-Falconara	8
Raddoppio Lunghezza-Guidonia	7
Passaggi a livello Campania, Puglia e Sicilia	22
Raddoppio Campoleone-Aprilia	20
Raddoppio Campoleone-Nettuno	33
Efficientamento Codogno-Cremona-Mantova e raddoppio Cremona-Cava Tigozzi	2
Velocizzazione Battipaglia-Reggio Calabria	23
TOTALE RETE ORDINARIA	502
TOTALE	5.410

Fonte: elaborazione Legambiente su dati RFI

Numerose purtroppo le **opere definanziate** senza che abbiano trovato altre voci di sostentamento e per cui risultano accantonate. Si tratta di opere in alcuni casi importanti, come nel caso del Sud con la linea Siracusa-Ragusa-Gela e le reti della Sardegna, per non parlare del clamoroso caso della tratta Ferrandina-Matera che addirittura vede un de finanziamento complessivo di 26 milioni di euro.

Non deve poi ingannare il definanziamento legato al Terzo Valico dei Giovi visto che nel Decreto Sblocca Italia (come elencato successivamente) l'opera viene alimentata con 200 milioni di euro, a condizione che i cantieri si aprano entro giugno del 2015. Finora inoltre lo Stato ha assicurato la copertura finanziaria per i primi due lotti costruttivi (da 500 milioni e 1,1 miliardi).

Contratto di Programma 2012-2016, definanziameti

Opere	Definanziameti (mln di euro)
Gallarate-Rho	-382
Terzo Valico dei Giovi	-209
Siracusa-Ragusa-Gela	-120
Ferrovie PAC Sardegna	-79
Pistoia-Montecatini	-35
Ferrandina-Matera	-26
Palermo-Agrigento	-24
Velocizzazione rete sarda	-17
Fermata Vesuvio Est	-11
Palermo-Catania	-10
Nodo Napoli	-9
Bari S. Andrea-Bitetto	-8
Nodo di Torino	-3
Catania-Siracusa	-2
TOTALE	-936

Fonte: elaborazione Legambiente su dati RFI

A questa analisi vanno poi aggiunte le nuove opere finanziate direttamente con il Decreto cosiddetto **Sblocca Italia**. Anche in questo caso è facile notare la prevalenza di risorse per le grandi opere come l'Alta Velocità che trova tra l'altro altre risorse nel **Ddl di Stabilità**: 570 milioni per il Brennero (di cui 370 nel 2015-2017,

400 milioni per il Terzo Valico (di cui 200 nel prossimo triennio), 3 miliardi di euro per le nuove tratte ad alta capacità Brescia-Verona-Padova e Napoli-Bari (di cui però solo 200 milioni nel primo triennio).

Opere ferroviarie e metropolitane finanziate nel Decreto Sblocca Italia

Opere	Finanziamento (mln di euro)
AV Verona-Padova	90
Terzo Valico dei Giovi	200
Tunnel ferroviario del Brennero	270
TOTALE AV/VALICHI	560
Messa in sicurezza Cuneo-Ventimiglia	29
Quadruplicamento Lucca-Pistoia	215
TOTALE RETE ORDINARIA	244
Linea 1 Metropolitana di Napoli	90
Completamento metropolitana di Torino	100
Metrotranvia di Firenze	100
TOTALE RETI METROPOLITANE	290

Fonte: elaborazione Legambiente su dati Governo

Con lo **Sblocca Italia**, le infrastrutture **stradali ed autostradali** hanno visto ingenti somme stanziare per il loro completamento. Si tratta dell'asse viario Lecco-Bergamo, con 15 milioni di euro, l'interconnessione tra la Torino-Milano e la tangenziale di Novara (72 milioni), la Quadrilatero Umbria-Marche (120 milioni), la SS 131 in Sardegna (143 milioni), la Pedemontana Piemontese (80 milioni), la Variante della Tremezzina (210 milioni), l'adeguamento della Telesina (90 milioni), l'Asse Viario della Fortorina (65 mln), il completamento della SS 291 (81 mln), gli svincoli sulla Salerno-Reggio Calabria (419 mln), l'Asse Viario Gamberale-Civitaluparella in Abruzzo (62 mln) ed infine il nuovo ponte autostradale sulla Roma-Fiumicino (145 mln). Il tutto per un totale di circa **1.530 milioni di euro**.

A tutto ciò vanno infine aggiunti i finanziamenti sbloccati nella seduta del 10 novembre del CIPE in cui sono state approvate deliberazioni per un totale di **2 miliardi**. La maggior parte dei soldi è stata destinata all'ultima *tranche* del MOSE, per un importo pari a 1,2 miliardi. Ma non da meno sono le approvazioni di due progetti autostradali tra i più critici e contestati nel nostro Paese. Si tratta dell'**Autostrada Orte-Mestre**, per la quale è stato approvato definitivamente il progetto preliminare dal valore complessivo di 10 miliardi di euro e l'**Autostrada Valdastico Nord** (il secondo stralcio visto che il CIPE del 18 marzo 2013 aveva già approvato il primo stralcio tra Piovene Rocchette-Valle dell'Astico) infrastruttura sempre rifiutata dalla Provincia Autonoma di Trento e che "deve" essere portata avanti solamente perché se il progetto sarà approvato sarà rinnovata la concessione ad Autostrada Brescia-Padova sino al 2026.

Il totale delle opere entrate nel Decreto Sblocca Italia sommato alle cosiddette "sburocratizzazioni" evidenzia ancora una volta la predominanza del settore stradale ed autostradale, in particolare sulla percentuale di "km finanziati". Le due voci sommate portano ad oltre il **62% del totale di nuovi km di infrastrutture previsti**.

Lo Sblocca Italia sulle infrastrutture e le "sburocratizzazioni"

	Opere finanziate		Opere sbloccate	% Spesa	% Km
	Mln euro	km	km		
Ferrovie	574	219,5	-	20	13
Alta Velocità	290	128	260	10,1	22,7
Aree Urbane	470	35	-	16,4	2,1
Strade	883	400*	29,2	30,8	25,1
Autostrade	649	160	473,7	22,7	37,1

Elaborazione Legambiente su dati Governo

*Esclusa la voce riguardante "opere per il superamento delle criticità sulle infrastrutture viarie concernenti ponti e gallerie".

Anche le Regioni continuano a scegliere strade e autostrade come priorità degli investimenti! Complessivamente rappresentano il 56,6% degli stanziamenti regionali, mentre ferrovie e metropolitane devono spartirsi il restante 43,7%. **La Regione Emilia-Romagna sta investendo 180 milioni di Euro di**

risorse pubbliche per la realizzazione di un'autostrada regionale come la Cispadana, e considera priorità strategiche la realizzazione della nuova autostrada Romea e del nuovo Passante autostradale di Bologna (piuttosto che il servizio ferroviario metropolitano in grande ritardo). Imponenti i progetti delle **autostrade lombarde**: quasi 3 miliardi di euro pubblici sono previsti tra Pedemontana Lombarda, Autostrada Regionale Cremona-Mantova, Autostrada regionale Broni-Mortara, Collegamento Boffalora-Malpensa, parte della Tirreno-Brennero ed Autostrada della Val Trompia. **L'ultima novità riguarda i soldi per sostenere il fallimento della prima autostrada privata in Italia, la BreBeMi**. Sono pronti 330 milioni di Euro, di cui **270 milioni dallo Stato e 60 milioni dalla Regione Lombardia**. Stessa situazione in **Veneto**, Regione che ha investito pochissimo per i collegamenti ferroviari e dove tutta l'attenzione va in termini di risorse e impegno alla realizzazione di nuovi progetti autostradali come la Pedemontana veneta, la Valdastico, il Raccordo anulare di Padova, la Nogara-Mare. Ma l'attenzione delle Regioni non si è fermata alle nuove strade da realizzare. Emblematico il caso dell'**Aeroporto di Perugia** per il cui ampliamento la Regione Umbria ha speso 12 milioni di euro invece di comprare nuovi treni. **Poche le eccezioni** come la **Campania**, specialmente fino al 2010, avendo finanziato per il 64,2% le ferrovie puntando sul sistema di metropolitana regionale con oltre 3 miliardi di euro di investimenti tra finanziamenti propri ed europei. Investimenti importanti sono stati realizzati nelle due Province Autonome **Trento e Bolzano**; in quest'ultimo caso il più grande stanziamento è stato quello destinato alla riattivazione della linea della Val Venosta (circa 100 mln di Euro) a cui si aggiungono i finanziamenti per la realizzazione di nuove e più funzionali stazioni con marciapiedi rialzati per permettere la sosta di tipologie più efficienti e moderne di treni quali quelli utilizzati dalla Società SAD (per un totale di circa 31,2 milioni) e 20 milioni di euro per la riqualificazione della linea della Val Pusteria; mentre per la Provincia di Trento uno sforzo economico notevole ha riguardato la linea Trento-Malè-Marilleva con 89,6 milioni di euro, ma anche la linea della Valsugana per i quali sono stati spesi 61,7 milioni negli scorsi dieci anni.

In **Piemonte** grazie agli investimenti della Regione, ben 193 milioni di euro, potrà essere realizzata l'interconnessione tra la linea Torino-Ceres e la rete RFI nel Passante di Torino e permetterà di collegare la Val di Lanzo, quindi anche l'aeroporto di Caselle, con il resto della rete del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Un altro caso positivo è quello della **Toscana** che per il raddoppio della Pistoia-Montecatini Terme-Lucca ha stanziato nel 2013 risorse per 35 milioni di euro per opere di velocizzazione ed eliminazione dei passaggi a livello sulla linea, a cui si sono aggiunti circa 8 milioni di euro da parte di RFI. Come visto poi nel Decreto Sblocca Italia sono stati stanziati ulteriori 215 milioni e la Regione ha previsto di aggiungere, in fase di proposta della legge regionale finanziaria per l'anno 2015, l'importo massimo di 200 milioni. Nel **Lazio** infine sembra poter avviarsi a conclusione il raddoppio della linea Roma Nord-Viterbo fino a Morlupo e l'eliminazione di 11 passaggi a livello, grazie ai finanziamenti europei (pari a 35 milioni di euro l'anno tra il 2014 ed il 2020).

Per quanto riguarda le infrastrutture stradali, a fronte degli investimenti per le nuove infrastrutture si sono ridotti quelli per la manutenzione. Risale al 2001 la delega alle Regioni nel costituire il **Catasto delle Strade** per tornare a programmare gli investimenti nella manutenzione. Il problema è che sono veramente poche le Regioni che hanno concluso la compilazione del catasto, mentre dal 2006 la spesa per la manutenzione delle strade è diminuita del 50% a vantaggio della nuova costruzione.

LA SPESA REGIONALE PER LE INFRASTRUTTURE (2003-2014)

Regioni	Finanziamenti 2003-2014 in mln di Euro			Valori in % sul totale 2003-2014		
	Strade	Ferrovie	Metropolitane	Strade	Ferrovie	Metropolitane
Abruzzo	1,68	28,7	-	5,6	94,4	-
Basilicata	45,12	22	-	67,2	32,8	-
Calabria	9,60	11,92	-	44,6	55,4	-
Campania	1.678	3.006		35,8	64,2	
Emilia-Romagna	439,73	218,02	-	66,8	33,2	-
Friuli Venezia G.	300,77	29,04	-	90,9	9,1	-

Lazio	797,71	55,00	424,30	62,5	4,3	33,2
Liguria	46,11	3,69	0	92,4	7,6	0
Lombardia	515,07	318,54	164,31	51,6	31,9	16,5
Marche	89,44	15,57	-	85	15	-
Molise	13,68	0,04	-	99,7	0,3	-
Piemonte	212,12	451,5	88,10	28,3	60,1	11,6
Puglia	14,23	20,00	-	40,7	59,3	-
Sardegna	117,89	57,1	7,2	64,8	31,3	3,9
Sicilia	345,25	17,30	8,61	93	4,7	2,3
Toscana	698,35	113,83	-	85,9	14,1	-
Pr. Trento	319,79	167,6	-	65,6	34,4	-
Pr. Bolzano	431,91	162,86	-	72,6	27,4	-
Umbria	199,09	47,39	-	80,6	19,4	-
Valle d'Aosta	38,87	47,4	-	45,1	54,9	-
Veneto	933,71	78,24	-	92,2	7,8	-

Legambiente 2014

Il ritardo infrastrutturale italiano è nelle aree urbane

La questione del ritardo infrastrutturale del nostro Paese rispetto all'Europa ha dominato il dibattito politico in questi anni, ed è stato da più parti indicato come uno dei principali fattori della ridotta competitività delle nostre imprese. Politici e opinionisti, industriali e sindacalisti, in tanti hanno sostenuto e continuano a ripetere che nella crisi non sia importante scegliere un'infrastruttura o un'altra, l'importante è che si apra qualche cantiere in Italia. E non vale solo per le autostrade ma anche per le opere ferroviarie, per cui bisogna realizzare la TAV tra Torino e Lione, il Terzo Valico tra Milano e Genova, più un'infinità di altre opere quando è del tutto evidente che la conseguenza è che non vi saranno a quel risorse per i nodi urbani (come dimostrano i ritardi di questi cantieri). Ma non importa, quello che conta non è cambiare la situazione dei trasporti, ma è aprire cantieri, garantire prospettive di investimento a *general contractor* e garantirsi consenso nei territori. 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, anche per la crisi, 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 VERO ritardo italiano rispetto all'Europa

Paesi	Autostrade (km)	Rete ferroviaria ad Alta Velocità (km)	Linee Metropolitane (km)	Linee ferroviarie pendolari (km di Suburbane)
Germania	12.879	2.207	625,4	2.033,7
Spagna	15.235	3.103	569,3	1.400,4
Francia	11.882	2.037	358,8	698,8

Regno Unito	3.558	115	552,1	1.815,4
Italia	6.996	997	218,5	626,8
Italia rispetto a Media Ue (100)	69,2	58,9	46,9	47,7

Legambiente 2014

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; 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 da sempre è rappresentato dalla rete di metropolitane delle città italiane** dove il nostro Paese si colloca all'ultimo posto in valore assoluto, rimanendo costantemente a distanza rispetto alle altre nazioni europee (fatta 100 la media, l'Italia si ferma a 46,9). Tra l'altro l'aumento verificato quest'anno è legato in parte alla Metro C di Roma, che però non rappresenta ancora un tratto funzionale, rimanendo isolato dal resto della rete. Incredibile è la distanza dalla città di Madrid che da sola ci supera di 70 chilometri. Lo stesso discorso vale per le ferrovie suburbane che contano in totale 626,8 km di estensione, ancora lontanissimi dai 2.033,7 km della Germania e dai 1.815,4 del Regno Unito, Paese che per estensione e popolazione è direttamente paragonabile al nostro. 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 ed è qui che si sono concentrati la maggior parte degli investimenti negli ultimi dieci anni e dove sono previsti quelli in futuro attraverso la Legge Obiettivo e non solo. Nel corso di quest'anno tra l'altro abbiamo assistito alle aperture al traffico della Bre.Be.Mi., per 62,1 km di lunghezza, e della Pedemontana Lombarda (nel Tratto A) per 15 km. Per le ferrovie ad **Alta Velocità** è da notare come, nonostante l'aumento della lunghezza di rete avvenuto nel 2010 grazie all'apertura delle tratte Bologna-Milano-Torino, che testimoniano comunque investimenti ingenti, siamo certamente indietro ma anche qui meno di quanto avviene nelle città. Inoltre va sottolineato come in altri Paesi, uno su tutti la Germania, la rete ad Alta Velocità sia costituita da ammodernamenti della rete esistente, con un contenimento dei costi quindi molto elevato ed un approccio alla realizzazione di infrastrutture completamente differente.

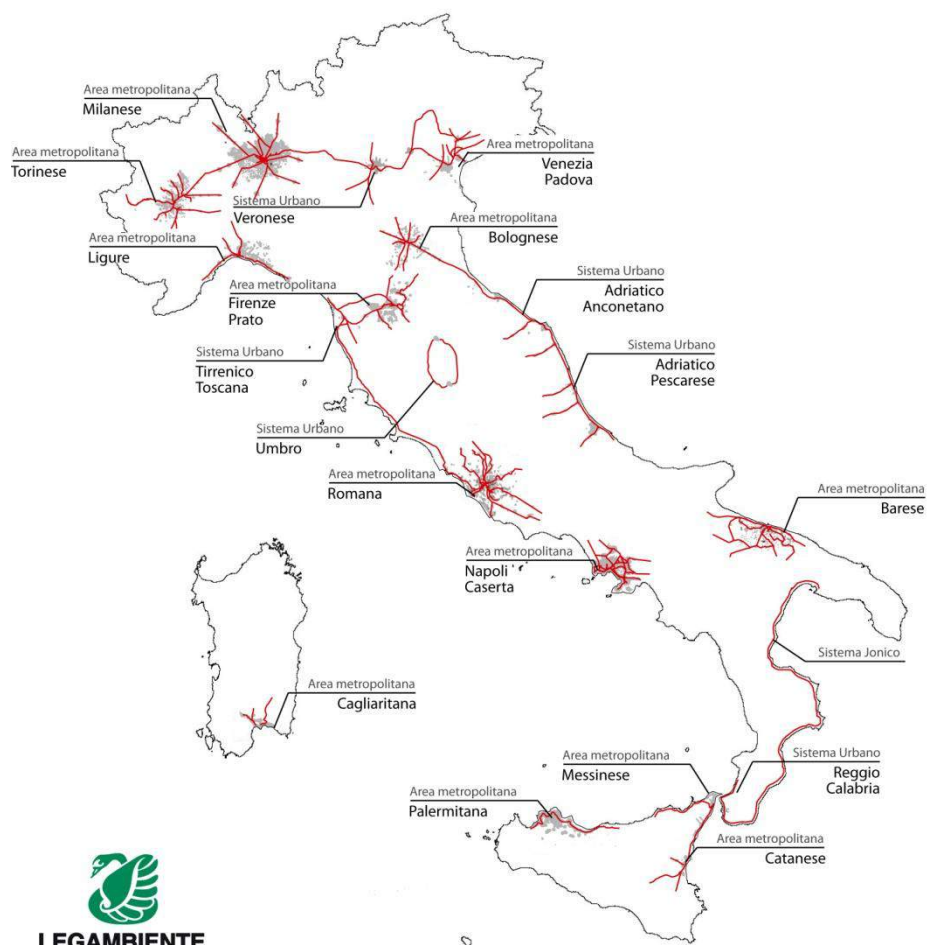
L'aumento della domanda di trasporto sulle principali linee ferroviarie urbane ha una spiegazione legata al cambiamento avvenuto nelle principali aree metropolitane italiane negli ultimi venti anni. Perché diverse conurbazioni si sono andate ad allargare e consolidare, e oggi qui vivono circa 25 milioni di persone. La crescita dell'urbanizzazione nei comuni di seconda e terza fascia, lungo tutte le direttrici principali, ha infatti ampliato in maniera impressionante i perimetri di queste realtà sempre più intricate. E' in queste aree, che occupano una superficie pari al 9% del territorio italiano, che si concentra la massima densità abitativa, la più alta richiesta di mobilità, il maggior consumo di suolo. Qui vive oltre il 41% della popolazione italiana e il numero e la densità di auto in circolazione (il 44,3% del totale nazionale) è tale da avere pochi paragoni al mondo, ed è qui che si concentra la quota più rilevante di disagi delle persone legate alla mobilità ma anche di accesso alla casa. In sintesi, ci troviamo di fronte ad un tema di rilevanza nazionale che riguarda da vicino la crisi economica che sta attraversando il Paese, le famiglie, il tessuto imprenditoriale, il mondo del lavoro. Un esempio di questi cambiamenti è la cosiddetta Città Adriatica. Da Pescara a Rimini, con le Marche al centro di questo sistema, dove sarebbe di fondamentale importanza puntare a una "**metropolitana della Città Adriatica**". Ossia a un servizio di trasporto ferroviario con caratteristiche europee, che colleghi i 237 km, ed i 20 centri principali, con treni moderni a orari cadenzati, abbonamenti integrati e coincidenze con autobus locali, treni e pullman verso collegamenti interni e nazionali, ma anche il sistema di porti (commerciali e turistici) e aeroporti (Rimini, Ancona, Pescara).

1991-2011: i cambiamenti nei territori

Aree metropolitane e sistemi urbani	Superficie (kmq)	Popolazione 1991	Popolazione 2011	Incremento totale	%	Densità 1991 (ab./kmq)	Densità 2011 (ab./kmq)
Torino	2.869,9	1.981.561	2.032.915	51.354	2,6	690,4	708,3
Milano	2.921	4.564.436	4.953.672	389.236	8,5	1.562,6	1.695,9
Città Veneta	2.401,2	1.362.859	1.517.077	154.218	11,3	567,6	631,8
Verona	569,6	408.489	466.229	57.740	14,1	717,1	818,5
Genova	661,1	868.771	800.238	-68.533	-7,9	1.314,3	1.210,6
Bologna	1.459,6	679.040	708.396	29.356	4,3	465,2	485,3
Adriatico Nord	1.182,7	693.836	784.678	90.842	13,1	586,6	663,5
Firenze	1.105,8	1.019.081	1.051.108	32.027	3,1	922,2	951,2
Tirrenica-Toscana	641,2	395.446	397.248	1.802	0,5	616,8	619,6
Roma	5.286,5	3.821.681	4.280.478	458.797	12,1	722,9	809,7
Adriatico Sud	550,6	422.650	493.912	71.262	16,9	767,6	897,1
Napoli	1.418,8	3.298.894	3.432.515	133.621	4,1	2.325,1	2.419,2
Bari	2.014,2	1.045.297	1.081.151	35.854	3,4	519,1	536,8
Sicilia Orientale	1.542	1.191.691	1.263.074	71.383	5,9	772,8	819,1
Palermo	1.292,4	981.128	1.017.839	36.711	3,7	759,1	787,8
Cagliari	571,9	362.920	375.235	12.315	3,4	634,6	656,1
TOTALE	26.488	23.097.780	24.655.765	1.557.985	7	872	931

Elaborazione Legambiente 2012 su dati Istat

Le infrastrutture del trasporto ferroviario pendolare



Legambiente, 2014

Investire nelle città è nell'interesse generale e una fondamentale ricetta per uscire dalla crisi economica aiutando le famiglie. Come sostenuto da uno studio del 2012 di "Cityrailways" esiste anche un altro tipo di *spread* di cui preoccuparci, quello del trasporto collettivo e della conseguente sostenibilità ambientale dei nostri territori. Calcolando su studi e modelli dell'OMS e dell'Istituto Superiore di Sanità quanto l'inquinamento provocato dal trasporto privato comporta in termini di costi sociali, si evince l'enorme divario che l'Italia ha rispetto a questo tema rispetto alle altre nazioni.

Paese	TC-Spread
Francia	89
Spagna	186
Germania	188
Gran Bretagna	229
Italia	475

Fonte: Cityrailways.it

CAMBIARE SCENARIO PER I PENDOLARI ITALIANI

Il 2015 sarà un anno importante per il trasporto ferroviario. Si dovrà affrontare la scadenza del contratto per gli Intercity con Trenitalia e guidare il percorso che porterà le diverse Regioni verso le gare per i nuovi Contratti di Servizio. Questo il quadro delle decisioni, almeno in teoria, perché il rischio è che nulla accada per la totale disattenzione che anche il Governo Renzi sta avendo nei confronti dei pendolari. Eppure, in particolare in un momento di così grave crisi, vi sarebbero tutte le ragioni per mettere il tema del trasporto ferroviario al centro dell'agenda delle politiche nazionali. Non le infrastrutture, non gli annunci di faraonici piani e le promesse di posti di lavoro nei cantieri. Un altro racconto e un'altra politica, dove occuparsi e impegnarsi perché vi siano più treni e autobus urbani finalmente puntuali, una concreta alternativa per le persone che può essere anche una delle chiavi per uscire dalla crisi economica, sociale e climatica che stiamo vivendo. Investire nelle città e nei collegamenti ferroviari aiuta infatti a migliorare la qualità della vita per milioni di cittadini, restituisce ad ognuno di loro ore di tempo perse fermi in macchina o nell'attesa di un mezzo pubblico.

Occuparsi di mobilità seriamente vuol dire anche affrontare il tema del **lavoro** perché è possibile creare nuova occupazione. Lavoro nel trasporto pubblico locale (oggi 130mila dipendenti) e regionale, in situazione di enorme sofferenza con aziende al limite del fallimento tra debiti, evasione tariffaria, parchi veicoli sempre più vecchi e senza ricambi. Secondo uno studio di Cassa depositi e prestiti con attente politiche si potrebbe creare un valore aggiunto pari a 17,5 miliardi e 465mila nuovi posti di lavoro dalla riorganizzazione del settore. Lavoro che si potrebbe mantenere e creare di nuovo se solo si decidesse di lanciare un programma ambizioso di acquisto e revamping di treni regionali. A Pistoia, Napoli, Reggio Calabria, Palermo dove sono gli stabilimenti di Ansaldo Breda, a Savigliano, Nola, dove sono quelle di Alstom, a Vado Ligure dove sono quelli di Bombardier.

Per dare risposta ai temi della mobilità urbana in Italia occorre porsi obiettivi ambiziosi, nell'interesse dei cittadini e del paese e coerenti con gli impegni imposti dall'Unione Europea al 2020 in termini di riduzione delle emissioni di CO₂. **Per Legambiente si deve investire nel trasporto ferroviario pendolare in modo da arrivare a 5milioni di cittadini trasporti ogni giorno nel 2020.** Un obiettivo raggiungibile, proprio per la domanda crescente di persone che vorrebbero scegliere un treno, un bacino potenziale di utenti enorme e che permetterebbe una rilevante riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dal settore trasporti. Ma occorrono nuove attenzioni e certezze, per puntare ad attrarre sui treni flussi di traffico che oggi si muovono in auto, ed è possibile riuscirci come confermano le esperienze delle città che in questi anni hanno investito in questa direzione e come dimostrano i sondaggi. Perché il 70% di coloro che utilizzano l'auto si dichiarano disponibili a cambiare e a prendere il treno qualora trovassero un servizio competitivo. Senza dimenticare quanto sia importante per le famiglie avere l'opportunità di ridurre i costi di spostamento utilizzando i mezzi collettivi al posto di un'automobile (con un beneficio significativo anche in termini di qualità della vita). Per riuscirci occorre che siano chiare le priorità.

1) Più treni

Non dobbiamo rassegnarci a un destino di tagli dei collegamenti ferroviari. Esistono tutte le condizioni per riuscire, con una seria programmazione nell'arco di 3-5 anni, a garantire un aumento delle risorse indispensabile per potenziare il servizio e garantire che le future gare non vadano deserte. **Non si cercano scuse, in un bilancio dello Stato da oltre 800miliardi di Euro è possibile individuare le risorse per aumentare i treni in circolazione** a partire dalle tratte più frequentate. Si può partire dalle risorse a disposizione del Ministero delle Infrastrutture, ad esempio ripensando la fallimentare politica della Legge Obiettivo. Si può intervenire in Parlamento per mettere ordine dentro il grande calderone delle accise nei trasporti (dove solo gli esonerati per autotrasporto, aerei e navi, agricoltura valgono oltre 5,6 miliardi di Euro ogni anno). Si possono recuperare risorse dagli sprechi, se solo il Ministero delle Infrastrutture controllasse e intervenisse rispetto a **un sistema che ha bisogno di una ristrutturazione profonda.** Troppe linee di treni e pullman (magari sussidiati) viaggiano lungo gli stessi percorsi, troppi collegamenti hanno ancora orari pensati 20 anni fa senza nessuna attenzione ai tempi del viaggio e alle coincidenze, troppi sprechi di risorse umane e mezzi ancora sono presenti nel trasporto pubblico regionale e locale. **Senza dimenticare la rivoluzione di cui ci sarebbe bisogno rispetto al tema dei costi del trasporto pubblico per gli utenti.**

Nell'attuale situazione nessuno ha un reale interesse a controllare i biglietti – con il contratto di servizio quello che non si guadagna dai biglietti arriva dalle casse pubbliche – ne qualcuno si adopera a fidelizzare i “clienti”, a capire come catturarne altri. Ad avere, in poche parole, la strategia che ha fatto dell'Alta Velocità un successo commerciale. Per Legambiente occorre affrontare un tema così delicato con coraggio, **proponendo un patto trasparente ai pendolari**. Con un impegno a garantire nei prossimi anni le risorse per migliorare il servizio, oltre a informazione e rispetto per i diritti di chi viaggia in treno. Dentro questo patto si deve affrontare con serietà il tema delle tariffe. Perché in una prospettiva chiara di investimenti e politiche per il settore diventa possibile affrontare il tema del costo di biglietti e degli abbonamenti, oggi molto più basso rispetto agli altri Paesi europei perché adeguato a un servizio mediocre (si veda l'ultimo capitolo del Rapporto). Del resto se si vuole un forte potenziamento del servizio ferroviario regionale occorrono risorse per gli investimenti, da un lato garantiti con risorse pubbliche (come succede in tutti i Paesi) e dall'altra anche attraverso un adeguamento delle tariffe. L'ipotesi più lungimirante è di far viaggiare in parallelo miglioramenti reali del servizio e adeguamenti delle tariffe, con attenzione a premiare la fidelizzazione e le fasce sociali più disagiate, e che porti a informare gli utenti, a coinvolgerli nel monitoraggio e nel contribuire a migliorare il servizio. Ad esempio partendo dal ripristinare la detrazione del 20% delle spese per l'abbonamento del trasporto pubblico locale e ferroviario. Uno sconto, cancellato dalla famigerata finanziaria del 2010, che permetterebbe di aiutare direttamente le famiglie e che si ripaga facendo tornare tanti cittadini ad acquistare un abbonamento e quindi aiutando le imprese.

Se vogliamo togliere auto dalle strade dobbiamo rendere competitivo il servizio ferroviario, a partire dalle linee dove è maggiore la domanda di servizio e aumentando la velocità media dei treni. Occorre **aumentare l'offerta di collegamenti da subito sulle 20 principali linee pendolari** del nostro Paese, riorganizzando gli orari attraverso un confronto con gli utenti, controllando sul serio il rispetto del contratto di servizio rispetto alla puntualità e agli impegni, coinvolgendo in questo pendolari. Sono possibili riorganizzazioni dell'offerta che si adattino alle caratteristiche della domanda di trasporto pendolare, perché quella più consistente in termini di numeri 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. **Inoltre occorre aumentare la velocità dei treni in molte parti d'Italia**. La media è infatti più bassa degli altri Paesi europei, 35,9 km/h, sulle linee di collegamento alle grandi città a confronto con i 51 della Spagna, i 48,1 della Germania, i 46,6 della Francia ed i 40,5 del Regno Unito. Per recuperare velocità non servono nuovi grandi investimenti ma il miglioramento del servizio lungo le linee esistenti, un utilizzo più intelligente dei binari attraverso investimenti in tecnologie e alcuni interventi di raddoppio dei binari nelle più importanti città e magari la possibilità di utilizzare le nuove linee ad Alta Velocità anche per alcuni convogli pendolari, realizzando nuove stazioni. Oltretutto oggi proprio grazie all'Alta Velocità si allargano le tipologie di pendolarismo (come nel caso dei collegamenti tra Emilia e Milano e tra Torino e Milano), obbligando a ragionamenti sempre più attenti alle specifiche domande (tra grandi città, tra centri capoluogo, nell'hinterland).

E' una questione politica oramai imprescindibile, senza un cambiamento profondo dentro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per i pendolari la situazione non potrà cambiare. Non è accettabile che si continui a ignorare quanto succede sulle linee ferroviarie, che si faccia finta di non vedere il dramma dei collegamenti ferroviari in particolare al Sud, il disagio che vivono ogni mattina i pendolari. E' una questione nazionale quella di garantire collegamenti ferroviari efficienti al Nord come al Sud tra i principali capoluoghi, integrati con il sistema di porti e aeroporti. Senza dimenticare quanto sia fondamentale per aiutare l'offerta turistica, oltre che a togliere auto dalle strade. Il primo indispensabile passo è che il Ministero delle Infrastrutture individui in maniera trasparente gli obiettivi di miglioramento del sistema dei trasporti ferroviari, in modo da aprire così un confronto pubblico con Regioni, Ferrovie dello Stato, Autorità dei Trasporti, associazioni e imprese. **Attenzione, non l'ennesimo elenco di linee ad alta velocità, stiamo parlando di collegamenti, di treni in circolazione e tempi di percorrenza, di diritto alla mobilità**. Tutti temi che semplicemente non entrano fino ad oggi nei ragionamenti del Ministero di Porta Pia ma che risultano indispensabili per cambiare da subito lo stato delle cose. Perché non è vero che si deve aspettare che si realizzino nuove infrastrutture ad Alta Velocità ovunque (visto il quadro delle risorse e l'indubbia inutilità di alcune direttrici), basta copiare dalla Germania dove si è investito sul materiale rotabile per

garantire un servizio di qualità che si adattasse alle caratteristiche delle reti. Un servizio affidabile e competitivo con la gomma, che passa per treni nuovi puntuali e adeguamenti delle linee esistenti. Anche perché in Italia c'è un patrimonio di reti ferroviarie da considerare e valorizzare, in larga parte sottoutilizzato e su cui sono state scarsissime le attenzioni. Se in questi anni sulla Salerno-Torino dell'Alta Velocità è andata tutta l'attenzione degli investimenti oggi è su queste linee, sul loro potenziamento in termini di nuovi binari, nuove stazioni e integrazione delle reti che bisogna investire. **Al Ministero spetta anche la responsabilità di aprire finalmente gli occhi sulla situazione del servizio nelle diverse Regioni** per evitare che continui, ad esempio, il taglio dei collegamenti ferroviari interregionali. In questi anni è qui che sono avvenuti i tagli maggiori (come in Veneto e Piemonte, con la Lombardia) ed è lungo queste direttrici che si possono realizzare investimenti condivisi dove sia il Ministero a spingere accordi tra Regioni. E' il caso dello spezzettamento dei treni regionali tra Roma e Napoli a Formia, della linea Adriatica dove potrebbero trovare un accordo conveniente Emilia-Romagna, Marche e Abruzzo, della linea tirrenica tra Toscana e Liguria, solo per citarne alcune. Oppure della linea Jonica tra Calabria, Basilicata e Puglia, dove sono avvenuti tagli drastici tra Sibari e Taranto. Anche al Sud con collegamenti efficienti e un'attenta politica dell'offerta, è possibile aumentare il numero di passeggeri che prende i treni proprio perché finalmente moderni, veloci, puntuali.

Una seconda questione politica riguarda le Regioni, perché devono finalmente scegliere di investire nel servizio ferroviario. Quanto fatto in questi anni è del tutto insufficiente e occorre arrivare quanto prima a una situazione efficiente del servizio attraverso maggiori risorse – l'obiettivo dovrebbe essere quantomeno di raggiungere **una spesa pari almeno al 5% del bilancio regionale** – per aumentare i servizi aggiuntivi (treni in circolazione per più tempo) e per il materiale rotabile (treni nuovi o riqualificati). In modo da usare la leva delle risorse per **arrivare a definire i Contratti di Servizio con i gestori dei treni capaci di potenziare l'offerta e tutelare i cittadini.**

Ministero e Regioni devono guidare un cambiamento indispensabile per le aree metropolitane dove si deve passare a una regia unica dei trasporti, in modo da integrare il servizio ferroviario e su gomma, la stessa gestione della rete (oggi separata tra treni regionali e metropolitane nelle grandi città) per ridurre sprechi, come avviene in tutte le altre grandi città europee. Infine, non meno importante è la decisione sul tipo di gara che si vorrà aprire, nell'interesse di tutti i pendolari, evitando dunque di separare le linee "ricche" da quelle "povere" con gestioni diverse. Una regia attenta a fare in modo che siano garantiti gli obiettivi pubblici a collegamenti adeguati alla domanda sarà fondamentale, senza tagli di linee e di stazioni. Questo tipo di ragionamento non vale solo per le linee regionali ma anche per le linee ferroviarie considerate non più "interessanti" da Trenitalia. Ministero e Regioni devono scongiurare in ogni modo l'abbandono di binari e collegamenti, verificare la reale domanda sulle linee e quella che si potrebbe aggiungere con investimenti. L'esempio di successo delle linee gestite in Alto Adige e Trentino (ma presenti anche al Sud come in Puglia) che raccontiamo nel Rapporto sta a dimostrare che quelli che per qualcuno sono "rami secchi" in realtà possono diventare straordinari esempi di qualità del servizio ferroviario.

2) Treni nuovi

Forse qualcuno ricorda ancora quando - era il 2006 - il Presidente del Consiglio Romano Prodi annunciò in una Conferenza Stampa convocata assieme al Ministro delle Infrastrutture Di Pietro, a quello dei Trasporti Bianchi e al sottosegretario Letta **il lancio del progetto "1000 treni per i pendolari"**. Un investimento di 6,4 miliardi di Euro tra Stato e Fs, con subito una prima tranche da 300 milioni e un cambio vero nelle attenzioni al servizio. Risultato da allora: zero treni per i pendolari. Dal 2006 (ma anche prima) ad oggi, nessun treno è stato comprato con risorse dello Stato. All'epoca prevalsero altre esigenze di bilancio, si decise di finanziare le infrastrutture piuttosto che i treni e quella speranza di una nuova politica si fermò subito.

Quella dei nuovi treni è una emergenza vera - l'affollamento dei convogli sta diventando sempre più una ragione dei ritardi per la difficoltà di accesso alle carrozze e di chiusura delle porte – che deve essere affrontata con urgenza e anche lucidità. Dobbiamo considerare infatti che con le gare nelle diverse Regioni potranno essere imprese diverse a operare il servizio e quindi la proprietà dei treni è una questione che va chiarita subito se si vuole investire in questa direzione. Per dare una idea dei numeri sono oltre 9mila i treni regionali in servizio ogni giorno in Italia da Ragusa a Aosta (Trenitalia, Trenord, CTI, Atac, ecc.).

nuovi che si vedono in circolazione sono stati comprati dalle Regioni (circa 400) con fondi propri o europei mentre Trenitalia nell'ambito dei Contratti di Servizio ha finanziato l'acquisto di 210 nuovi treni e il rinnovamento di 235. Siamo dunque molto lontani da un programma di vera trasformazione del parco rotabile. Ma come fanno negli altri Paesi europei? In **Francia** lo Stato finanzia con un miliardo di euro l'acquisto di nuovi treni all'interno del contratto che SNCF ha con le diverse Regioni (il Fondo Nazionale per il Trasporto Ferroviario in Francia vale ogni anno 4 miliardi che è la stessa cifra con cui in Italia viene finanziato l'intero Fondo TPL). In **Germania** sono le Regioni (Land) a comprare il materiale rotabile affidando il servizio tramite gara per una durata generalmente di 15 anni. In seguito alla liberalizzazione circa il 15/20% del trasporto ferroviario regionale è stato messo a gara con lotti di piccole e medie dimensioni. In **Spagna** la Renfe acquista i treni tramite finanziamenti statali, mentre i contributi delle Regioni sono solo per i servizi. Caso molto diverso è quello della **Gran Bretagna** dove, dopo la liberalizzazione dei servizi (la privatizzazione della rete è stata solo momentanea, ora gli investimenti e la proprietà sono di nuovo statali) sono state costituite 25 Train Operating Companies (TOCs) preposte all'espletamento dei servizi di trasporto passeggeri su determinate linee urbane, regionali o Intercity da mettere a gara. Sono state costituite 3 Rolling Stock leasing Companies (ROSCOs) cui è conferita la proprietà del materiale rotabile da cedere alle TOCs mediante contratti di leasing operativo, nate per ridurre le barriere in entrata (chi non aveva possibilità di costruire treni in poco tempo ha potuto semplicemente affittarli).

E in Italia? Al momento non c'è un modello chiaro, non sono previste risorse Statali e quelle regionali sono del tutto insufficienti, e non sono previsti sistemi di leasing come in Gran Bretagna. Eppure dare certezza alle risorse è una condizione indispensabile anche per far partire gli investimenti in un materiale rotabile tra più vecchi d'Europa, con oltre 20 anni di media di età. Solo con treni moderni e più capienti, in particolare sulle linee metropolitane, sarà possibile dare risposta ai disagi di una domanda in costante aumento e offrire un'alternativa a tutti coloro che oggi usano un'auto per muoversi nelle città e trovano convogli vecchi e affollati. Nella Legge di stabilità 2015 è stato reinserito un finanziamento per l'acquisto di materiale su gomma e rotabile che non aveva visto alcuna spesa o intervento nel corso del 2014, e che dobbiamo augurarci possa rappresentare una prima inversione di marcia. Per cambiare su serio la situazione occorre **riprendere il “progetto 1000 treni per i pendolari”, con un programma decennale che preveda almeno 300 milioni di Euro di risorse Statali per l'acquisto di treni regionali.** Un'altra scelta lungimirante sarebbe quella di prevedere una centrale unica di acquisto, in modo da lanciare gare per l'acquisto in accordo con le Regioni che permettano di ridurre i costi ma al contempo di far capire alle imprese del settore che si può investire in Italia nei prossimi anni e creare lavoro.

3) Priorità alle aree urbane

Una scelta indispensabile per uscire dalla crisi è quella di ripensare completando le priorità infrastrutturali, perché **sono nelle città le “grandi opere” che servono all'Italia.** E' infatti nelle aree urbane che si concentra la larga parte della domanda di spostamento delle persone ed occorre spostare nei nodi urbani la voce maggioritaria della spesa per infrastrutture. Del resto, il fallimento della Legge Obiettivo è ormai evidente (sono 200 le opere “strategiche” per il solo comparto trasportistico per 300 miliardi di euro di spesa teorica).

Il cambiamento passa per una scelta che ci deve riportare in Europa, visto che è comune a tutti gli altri Paesi europei: **il 50% della spesa nazionale e regionale per le opere pubbliche deve andare alla realizzazione di nuove linee di metropolitane e del servizio ferroviario pendolare, di tram.** In modo da realizzare finalmente nuove linee di metropolitane e di tram, gli interventi di ammodernamento delle linee urbane, con binari dedicati al trasporto regionale e metropolitano, ma anche tratte di aggiramento per le merci, nuove stazioni attrezzate con parcheggi e servizi, nuovi collegamenti. Nelle altre città europee è a queste linee che si guarda con più attenzione, per garantire percorrenze medie più elevate e con minori interruzioni, con treni più capienti a due piani. Del resto in aree con queste densità di abitanti (e di auto in circolazione), solo una mobilità pubblica incentrata su ferrovie suburbane e metropolitane, integrata con il servizio di trasporto pubblico locale e con una rete di percorsi ciclabili, può rappresentare una risposta ai problemi di congestione. Non è una ricetta “ambientalista”, ma quanto si è fatto in anni recenti in tutti i Paesi europei e si continua a fare.

Senza un radicale cambio delle priorità sarà impossibile nei prossimi dieci anni vedere realizzate opere di straordinaria urgenza come sono il completamento dell'anello ferroviario di Roma, il Sistema Ferroviario Metropolitano in Veneto, i raddoppi dei binari nelle principali tratte ferroviarie urbane, progetti di metropolitane e tram oramai senza speranza. Queste opere infatti non sono nel programma di RFI, non sono nello Sbocca Italia ne nell'elenco di opere del Piano che il Governo Renzi ha proposto a Juncker e tanto meno nella Legge Obiettivo.

Per far capire da dove ripartire per cambiare priorità abbiamo inserito nella tabella successiva alcuni interventi infrastrutturali urgenti nelle città e che oggi sono senza speranza. Opere indispensabili per ridare speranza ai Sindaci e ai cittadini di vedere finalmente realizzate opere che si aspettano da decenni.

LE "GRANDI OPERE" DA REALIZZARE NELLE CITTA'

Infrastrutture	Stime costi totali (mln di Euro)	Finanziamenti disponibili al 2014 (mln di Euro)
Torino: completamento metropolitana Linea 1 tratte Cascine-Vica e Lingotto-Bengasi	803,94	497,87
Milano: potenziamento linea Gallarate-Rho (tratta Parabiago-Gallarate)	325,90	0
Milano: Passante merci Nord-Sud	1.200	0
Milano: potenziamento linea Seregno-Bergamo	1.000	82,6
Milano: raddoppio Milano-Mortara tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina	390,51	0
Milano: metro tram Milano-Limbrate	100	60
Genova: prolungamento metropolitana Brin-Canepari e Brignole-Stadio	156,43	0
Genova: completamento raddoppi Ventimiglia-Genova	1.540,1	43
Genova: raddoppio tratta Genova Voltri-Acqui Terme	1.200	0
Padova: Sistema Tranviario fasi 2 e 3	174,65	53,90
Veneto: Sistema Ferroviario Regionale tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Altino/Portogruaro, Padova/Monselice	314,65	193,9
Bologna: quadruplicamento tratta Bologna Mirandola-Ozzano	87,8	0
Modena: metro filovia prima e seconda tratta	91,9	37,77
Firenze: realizzazione linee 2 e 3 della tramvia	1.025,10	754,90
Firenze: tram-treno della Piana	270	0
Firenze: raddoppio Faentina tra Firenze e Borgo S. Lorenzo	600	0
Roma: completamento anello ferroviario, metro C tratta Colosseo-Venezia, raddoppio dei binari nelle linee FL per i Castelli, Viterbo.	2.100	370
Roma: tram Termini-Vaticano	80	0
Roma: tram Ponte Mammolo-Cinecittà	82	0
Roma: prolungamento metro B (Rebibbia-Casal Monastero)	556	0
Roma: prolungamento metro B1	645	0
Roma: raddoppio Roma-Nettuno	500	79,7
Roma: quadruplicamento tratta Capannelle-Ciampino	62	0
Roma: gronde merci Nord e Sud	1.392	23
Napoli: completamento linea metropolitana tronco Capodichino Aeroporto-Centro	1.031	245,43

Direzionale		
Napoli: raddoppio Circumflegrea tratta Pianura-Pisani	41,31	0
Bari: nodo ferroviario Nord e Sud	1.024	0
Matera: completamento raccordo Ferrandina-Matera	200	0
Catania: interrimento stazione e prolungamento metro Stesicoro-Aeroporto	1.005	102,98
Messina: raddoppio linea ferroviaria Giampilieri-Fiumefreddo	2.270	258,23
Ragusa: metropolitana di superficie	30	0
TOTALE	20.229,29	2.803,28

Legambiente 2014

4) Qualcuno che ascolti i pendolari

E' un tema fondamentale per la gestione del trasporto pubblico quello di *mettere al centro gli utenti della mobilità*, i milioni di pendolari delle aree urbane. Occorre operare una rivoluzione nell'attenzione e interlocuzione diretta con cittadini e comitati pendolari, nella disponibilità all'ascolto e al confronto che permetta di migliorare il servizio e fidelizzare i viaggiatori. Si deve superare la situazione attuale di confusione di ruoli e responsabilità sui treni che circolano sulla rete. Come negli altri Paesi europei deve essere una struttura pubblica – un'agenzia regionale o metropolitana - l'interlocutore di chi viaggia in treno, con la responsabilità di dare le informazioni, di rispondere delle lamentele e di coinvolgere gli utenti rispetto a innovazioni che riguardano la rete, di interloquire con i diversi attori (reti e operatori, stazioni). Migliorare la qualità dipende anche molto dall'attenzione ai problemi delle linee e delle stazioni, dalla disponibilità ad ascoltare e a portare miglioramenti che possono contribuire alla qualità del servizio. Nelle città europee – il migliore esempio è probabilmente Madrid - il confronto, la partecipazione e l'informazione dei pendolari sono considerati fondamentali per "catturare" nuovi utenti e monitorare il servizio sulla rete. Una questione di diritti ma anche commerciale per il nostro Paese, è possibile che quasi tre milioni di persone che ogni giorno prendono il treno non interessino a nessuno? Eppure, come avviene all'estero, questo segmento di domanda, che viaggia tutti i giorni, può essere interessante almeno quanto quello dell'Alta Velocità, perché "fidelizzabile". Una delle grandi novità di questi anni è l'attenzione al cliente di cui sulle linee ad alta velocità è possibile usufruire. Ai 50mila passeggeri che ogni giorno viaggiano sulla linea tra Napoli e Torino sono dedicate attenzioni, sono presentate offerte sempre più articolate, nuovi treni e investimenti. A dimostrare che dentro un'azienda pubblica come le FS vi sono capacità e competenze che oggi vanno applicate nei confronti del trasporto regionale. Da ultimo proprio i viaggiatori dell'alta velocità hanno visto un miglioramento anche sul tema dei **rimborsi**, per cui 30 minuti di ritardo del treno saranno sufficienti (rispetto ai 60 attuali), ma appunto **solo sui treni a mercato**. Le richieste di rimborso per ritardi potranno essere presentate entro tre giorni dall'arrivo a destinazione invece dei 20 attuali ed inoltre sono stati anche previsti bonus (non in denaro) pari al 25% del prezzo del biglietto sui servizi nazionali di media e lunga percorrenza, da scontare in viaggi successivi.

Alla nuova Autorità dei Trasporti spetterebbe questo compito ma ancora troppo lenti sono i primi passi, per arrivare a una situazione nella quale siano chiare le condizioni attraverso cui i cittadini possano avere garanzia che dal processo di liberalizzazione siano tutelati, e quindi rispettati i diritti e la qualità del servizio. E' una sfida delicata, perché occorre attuare una Direttiva Europea che prevede la liberalizzazione nel settore ferroviario stabilendo ruoli chiari anche nel controllo degli investimenti e dell'offerta. La Legge stabilisce che l'Autorità debba individuare gli obiettivi e i livelli essenziali di servizio che si devono garantire, e quindi i diritti per i cittadini che ogni giorno si spostano in treno. Perché l'Authority dovrà proprio avere quel fondamentale ruolo di controllo del sistema, in modo da garantire un efficace funzionamento del servizio, verificando le tariffe applicate nelle gare, garantendo la concorrenza sulla base di indirizzi chiari. In modo che le Regioni possano arrivare a "lanciare" gare dove si punti sul serio a aumentare il numero di treni in circolazione e migliorare la qualità del servizio. Già oggi sono 22 i gestori che si occupano del servizio regionale (in primis ovviamente Trenitalia), ma nei prossimi anni questo servizio si dovrà riorganizzare attraverso le gare per funzionare meglio, ridurre i costi, integrarsi con il trasporto su gomma. Al momento la prima delibera dell'Autorità ha riguardato solo i servizi ferroviari ad Alta Velocità, perché a mercato, intervenendo comunque su un punto importante come quello dei pedaggi, abbassati del 37%. La

liberalizzazione apre delle sfide delicatissime che, se ben affrontate, possono produrre innovazioni importanti per la gestione del settore. Ad esempio nel rendere più chiari i ruoli ed efficiente il servizio. Perché in una prospettiva per cui a far muovere i treni saranno operatori privati o pubblici come Trenitalia (ma scelti attraverso una gara), cambia profondamente il ruolo delle Regioni che diventano l'interlocutore da un lato di chi opera il servizio e dall'altra dei pendolari. Guardando alle realtà delle città europee si evidenzia l'importanza della scelta di un chiaro modello di gestione e integrazione del servizio ferroviario locale. Da Londra a Madrid, da Parigi a Berlino, sono diversi i modelli per la gestione del servizio di mobilità pubblica ferroviaria suburbana e di trasporto locale. Ma tutti sono accomunati da una chiara regia pubblica (attraverso un'agenzia) che ha il compito di definire gli obiettivi, di operare i controlli e intervenire con sanzioni nei confronti delle aziende (pubbliche o private che siano), di essere l'interlocutore per chi viaggia in treno.

1. LE POLITICHE REGIONALI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO

E' dal 2000 che le Regioni hanno la piena responsabilità per quanto riguarda le politiche in materia di servizio ferroviario locale. Sono infatti subentrate allo Stato nel ruolo di interlocutore con i diversi concessionari che operano il servizio regionale e dal 2001 hanno avuto trasferite le risorse, già destinate al finanziamento del servizio ferroviario locale. Alle Regioni spetta dunque definire con i gestori, operanti in concessione sul proprio territorio, la quantità, i costi e gli standard di qualità dei servizi ferroviari erogati. Le "prestazioni" sono stabilite 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 mancato rispetto degli indici di qualità definiti dallo stesso Contratto.

Questa riforma ha coinvolto da subito le Regioni a Statuto Ordinario, mentre il processo per quelle a Statuto Speciale si è mosso più lentamente e si sta completando in questi ultimi anni. Il Friuli Venezia Giulia e le due Province Autonome di Trento e Bolzano sono da anni ormai subentrate al Ministero dei Trasporti nei rapporti con i gestori locali, mentre Sicilia, Sardegna e Valle d'Aosta ancora devono concludere questo iter. Proprio in questi giorni la Regione Sardegna e Trenitalia stanno discutendo sulla firma della convenzione per il Contratto di Servizio da 43 milioni di euro.

La novità più importante introdotta negli ultimi anni riguarda il passaggio ai contratti di 6 anni (rinnovabili con altri 6) con Trenitalia attraverso contratti a catalogo che hanno definito le caratteristiche dell'offerta (numero di carrozze, tipo di carrozze, ecc.), comprensivi non solo della sua effettuazione ma del pedaggio sulla rete e dei servizi accessori (personale, biglietterie, informazione, ecc.). In Emilia-Romagna e Lombardia con l'introduzione dei nuovi contratti si è andati nella direzione di consorzio le imprese del servizio ferroviario con l'obiettivo di arrivare ad una più efficace integrazione. Strada che sta intraprendendo anche la Regione Campania sia per il trasporto su ferro sia per quello su gomma.

Nella tabella che segue sono raccontati i numeri salienti che descrivono il trasporto ferroviario locale nelle varie Regioni italiane, l'estensione della rete, il numero dei viaggiatori ed i diversi gestori presenti. La maggiore **domanda di trasporto pendolare è concentrata**, in ordine decrescente, nelle Regioni **Lombardia, Lazio, Campania, Toscana, Piemonte, Emilia-Romagna, Veneto, Puglia e Liguria** che messe assieme contano oltre 2 milioni e 520mila viaggiatori al giorno, praticamente il 90% del totale.

La novità dell'ultimo biennio riguarda i cambiamenti avvenuti in alcune Regioni che hanno visto diminuire il numero dei pendolari su ferro. **Campania, Piemonte e Sicilia su tutte**, ma anche **Emilia-Romagna, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Abruzzo, Lazio e Calabria** (in forme più lievi), mentre la **Puglia** è la Regione con la **crescita** più netta di pendolari nell'ultimo anno, passando dai 138.300 del 2013 ai 150.430 dell'ultimo anno. Sono **sempre di più i pendolari anche sulle ferrovie** delle Province Autonome di Bolzano e di Trento, in Umbria e Basilicata.

Come descritto in precedenza (Cfr. Premessa del Rapporto) non si può escludere che questi cambiamenti siano legati ai tagli effettuati nel corso delle ultime stagioni in alcune Regioni, unitamente agli aspetti più generali della crisi (disoccupazione e minori disponibilità economiche).

LA RETE FERROVIARIA E I VIAGGIATORI NELLE REGIONI ITALIANE, 2013

Regione	Estensione della rete ferroviaria regionale	Numero viaggiatori/giorno	Numero abbonati	Gestori
Abruzzo	674	19.544	8.180	Trenitalia, Ferrovia Sangritana
Basilicata	464	8.500	4.400	Trenitalia, Ferrovie Appulo Lucane
Calabria	1.327	23.500	15.400	Trenitalia, Ferrovie della Calabria
Campania	1.229	271.553	114.543	Trenitalia, Circumvesuviana, Sepsa, MetroCampania Nordest
Emilia-Romagna	1.400	198.000	44.000	Trenitalia, TPER, Consorzio Trasporti Integrati

Friuli V. G.	445	15.194	n.d.	Trenitalia, Ferrovie Udine-Cividale
Lazio	1.379	540.000	n.d.	Trenitalia, ATAC
Liguria	575	94.000	19.000	Trenitalia
Lombardia	1.920	670.000	200.000	Trenord
Marche	391	28.946	n.d.	Trenitalia
Molise	268	4.853	3.597	Trenitalia
Piemonte	1.964	203.500	1.920.000*	Trenitalia, Gruppo Torinese Trasporti
Puglia	1.548	150.430	830.009*	Trenitalia, Ferrovie del Sud Est, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane, Ferrotramviaria
Sardegna	637	19.135	1.940 (annuali) 451.667 (mensili)	Trenitalia, ARST
Sicilia	1.543	37.000	21.000	Trenitalia, Circumetnea
Toscana	1.561	237.000	54.800	Trenitalia, Trasporto Ferroviario Toscano
Pr. Aut. Trento	196	22.300	n.d.	Trenitalia, Ferrovia Trento-Malè
Pr. Aut. Bolzano	301	29.300	125.000*	Trenitalia, SAD
Umbria	529	30.288	5.133	Trenitalia, Umbria Mobilità
Valle d'Aosta	102	4.127	1.800	Trenitalia
Veneto	1.190	161.600	65.700	Trenitalia, Sistemi Territoriali
TOTALE	19.643	2.768.770		

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2014.

*Inclusi altri mezzi di trasporto (trasporto su gomma, funivie etc..)

Il Rapporto Pendolaria 2014 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. Purtroppo però a differenza che negli altri Paesi europei le risorse per il servizio si sono ridotte nel tempo. Nella tabella che segue viene approfondito il quadro delle risorse a disposizione per il servizio ferroviario nelle diverse Regioni.

Le differenze, in negativo, sulla quantità di treni*km in alcune Regioni sono impressionanti. In **Calabria** dal 2010 ad oggi (per la sola Trenitalia) si è passati da 7,4 a 5,8 milioni; in **Campania** da 11,8 a 9,2 milioni, ma anche la Puglia, Basilicata ed Abruzzo hanno visto una diminuzione seppur in quantità inferiore.

Ma è anche il caso della **Liguria** che nel 2010 vedeva un totale di treni*km di oltre 7,1 milioni ed oggi è scesa a 6,5 ed un CdS calato al valore di 77,45 milioni di euro.

La **Lombardia** invece mostra l'incremento maggiore, arrivando ad un totale di oltre 443 milioni di euro come valore del CdS, ancora in aumento rispetto ai 425 milioni dello scorso anno (e soprattutto rispetto ai 403 milioni di euro del 2012 ed ai 402 del 2011) per 42,2 milioni di treni*km (contro i 40,9 nel 2012). La **Sicilia** invece è l'unica grande Regione rimasta senza un Contratto di Servizio e di conseguenza senza alcun investimento serio in questo settore. Va detto che è stato trovato finalmente un accordo di massima tra la Regione ed il Ministero, ma rimane che in questi anni la Sicilia ha perso quasi 1,5 milioni treni*km e quasi del tutto i treni a lunga percorrenza da e per il nord.

La scadenza dei CdS è imminente per molte Regioni (Marche, Lazio, Lombardia, Liguria, Campania, Toscana, Umbria, Basilicata, Calabria, Veneto, Molise, Abruzzo, Friuli Venezia Giulia, Trento e Bolzano il 31 Dicembre 2014, mentre per la Puglia è il 2015 la data del possibile rinnovo), la Sardegna e la Valle d'Aosta ancora devono subentrare allo Stato per sottoscrivere autonomamente l'accordo ma proprio in questi giorni la Regione Sardegna e Trenitalia stanno discutendo sulla firma della convenzione per il contratto di servizio da 43 milioni di euro. In Emilia-Romagna si aspetta solo l'apertura delle buste per aggiudicare il vincitore della gara che già si è tenuta, mentre in Piemonte è stata annunciata la suddivisione in tre gare per i servizi ferroviari (Centro-Nord, Centro-Sud ed area Torinese) in cui i proponenti potranno includere anche le

14 linee tagliate negli ultimi anni. La Campania è in una fase di prequalifica delle gare che dovrebbero portare a liberalizzazione tutto il settore dei trasporti. Attualmente esistono 135 aziende di trasporto pubblico in Campania e l'intenzione è quella di arrivare a 3 per il ferro (rete RFI, rete EAV, Metropolitane di Napoli) A cui si aggiungeranno 5 su gomma.

I CONTRATTI DI SERVIZIO NELLE REGIONI ITALIANE, 2014

Regione	Importo CdS 2013 (Mln €)	Treni*Km/anno da CdS (Mln)
Abruzzo	Trenitalia: 43,71 Ferrovia Sangritana: 13,2 TOTALE: 56,91	3,7 0,844 TOTALE: 4,544
Basilicata	Trenitalia: 26 FAL: 22 TOTALE: 48	1,55 0,748 TOTALE: 2,298
Calabria	Trenitalia: 85,95 Ferrovie della Calabria: 26,85 TOTALE: 112,8	5,85 0,897 TOTALE: 6,747
Campania	Trenitalia: 143,4 Gruppo EAV: 150,1 TOTALE: 293,5	Trenitalia: 9,27 Circumvesuviana: 3,46 Sepsa: 1,52 MetroCampania Nord Est: 1,38 TOTALE: 15,63
Emilia-Romagna	Consorzio Trasporti Integrati: 119,6	17,83
Friuli V. G.	Trenitalia: 40,5 Ferrovie Udine-Cividale: 2 TOTALE: 42,5	2,88 0,234 TOTALE: 3,114
Lazio	Trenitalia: 219 Met.Ro.: 91,8 TOTALE: 310,8	17,28 3,97 TOTALE: 21,25
Liguria	Trenitalia: 77,45	6,5
Lombardia	Trenord: 443,8	42,2
Marche	Trenitalia: 42,1	4,06
Molise	Trenitalia: 25,655	2
Piemonte	Trenitalia: 196,2 GTT: 20,2 TOTALE: 216,4	18,37 0,95 TOTALE: 19,32
Puglia	Trenitalia: 57 Ferrovie del Sud Est: 133,7 Ferrovie del Gargano: 21 Ferrotramviaria: 35,3 FAL: 19,3 TOTALE: 266,3	6,5 3,8 0,98 1,8 0,72 TOTALE: 13,8
Sardegna	Trenitalia: 40,46 ARST: 25,17 TOTALE: 65,63	3,668 1,01 TOTALE: 3,678
Sicilia	Trenitalia: non sottoscritto Circumetnea: 16	9,13 0,76 TOTALE: 9,89
Toscana	Trenitalia: 224,1 TFT: 5,8 TOTALE: 229,9	22,4 0,76 TOTALE: 23,16
Pr. Aut. Trento	Trenitalia: 27,24 Ferrovia Trento-Malè: 11,65 TOTALE: 38,89	2,289 0,889 TOTALE: 3,178
Pr. Aut. Bolzano	Trenitalia: 38,48 SAD: 18,95 TOTALE: 57,43	2,819 2,187 TOTALE: 5,006
Umbria	Trenitalia: 36,19 UmbriaMobilità: 5,19 TOTALE: 41,38	3,717 1,19 TOTALE: 4,907
Valle d'Aosta	Nessun CdS con la Regione, ma direttamente con lo Stato	1,754
Veneto	Trenitalia: 129,46	14,439

	Sistemi Territoriali: 7,2	0,489
	TOTALE: 136,66	TOTALE: 14,928

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2014

Non si può certo trascurare il fatto che ci troviamo a valle di una situazione drammatica, a causa di un susseguirsi di manovre governative che hanno tagliato i fondi per i pendolari. Il Governo Monti, con la manovra di fine 2012, ha provato a ridare parte delle risorse (in precedenza tagliate) ma la situazione è rimasta complicatissima, soprattutto per l'incertezza dentro cui si muovono le politiche, oltre che per una mancanza oggettiva di finanziamenti sufficienti. Per coprire questo buco alcune Regioni sono intervenute con riduzioni del servizio e aumenti delle tariffe, ed anticipando con propri fondi quanto dovrebbe essere trasferito dallo Stato.

Il caso più eclatante è stato quello della **Lombardia** dove nel 2011 le tariffe sono state aumentate del 23,4% ma c'è da sottolineare come non sia stato effettuato alcun taglio al servizio né ci siano stati aumenti successivi (se non adeguamenti all'inflazione). Nel corso del 2014 l'aumento più consistente ha riguardato la **Calabria** con un +20% ed un servizio sempre più carente sia in qualità sia in quantità dei treni circolanti. Ma il costo dei biglietti nei recenti anni ha visto aumenti in **Piemonte del 47%**, in **Abruzzo del 25%**, in **Toscana per oltre il 21%** (ma con tariffe scontate per i redditi bassi) nel Lazio del 15% ma con un servizio inadeguato, ed in Liguria dove gli aumenti che si sono susseguiti hanno portato ad un +41% rispetto al 2011. Aumenti consistenti nel corso del periodo 2011-2014 si sono registrati anche in Umbria (+25%), Campania (+23,7%). Proprio in **Campania** nel corso del biennio 2011-2012 si è assistito ad una diminuzione dei servizi drammatica, seppur in minima parte arginata nell'ultimo anno.

Nelle tabelle successive viene fatta una panoramica delle spese regionali aggiuntive per servizi ferroviari per anno, nel periodo dal 2004 al 2014 (con i dati di previsione), e poi i finanziamenti totali. Nelle Regioni a maggiore domanda pendolare troviamo dati molto interessanti perché permettono di capire, a parità di numero di pendolari, chi ha stabilito come prioritario il tema del trasporto ferroviario e chi non lo ha fatto.

Per il servizi aggiuntivi dell'anno in corso la **Lombardia** ha elargito 151,9 milioni di euro, una cifra che come in precedenza rimane elevata ma che comunque non deve distogliere l'attenzione dai problemi dei pendolari di questa Regione. In particolare un ragionamento va fatto confrontando popolazione ed estensione lombarde con le altre grandi macroregioni economiche europee. In questo caso si capisce subito come in Lombardia il gap rispetto a linee suburbane e metropolitane sia ancora molto alto (la popolazione della Lombardia può essere confrontata con quella di Londra o con quella della Catalogna, si veda ultimo capitolo per i dati). Al contrario **l'offerta di autostrade**, inclusi i numerosi nuovi tratti in fase di realizzazione o in progetto, rimane preponderante, come in parallelo il tasso di motorizzazione che nella Provincia di Milano è oltre le 582 automobili per 1.000 abitanti, mentre a Londra è di 328 ed in Catalogna è di circa 480.

La Provincia di **Bolzano** ha stanziato 62,2 milioni, l' **Emilia-Romagna** 49 milioni. Anche in questi due casi i finanziamenti sono sempre stati costanti in particolare nel corso degli ultimi 6-7 anni. Con 45,1 milioni di euro troviamo poi la **Toscana** e con 40,9 il **Friuli Venezia Giulia**, anch'esse Regioni che si sono dimostrate più attente di altre nella costanza dei finanziamenti.

Sul versante opposto mostrano dati estremamente negativi Regioni come la **Calabria**, l' **Abruzzo**, il **Molise**, la **Sicilia**, la **Puglia** e soprattutto il **Lazio** che hanno stanziato solo pochi milioni di euro nel lungo periodo o addirittura nel caso del Molise niente. Migliora la situazione della **Campania** dove dopo un periodo senza alcuno stanziamento aggiuntivo per i servizi ferroviari si è tornati ad investire nel settore, anche se la situazione attuale dei pendolari rimane estremamente critica. Va citata poi la **Sardegna** che con fondi regionali ha stanziato 4 milioni di euro per la copertura delle metropolitane leggere di Cagliari e Sassari ed altri circa 4 milioni per i servizi di Trenitalia.

RISORSE REGIONALI AGGIUNTIVE 2004/2014 PER SERVIZI (in Mln di €)

Regione	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Abruzzo	1,5 T.	2,1 T.	4,3 T.	2,1 T.	1,51 T.	2,29 T.	3,16 T. 1,5 FS	0	0	0	0
Basilicata	0	0	0	0	1,4 FAL	1,4 FAL	1,8 FAL	2 FAL	2,11 FAL	2,14 FAL	2,17 FAL
Calabria	0	0	0	8,678 FC	0,39 FC	0,35 FC	0,74 FC	0,74 FC	0	0	0

Campania	1,68 C.	1 T. 0,75 MCNE 9,6 C.	3,33 T. 2,4 MCNE 9,6 C.	3,33 T. 2,4 MCNE 9,6 C.	3,33 T. 2,4 MCNE 9,6 C.	6,06 T. 7,22 MCNE 8,1 C.	0	0	0	38,4	n.d.
Emilia-Romagna	0	0,51 FER	2 T. 1 FER	2 T. 2 ATC 0,5 ATCM	31,86 CTI	31,35 CTI	44,08 CTI	67,96 CTI	48,04 CTI	48,93 CTI	39,63 CTI
Friuli V. G.	0	0	0	0	0	0	36,2 T. 2,1 FUC	36,2 T. 2,1 FUC	36,2 T. 2,2 FUC	38,8 T. 2,1 FUC	40,6 T. 3,5 FUC
Lazio	20,31 MT	22,45 MT	32,5 MT	1,95 T. 31,87 MT	1,99 T. 31,87 MT	1,99 T. 31,87 MT	0	0	0	0	0
Liguria	0	0	0	1,5	1,5	5,15	7,7	5,9	77,9	13,29	n.d.
Lombardia	3,6 TN	7,5 TN	22 TN	24 TN	24 TN	54,6 TN	59,6 TN	74,1 TN	169,6 TN	151,9 TN	155,5 TN
Marche	0,89	0,89	0,89	1,18	1,18	1,6	2,78	1,9	3,2	3,4	n.d.
Molise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Piemonte	9,73 T.	9,73 T. 2 GTT	9,73 T. 2 GTT	9,73 T. 2 GTT	10,11 T. 3,438 GTT	13,39 T. 3,841 GTT	11,2 T. 3,634 GTT	13 T. 3,86 GTT	4,1 T. 3,623 GTT	4 T. 2,522 GTT	n.d.
Pr. Aut. Trento	3,7 T. 8,2 TM	3,83 T. 8,16 TM	5,4 T. 8,2 TM	7 T. 10,96 TM	10,35 T. 10,98 TM	24,86 T. 10,98 TM	27,33 T. 11,1 TM	28 T. 11,51 TM	27,62 T. 11,67 TM	27,24 T. 11,65 TM	n.d.
Pr. Aut. Bolzano	2,202 T.	2,124 T. 5,232 SAD	3,766 T. 6,719 SAD	4,518 T. 8,271 SAD	8,754 T. 11,182 SAD	36,96 T. 16,97 SAD	39,7 T. 17,89 SAD	39,66 T. 19,45 SAD	38,44 T. 19,21 SAD	37,92 T. 24,29 SAD	35,8 T. 27,52 SAD
Puglia	0	0	0	0	0	1,5 FG	0	0	0	0	0
Sardegna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,05 T. 4 ARST	n.d.
Sicilia	0	11,06 T.	1,27 T.	2,3 T.	2,3 T.	2,3 T.	2,3 T.	2,3 T.	2,3 T.	2,3 T.	2,3 T.
Toscana	0	9,5 T.	17,2 T. 0,38 TFT	21,5 T. 0,47 TFT	31,9 T. 0,84 TFT	37,7 T. 0,92 TFT	40,4 T. 1 TFT	41,6 T. 1 TFT	48,9 T. 1,2 TFT	43,7 T. 1,4 TFT	n.d.
Umbria	0	0	0	0	0	0	0	0	0,54 T. 1,818 UM	0	1,818 UM
Valle d'Aosta	0,534	0,535	0,501	0,501	0,388	0,38	0,346	0,405	0,511	0,503	0,225
Veneto	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,82 ST	3,82 T. 1,16 ST	3,88 T. 2,07 ST	24,36 T. 1,173 ST	3,1 T. 0,94 ST	3,1 T.

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2014

Note: Dove non specificato esiste il solo gestore Trenitalia. Negli anni 2007 e 2009 la Regione Piemonte ha finanziato con 32 milioni di euro totali i servizi aggiuntivi della metropolitana di Torino.

Abbreviazioni: T. = Trenitalia; FAL = Ferrovie Appulo Lucane; FC = Ferrovie della Calabria; ST = Sistemi Territoriali; TN = Trenord; FUC = Ferrovie Udine-Cividale; C. = Circumvesuviana; MCNE = Metro Campania Nord Est; FER = Ferrovie Emilia-Romagna; GTT = Gruppo Torinese Trasporti; FG = Ferrovie del Gargano; FSE = Ferrovie del Sud Est; FT = Ferrotranviaria; S. = Sepsa; MT = Met.Ro.; FCU = Ferrovia Centrale Umbra; SAD = Trasporto Locale Alto Adige; TFT = Trasporto Ferroviario Toscano; FS = Ferrovia Sangritana; UM: Umbria Mobilità; A: ATAC; TM: Trento-Marilleva.

La tabella sugli investimenti per il **materiale rotabile** è particolarmente importante dal punto di vista dei pendolari perché **mette in evidenza i fondi per l'acquisto di nuovi treni** e, proprio per questo motivo, si è deciso di considerare anche gli stanziamenti provenienti dai Fondi FAS, per mostrare chi ha scelto di spostare qui, invece che su altre voci di spesa, queste risorse. Anche in questo caso **la Lombardia è la realtà dove nell'ultimo anno si è investito di più** grazie ai 132,2 milioni di euro per l'acquisto di 14 nuovi treni. Da segnalare poi il **Lazio** dove almeno sull'acquisto del materiale rotabile, grazie ai Fondi FAS in passato ed ora a stanziamenti da bilancio, vengono ogni anno spesi circa 35 milioni di euro destinati a Trenitalia che consentiranno di completare l'acquisto di 26 nuovi treni entro i primi mesi del 2015. La Provincia di **Bolzano** con 34 milioni di euro ha finanziato l'acquisto di 4 nuovi treni FLIRT a 6 carrozze per le linee Merano-Bolzano e Fortezza-S. Candido.

In **Emilia-Romagna**, sono stati 20 i milioni di euro (da fondi FAS) destinati a FER per nuove locomotive e vagoni, a cui si sono aggiunti 2,9 milioni come cofinanziamento regionale per l'acquisto di 12 nuovi elettrotreni a 5 casse. In **Campania** si è tornati ad investire nell'acquisto di nuovo materiale rotabile con 17,3 milioni per l'acquisto di parte dei nuovi treni per la Circumvesuviana e di quelli per Sepsa (oltre ad alcuni *revamping*), mentre in Provincia di **Trento** sono 18 i milioni spesi per l'acquisto di 2 nuovi treni destinati a Trenitalia. In **Veneto** a Sistemi Territoriali sono andati 12,9 mln, in Basilicata 12,8 milioni per i treni di FAL ed in **Puglia** sono stati spesi 8,2 milioni di euro sempre per i treni gestiti da Ferrovie Appulo Lucane. Seguono la **Liguria** (2,6 mln) e le **Marche** (1,25). In **Umbria** sono stati solo 0,5 i milioni per ammodernamento di convogli destinati ad UmbriaMobilità. In **Sicilia** si è fermato ormai da tempo il piano di cofinanziamento regionale per l'acquisto di treni Minuetto avviato negli anni passati e nessun investimento risulta nel 2013.

RISORSE REGIONALI AGGIUNTIVE 2004/2014 PER MATERIALE ROTABILE (in Mln di €)

Regione	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Abruzzo	0	1 T. 1,5 FS	0,5 T.	0	0	0	0	4,2 FS	0	0	0
Basilicata	0	0	9,46 FAL	1 T.	1 T. 0,3 FAL	1 T. 0,843 FAL	1 FAL	12,3 T. 1,3 FAL	5 FAL	12,8 FAL	0
Calabria	0	0	0	0	0	6 FC	16,3 FC	0,5 FC	3 FC	0	0
Campania	2,065 C.	8,57 T. 18,59 C.	9,1 T. 14,46 C. 2,51 MCNE	0,7 T. 11,86 C. 3,37 MCNE	1,4 T. 11,66 C. 0,88 S. 5,41 MCNE 13,26 MCNE	19,71 C. 1,48 S. 5,41 MCNE	60 C. 15 S. 2 MCNE	9,5 MCNE 10,14 S.	6 C. 2,5 MCNE 16 S.	17,3 EAV	3,05 MCNE 4,28 S.
Emilia-Romagna	7,898 T.	16 FER	10,643 T. 25 FER	10 T.	8 T. 8,5 FER	22 FER	13,8 FER	0	36 FER	22,9 FER	6,7 FER
Friuli V. G.	0	7,665 T.	6,835 T.	0	0	2,7 FUC	50 T.	0	30 FUC	0	0
Lazio	17,15 T.	18,21 T.	4,98 T.	0	29 MT	35 T.	35,1 T.	35,1 T.	35,1 T.	35 T.	35 T.
Liguria	0	5,3	0	0,4	5,5	0,7	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
Lombardia	108,3 TN	45 TN	328 TN	72,2 TN	88 TN	8 TN	0	38 TN	0	132,2 TN	0
Marche	0	0	3,5	4,61	0	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25
Molise	0	3,15	0	0	0	2,9	2,263	1,472	0	0	0
Piemonte	0	38 GTT	24,47 T. 38 GTT	3,38 T.	22,3 T.	37,24 T.	12,17 GTT	10,5 T. 11 GTT	0	0	n.d.
Puglia	25 FSE 10,5 FAL	32,73 T. 12,42 FSE 3,5 FG	16,5 FT	13 FT	18,5 FSE 9,5 FG	5 FAL 2,5 FSE 3,3 FG 6,6 FT	20 FSE 40 FAL	19,6 FAL 3,75 FG	12,1 FG 5,2 FT	8,2 FAL	7,1 FT
Sardegna	14,86 T.	0	0	0	3,9 T.	4,89 T.	4,89 T.	2,38 T.	28 T.	0	3,5 T.
Sicilia	0	22,65 T.	14,95 T.	6,9 T.	8,05 T.	0	0	0	0	0	0
Toscana	8,1 T. 4,6 TFT	8,1 T. 4,6 TFT	10 T. 0,5 TFT	10 T.	5 T.	5 T. 3,6 TFT	5 T.	0	5 T. 1,7 TFT	5 T.	48 T.
Pr. Aut. Trento	7,8 T. 12 TM	7,8 T. 12 TM	7,8 T.	7,8 T.	7,8 T.	0	0	0	0	18 T.	n.d.
Pr. Aut. Bolzano	0	37,8 SAD	0	58 T.	58 SAD	0	0	0	42 SAD	34 T.	0

Umbria	0	0	5,55 FCU	11,52 FCU	2,54 FCU	3,025 FCU	2,825 FCU	0,325 UM	7 UM	0,521 UM	n.d.
Valle d'Aosta	0	0	0	0	7,273	0	0	0	0	0	6,65
Veneto	2,3 ST	7,58 ST	70,41 T. 1,15 ST	9,11 ST	2,44 ST	4,2 ST	2,5 ST	123 ST	6,35 ST	12,9 ST	9,5 ST

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2014

Note: Dove non specificato esiste il solo gestore Trenitalia

Abbreviazioni: T. = Trenitalia; FAL = Ferrovie Appulo Lucane; FC = Ferrovie della Calabria; ST = Sistemi Territoriali; TN = Treord; FUC = Ferrovie Udine-Cividale; C. = Circumvesuviana; MCNE = Metro Campania Nord Est; FER = Ferrovie Emilia-Romagna; GTT = Gruppo Torinese Trasporti; FG = Ferrovie del Gargano; FSE = Ferrovie del Sud Est; FT = Ferrotranviaria; S. = Sepsa; MT = Met.Ro.; FCU = Ferrovia Centrale Umbra; SAD = Trasporto Locale Alto Adige; TFT = Trasporto Ferroviario Toscano; FS = Ferrovia Sangritana.

Chi ha investito di più in valore assoluto per i servizi aggiuntivi ed il materiale rotabile **nel periodo 2004-2013**, è la **Lombardia** con 590,9 mln di Euro per i servizi e poco meno di 820 per il materiale rotabile, per un totale di circa 1.410 milioni di euro. Un recente esempio dell'inserimento di nuovi treni in questa Regione riguarda la linea ferroviaria **Milano-Monza-Lecco-Sondrio-Tirano** (una delle più affollate della Lombardia e del Nord Italia) che soffre da tempo di problemi infrastrutturali e di scarsa qualità del servizio. Dallo scorso settembre sono entrati in attività due nuovi treni della Alstom, Coradia Meridian, con cinque carrozze per treno ed oltre 252 posti a sedere. Proprio in queste settimane entreranno in funzione altri 4 convogli sulla stessa linea. Al secondo posto la Provincia di **Bolzano** con 570 milioni di euro spesi nel periodo 2004-2013. Segue l' **Emilia-Romagna** con circa 462 milioni di euro e poi il **Lazio** che però, con oltre 420 milioni di euro, non può essere paragonata agli investimenti fatti in altre realtà regionali vista la quantità di pendolari presenti. Continua con investimenti costanti la **Toscana**, con oltre 376 mln di Euro complessivi, di cui 300 per i servizi aggiuntivi. Chi in passato ha dato molto per questo tema è la **Campania**, con oltre 374 milioni in totale, anche se con periodi di stallo totale nei finanziamenti. Seguono la Province Autonome di **Trento** con quasi 350 mln, il **Piemonte** (320 milioni) e il **Veneto** (305 mln di euro).

Tra le Regioni del Mezzogiorno mostra buoni risultati anche la **Puglia** quasi esclusivamente per lo stanziamento complessivo di circa 270 milioni di euro destinati per la quasi totalità all'acquisto di nuovi treni e per molta parte finanziati con i Fondi FAS. Con circa 250 milioni di euro si colloca il **Friuli Venezia Giulia** seguita dalla **Liguria** con 135 milioni mentre, a notevole distanza rispetto alle prime, troviamo la **Sicilia** (80 milioni). La **Sardegna** segue con 64 milioni (con investimenti in materiale rotabile sia per Trenitalia sia per le metro tranvie di Cagliari e Sassari), la **Basilicata** con circa 57 milioni (con acquisti in nuovo materiale rotabile per le FAL) e poi la **Calabria** con 36. Nel resto del Paese le risorse stanziati per i pendolari sono ancora più esigue: è il caso di **Umbria, Marche, Abruzzo, Valle d'Aosta e Molise** (quest'ultimo con solo 9,7 milioni stanziati).

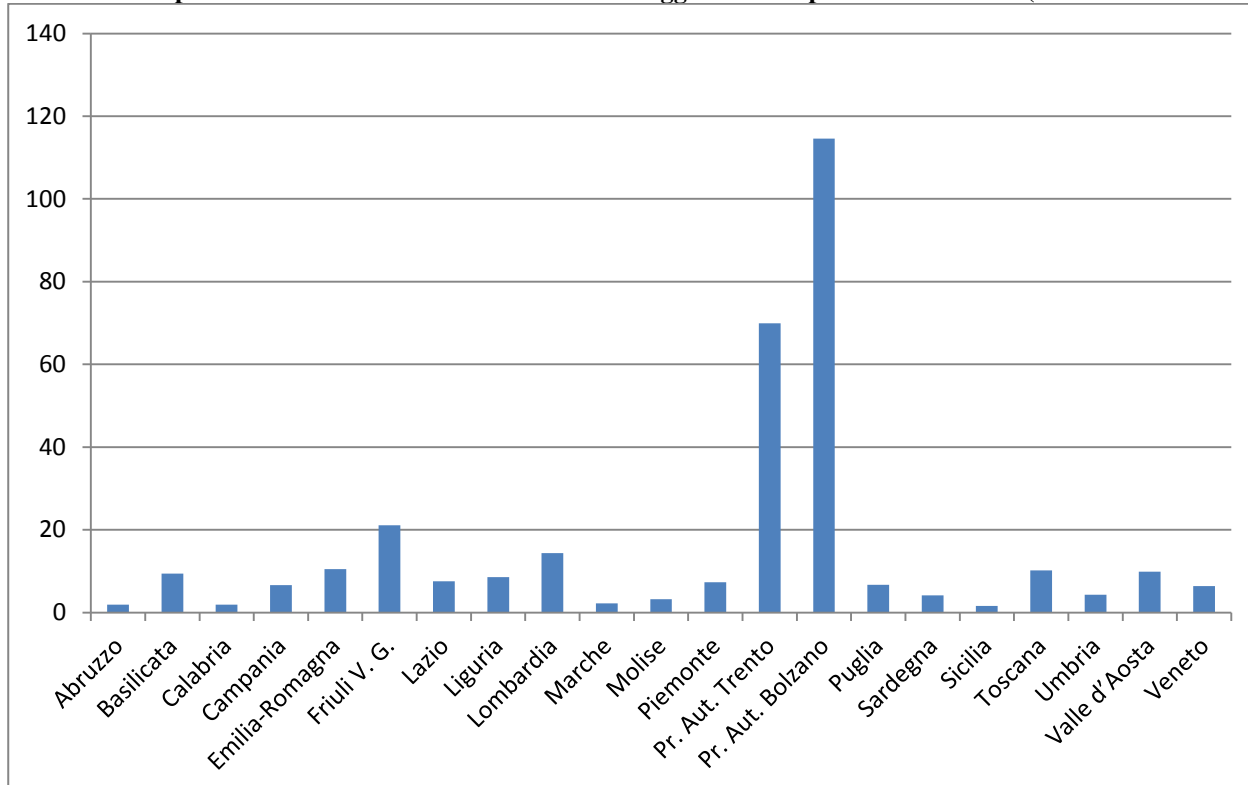
RISORSE REGIONALI TOTALI NEL PERIODO 2004-2013 (SERVIZI E MATERIALE ROTABILE)

Regione	Totale servizi (in Mln di Euro)	Totale materiale rotabile (in Mln di Euro)	Finanziamenti per abitante all'anno (in Euro)
Abruzzo	18,46	7,2	1,9
Basilicata	10,85	46,003	9,4
Calabria	10,898	25,8	1,9
Campania	111,8	263,465	6,6
Emilia-Romagna	280,93	180,741	10,5
Friuli V. G.	155,9	97,2	21,1
Lazio	176,8	244,64	7,6
Liguria	112,94	22,3	8,6
Lombardia	590,9	819,7	14,4
Marche	17,91	14,36	2,2
Molise	0	9,785	3,2
Piemonte	121,638	197,06	7,3
Pr. Aut. Trento	268,74	81	69,9
Pr. Aut. Bolzano	343,258	229,8	114,6
Puglia	1,5	267,9	6,7
Sardegna	8,05	58,92	4,2
Sicilia	28,43	52,55	1,6
Toscana	299,61	76,2	10,2
Umbria	2,358	33,306	4,3
Valle d'Aosta	4,604	7,273	9,9
Veneto	64,563	241,94	6,4

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2014

In **proporzione al numero di abitanti** delle singole Regioni possiamo capire ancora più nel dettaglio chi è stato virtuoso e chi meno, anche se rimane un dato statistico e che non esplicitare dove e come sono stati fatti gli investimenti nel trasporto regionale su ferro. Dal grafico successivo si capisce chiaramente come in Provincia di **Bolzano** la condizione dei pendolari sia decisamente migliore rispetto agli altri casi perché è l'unico territorio dove si è dato il corrispettivo di oltre 114 euro ad abitante tra il 2004 ed il 2013. Anche l'altra Provincia Autonoma, quella di **Trento**, mostra buoni risultati (quasi 70 euro/abitante/anno), come il **Friuli Venezia Giulia** (21 euro/abitante/anno), seguite dalla **Lombardia** (Regione più popolosa d'Italia con 10 milioni di abitanti), da **Emilia-Romagna** e **Toscana** (con 10 euro/abitante/anno). Al contrario Regioni come la Calabria, l'Abruzzo, ma soprattutto la **Sicilia**, con soltanto 1,6 euro per abitante ogni anno, **rispecchiano le condizioni negative** che tutti i giorni i pendolari sono costretti ad affrontare.

Finanziamenti per materiale rotabile e servizi ferroviari aggiuntivi nel periodo 2004-2013 (euro/abitante/anno)



Elaborazione Legambiente 2014

Alcune Regioni hanno destinato parte dei fondi FAS anche per ammodernare le infrastrutture ferroviarie. In Lombardia ad esempio nel biennio 2010-2011 sono stati ingenti gli investimenti destinati alle infrastrutture: 86,6 milioni per biglietterie elettroniche, per le nuove stazioni di Milano Forlanini e Lodi Università e per la riqualificazione e lo sviluppo di ulteriori tratte e stazioni (Como-Grandate, Paderno D., Castano P., Erba, nuova stazione Cormano-Cusano). Sempre tra le Regioni che più hanno utilizzato i fondi FAS per le infrastrutture ferroviarie c'è l'Emilia-Romagna che con 67 milioni di Euro ha investito in interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza nelle ferrovie regionali, mentre con oltre 18 milioni ha deciso di finanziare la realizzazione del nuovo nodo intermodale sulla linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla. Ulteriori 67 milioni di euro sono stati utilizzati per il miglioramento delle ferrovie suburbane di Bologna e di quelle regionali. Il Piemonte nel periodo tra il 2003 ed il 2011 ha finanziato 24,2 milioni di euro per interventi sulle stazioni esistenti mentre 2012, sempre con fondi FAS, ha stanziato 142 milioni per il sistema ferroviario metropolitano e per la linea Torino-Ceres.

In Valle d'Aosta, nel periodo tra il 2003 ed il 2009, sono stati utilizzati 44,55 milioni di Euro di fondi FAS per il restyling di alcune stazioni, la soppressione di passaggi a livello e la velocizzazione della linea Aosta-Torino. Nelle Marche si è intervenuto molto sulla linea Ascoli-Porto d'Ascoli sia per l'elettrificazione, con 9,5 milioni di Euro, sia per l'eliminazione dei passaggi a livello sempre della stessa tratta, con 3,3 milioni di Euro. In Sicilia, nonostante gli investimenti della Regione pari a zero, sono state investite ingenti risorse FAS per le infrastrutture ferroviarie; in particolare si tratta di 9,3 milioni di Euro per la metroferrovia Messina-Giampileri, di 8 milioni per la velocizzazione della linea Palermo-Agrigento e di 8,6 milioni per il

restyling delle stazioni di Palermo, oltre all'istituzione della fermata Notarbartolo-Politeama. Anche la Basilicata nel 2012 ha deciso di stanziare 14 milioni di euro da destinare ad interventi infrastrutturali sulle linee gestite da Ferrovie Appulo Lucane. La Sardegna è un'altra Regione che ha utilizzato una buona parte dei Fondi FAS per la realizzazione di opere ferroviarie. In totale sono circa 42 i milioni di euro impegnati, di cui 6 per il potenziamento della tratta Macomer-Nuoro, 7,7 per l'intermodalità nella stazione di Carbonia, 2,9 per quella di Macomer e 2 per quella di Tortolì, mentre oltre 23 mln di euro sono andati per interventi sulla rete RFI.

E' importante sottolineare come nella Regione Campania la realizzazione e la progettazione del sistema di metropolitana regionale è stata possibile anche grazie ad oltre 970 milioni di fondi FAS utilizzati nel corso del periodo 2001-2012. Infine in Abruzzo sono stati impegnati 16 milioni per la rete RFI e 12 per la Ferrovia Sangritana, ma gli interventi verranno realizzati solo tra il 2016 ed il 2017.

Nella tabella che segue sono evidenziate le **penali** applicate, per non aver rispettato gli standard (puntualità, pulizia, numero di carrozze dei convogli ecc.) previste dai Contratti di Servizio, nei confronti dei gestori del servizio ferroviario. Come si potrà notare le risorse generate dall'applicazione di queste ammende 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 (dove negli ultimi 3 anni è stata data la gratuità di un mese di abbonamento a chi ne era già in possesso), Veneto e Lombardia (con uno sconto del 20% sugli abbonamenti mensili e del 10% su quelli annuali per le linee che non hanno raggiunto una prefissata soglia di affidabilità), in altre Regioni si è scelto di andare a migliorare il servizio reinvestendo nel finanziamento di servizi aggiuntivi o ancora per interventi di restyling, come in Campania, Lazio, Piemonte, Umbria e Liguria. Le penali più consistenti per l'ultimo anno sono state applicate dalla Regione Lombardia (13,4 milioni di Euro), dall'Emilia-Romagna (3 milioni) e dal Piemonte (2 milioni), a cui segue la Toscana (1,15 milioni di Euro). Se si osserva il dato relativo al totale delle penali applicate, tenendo presente che nelle Regioni a Statuto Speciale tali sanzioni sono previste solo dal 2009, si nota come le somme in alcuni casi siano importanti; tra le più significative le penali in Lombardia con 88,85 mln di Euro, in Emilia-Romagna (25,06 milioni) ed in Veneto con un totale di 16,215 milioni di Euro.

Al contrario sono da segnalare almeno due Regioni inserite in fondo alla classifica e che rappresentano dei casi emblematici, **Abruzzo** e **Calabria**. Nel primo caso la franchigia prevista alla soppressione di circa a 400 treni. Significa quindi che nel corso di un anno possono essere cancellati fino a 399 treni senza far pagare alcuna penale! Nel caso della Calabria nonostante una media di 230 soppressioni di treni al mese le penali non sono proprio previste dal CdS.

LE PENALI APPLICATE DALLE REGIONI PER I DISSERVIZI NEL PERIODO 2001-2013

Regione	Penali 2013 (in mln di Euro)	Penali 2001/2013 (in mln di Euro)	Destinazione delle risorse recuperate nel 2013
Lombardia	13,4	88,85	Bonus per abbonamenti e ulteriori servizi aggiuntivi
Emilia-Romagna	3	25,06	Agevolazioni tariffarie e bonus mensili
Veneto	0,215	16,215	n.d.
Lazio	n.d.	11,10	n.d.
Toscana	1,15	10,32	Bonus per abbonamenti e biglietti
Liguria	0,7	8,38	Copertura servizio ferroviario
Piemonte	2	8,24	Miglioramento qualitativo del servizio
Campania	n.d.	7,87	Revamping materiale rotabile
Marche	0,56	5,278	Bonus per abbonamenti
Umbria	0,137	1,795	Servizi aggiuntivi
Friuli Venezia Giulia	n.d.	1,208	Servizi aggiuntivi
Puglia	0,193	1,038	n.d.
Pr. Bolzano	0,36	0,851	Miglioramento

			qualitativo del servizio
Basilicata	0,11	0,66	Miglioramento dell'informazione per l'utenza
Molise	0,21	0,648	n.d.
Valle d'Aosta	0,042	0,476	Riduzione corrispettivo
Abruzzo	0	0,14	-
Pr. Trento	0	0,094	-
Calabria	0	0	-
Sardegna	0	0	-
Sicilia	0	0	-

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2014.

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 che sconta già gravissimi ritardi di investimenti per ferrovie regionali e metropolitane a cui si aggiungono i problemi derivanti dagli ingenti tagli al settore ferroviario portati dalle ultime manovre.

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 e senza contare la concorrenza delle autolinee.

Il terzo sono i collegamenti ormai considerati "secondari", quelli effettuati 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.

Questa edizione del Rapporto vede emergere ancora di più i problemi legati a questo tipo di connessioni a causa di numerose soppressioni di treni interregionali come nel caso della tratta Milano-Venezia e della Roma-Napoli.

Oltre a questi problemi si segnalano anche altre situazioni di difficoltà che riguardano le **condizioni di abbandono di numerose stazioni** del Paese che, al contrario di quanto accade nella realtà, meriterebbero maggiore cura ed attenzione soprattutto in quelle località dove la stazione ferroviaria rappresenta anche un punto di riferimento per la comunità.

I nodi urbani e la domanda pendolare

E' nelle aree urbane che si concentra l'80% della domanda di mobilità delle persone in Italia, e proprio nelle grandi città dove si concentra anche larga parte della domanda di pendolarismo 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 innanzitutto partire dal potenziamento del servizio attraverso 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.

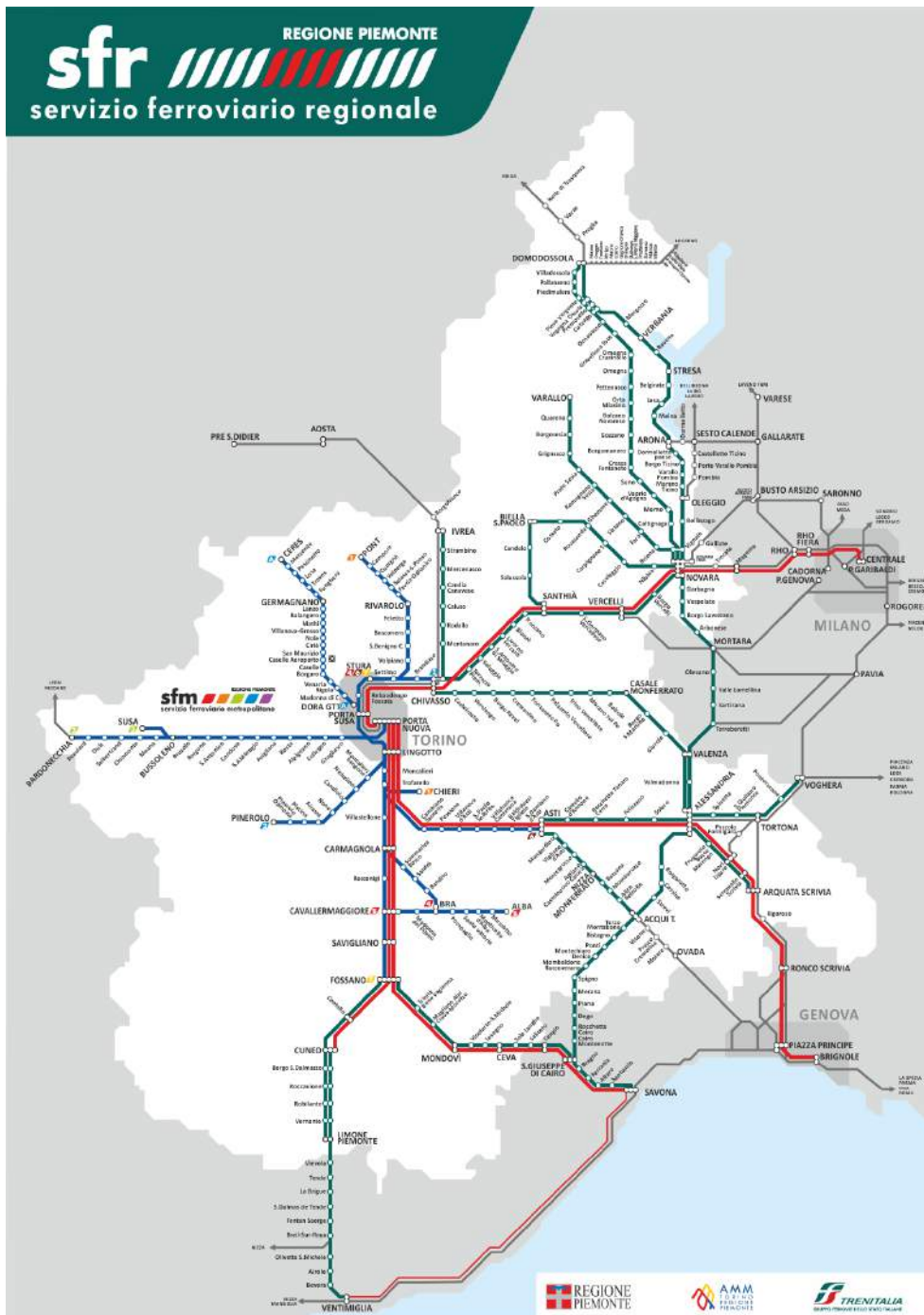
Il **Nodo di Torino** è senza dubbio il centro di una vasta area a forte richiesta di mobilità pendolare. E' qui, infatti, che si concentra una grossa fetta dei viaggiatori quotidiani della Regione, **oltre 203.000 al giorno** ed è in quest'area che il servizio ferroviario metropolitano ha visto concentrati gli investimenti della Regione negli ultimi anni. Senza dubbio ancora su alcune linee si concentrano criticità importanti, come ad esempio sulla **Cuneo-Torino** e la **Genova-Alessandria-Torino**, dove i problemi riguardano la quantità di carrozze disponibili ed il conseguente sovraffollamento dei treni che molto spesso impedisce un regolare svolgimento del servizio. Di positivo c'è l'introduzione dei treni **Regionali Veloci** che collegano proprio i principali centri urbani piemontesi tra loro e quelli delle Regioni limitrofe. In questo modo sulla Torino-Milano e sulla Torino-Genova si ha un cadenza mento orario dei treni, mentre sulla Torino-Cuneo e sulla Torino-Savona il cadenza mento è biorario.

Proprio per dare ancora più voce a queste giuste richieste nel Gennaio 2011 è nato il Coordinamento Comitanti Pendolari del Piemonte che avanza anche proposte concrete sul trasporto pubblico ferroviario e su gomma regionale, unendo le forze di decine di comitati pendolari. Più recentemente, dal 2012, si sono

costituiti nuovi comitati pendolari in seguito alla soppressione di 12 tratte ferroviarie piemontesi, a cui si sono aggiunte nel 2013 altre 2 chiusure. Per quanto riguarda il Piemonte questa è proprio **la scelta più grave presa nell'ultimo anno con la sostituzione del servizio su ferro con quello su gomma**. Si tratta delle linee Santhià-Arona, Pinerolo-Torre Pellice, Cuneo-Saluzzo-Savigliano, Cuneo-Mondovì, Ceva-Ormea, Asti-Castagnole-Alba, Alessandria-Castagnole-Alba, Asti-Casale-Mortara (già chiusa da settembre 2010 per galleria pericolante), Asti-Chivasso (già chiusa da settembre 2011 per galleria pericolante), Novi-Tortona ed Alessandria-Ovada per un totale di **12 linee**. Chiusa definitivamente a settembre 2013 la linea **Vercelli-Casale Monferrato**, mentre la **Novara-Varallo Sesia** dopo aver ricevuto una drastica riduzione di corse è stata sospesa lo scorso Settembre. Altra linea chiusa a fine 2013 è stata la **Sesto Calende-Oleggio**. Quest'ultima tratta fa parte della storica linea ferroviaria Luino-Sesto Calende-Novara ed è stata soppressa senza alcun preavviso. A piedi sono rimasti i pendolari (tra cui molti studenti) che non hanno alcun mezzo sostitutivo. Le proteste si sono levate sia sulla sponda lombarda del lago Maggiore che per i viaggiatori della tratta Sesto Calende-Oleggio-Novara. La tratta in questione è lunga solo 15 km ma la sua chiusura costringe a cambi obbligati e tempi di percorrenza più che raddoppiati. La linea faceva coincidenza con la Laveno-Gallarate e con la Milano-Domodossola a Sesto Calende, con la Novara-Arona ad Oleggio. Sulla **linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza** il rischio di chiusura del servizio ferroviario paventato negli scorsi anni sembra essere scongiurato grazie allo stanziamento da parte del Governo dei fondi necessari (29 milioni a cui si aggiungono 10 milioni da parte della Francia) per la manutenzione della linea.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Aosta-Torino (via Chivasso)	125	13	61	Cambio obbligato e ritardi
Pinerolo-Torre Pellice	16,5	5	-	Linea chiusa e servizio con autobus
Alessandria-Ovada	33,5	6	-	Linea chiusa e servizio con autobus
Vercelli-Casale Monferrato	22	5	-	Linea chiusa e servizio con autobus
Sesto Calende-Oleggio	15	5	-	Linea chiusa e servizio con autobus

La realizzazione della nuova stazione sotterranea di Porta Susa, aperta a fine 2012 e pienamente operativa dal 2013, ha permesso la realizzazione del progetto principale dell'area torinese: il **Passante Ferroviario**. E' terminata infatti la realizzazione di due nuove linee a doppio binario in sotterraneo per circa 13 km, con sottoattraversamento del fiume Dora dalla stazione Porta Susa a Stura, nonché una nuova stazione a Rebaudengo dove gli impianti sono stati predisposti per l'innesto della linea GTT per l'aeroporto di Caselle. La realizzazione di un vero sistema di linee suburbane ad un livello europeo, composto da **5 linee ferroviarie** che si incrociano all'interno del Passante di Torino ha permesso la frequenza di 1 treno ogni 10 minuti. (cfr. Capitolo 3). Nella città di Torino però sono ancora molti gli interventi che richiedono un'accelerazione. In particolare il **prolungamento della linea 1** della metropolitana da Collegno a Cascine Vica, per il quale esiste al momento solo il progetto preliminare.



Sistema Regionale in Piemonte e Sistema ferroviario metropolitano di Torino

Dal Dicembre 2010, si è aggiunta un'altra situazione di estremo disagio che purtroppo rimane invariata: si tratta dei treni della **linea Aosta-Torino** che, essendo tutti con alimentazione diesel, non possono più entrare nella nuova Stazione Sotterranea di Porta Susa. I pendolari quindi ormai da 4 anni sono costretti ad effettuare un cambio a Chivasso con evidenti problemi di rottura di carico ed aumento dei tempi di percorrenza. Il problema in particolare riguarda l'elettificazione della tratta tra **Aosta ed Ivrea**. Al momento la **Regione Valle d'Aosta si è pronunciata contro l'elettificazione** della linea perché troppo costosa in quanto includerebbe il raddoppio dei binari e l'adeguamento di 19 gallerie.

Le ultime novità però prevedono una soluzione che riguarda il materiale rotabile grazie ai **treni bimodali** con motori convertibili da diesel ad elettrico proprio per poter entrare nella stazione di Torino dove i diesel sono proibiti. Con questa scelta vengono quindi dirottati i fondi stanziati per interventi infrastrutturali sull'Aosta-Chivasso e sull'Aosta-Pré-Saint-Didier, che serviranno per comperare i treni bimodali. Si tratta di 23 milioni a cui vanno aggiunti i 27 del "Decreto del fare" del 2013. I soldi a disposizione serviranno quindi

per l'acquisto di 5 bimodali. Rimane un fatto che comunque **la ferrovia Aosta-Torino è lenta come quando venne inaugurata alla fine del 1800.**

La Regione Piemonte recentemente ha stilato un **elenco di opere indispensabili** per velocizzare i treni e rendere migliore la vita dei 5.000 pendolari che ogni giorno si servono della tratta: 40 milioni per sopprimere i 37 passaggi a livello presenti nei 35 km di tratta tra Ivrea e Chivasso; 50 milioni per il raddoppio selettivo dei binari; 20 milioni per interventi di velocizzazione; 88 milioni per elettrificare la tratta Ivrea-Aosta (progetto di massima di Rfi da concordare con la Valle d'Aosta). Progetti che al momento non hanno risorse e che non sono stati ancora condivisi dalla Valle d'Aosta che, come visto, punta ad acquistare treni bimodali investendo i 27 milioni di euro stralciati dall'ex lunetta di Chivasso. E' chiaro che la ferrovia che da Torino a Prè St. Didier unisce le Regioni Piemonte e Valle d'Aosta ha una importanza strategica per lo sviluppo dei territori che attraversa. Nonostante alcuni significativi miglioramenti all'esercizio e alle stesse infrastrutture ottenuti negli anni, permangono alcune criticità esaltate dallo sviluppo che il trasporto su ferro ha avuto con l'avvento dell'alta velocità e con i recenti investimenti sul nodo di Torino. **Inevitabili per Legambiente devono essere quindi gli investimenti necessari** per gli interventi di raddoppio selettivo dei binari da Chivasso a Ivrea; una drastica riduzione dei passaggi a livello nel territorio piemontese; il completamento del 4° binario alla stazione di Ivrea; l'elettificazione tratta Ivrea-Aosta; il raddoppio selettivo dei binari nella tratta Ivrea-Aosta e la rettificazione angoli di curvatura nella tratta Ivrea-Aosta-Prè St. Didier. Già i primi 3 punti da soli consentirebbero l'inserimento della linea Chivasso-Ivrea nel SFM con indubbi benefici anche per la tratta valdostana, in quanto si ridurrebbero i tempi di percorrenza Aosta-Torino e aumenterebbe la frequenza delle corse da/per Torino a partire da Ivrea.

Il Nodo di Milano è certamente il più importante in Italia per la quantità di persone che quotidianamente vi si recano e transitano; in Lombardia circa **670 mila persone ogni giorno** si spostano per motivi di lavoro e di studio e larga parte di questi ha come destinazione proprio Milano.

Dopo il completamento del Passante, il raddoppio della tratta Milano-Albairate Vermezzo ed il potenziamento della linea Saronno-Seregno la situazione infrastrutturale è sicuramente migliorata.

Inoltre nel corso del 2010 si è concluso il completamento degli interventi di quadruplicamento del tratto Lambrate-Treviglio, mentre nel 2013 sono stati stanziati 5 milioni di euro per il potenziamento della linea Lecco-Tirano con i lavori iniziati nell'Agosto scorso in particolare per realizzare interventi di potenziamento infrastrutturale nella stazione di Morbegno (SO) e lavori propedeutici all'eliminazione di un passaggio a livello fra Colico e Sondrio.

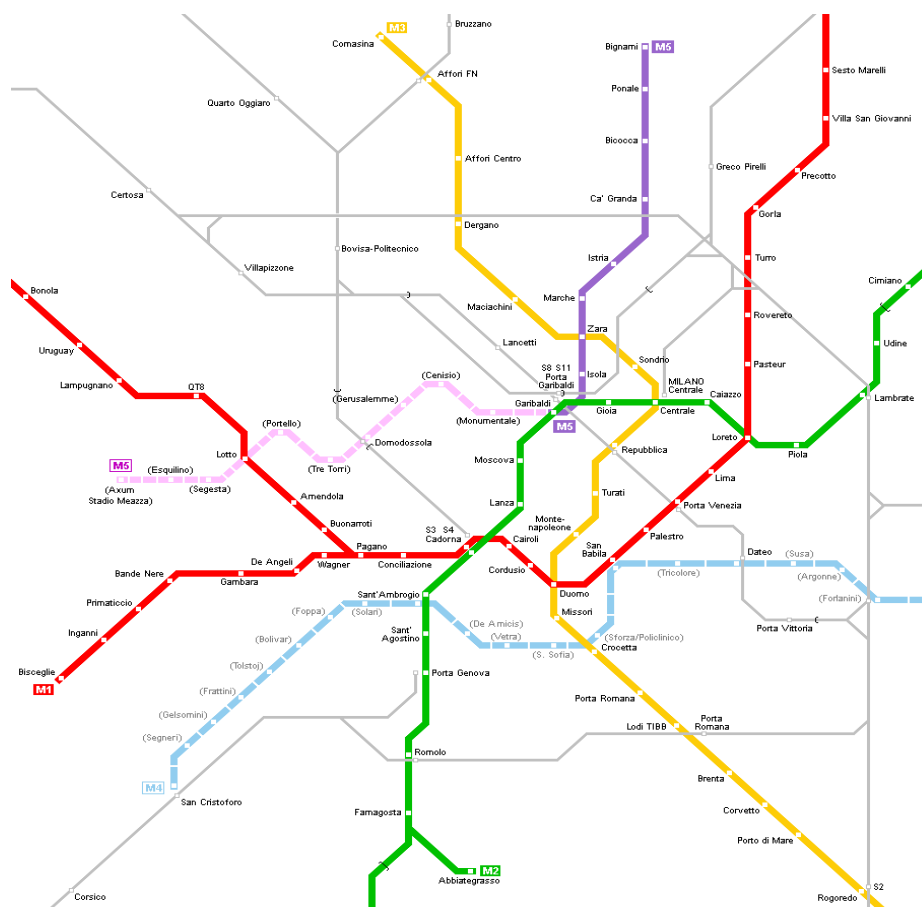
In questo momento la necessità di disporre di molti nuovi treni per portare l'offerta all'altezza della domanda di pendolari e delle potenzialità della rete diventa impellente. Per garantire un vero salto di qualità per tutta l'area a nord del capoluogo lombardo sarebbe necessario avviare il **raddoppio della Bergamo-Seregno** e la realizzazione di una nuova tratta parallela alla futura Autostrada Pedemontana Lombarda da Lesmo fino a Osio, per poi connettersi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate. Complessivamente si tratta di circa 34 km di cui 29 km di nuovo tracciato e 5 km di raddoppio della tratta esistente. Purtroppo al momento **l'inizio dei lavori è prevista per il 2020** con l'ultimazione solo nel 2030. Tra le grandi opere per l'Expo di Milano del 2015 è a rischio la nuova metropolitana milanese, la **linea M4**. Questa linea ha già visto negli ultimi anni un forte ridimensionamento, dando per scontato che solo 3 fermate su 22 (da Linate alla stazione Forlanini) saranno pronte rispetto a quanto previsto 6 anni fa dal primo dossier di candidatura per l'esposizione universale, mentre il resto dovrebbe slittare al 2018. Si tratta delle tre fermate di Linate Aeroporto, Quartiere Forlanini e Forlanini FS. In quest'ultima verrà realizzato il collegamento con una nuova fermata del Passante Ferroviario. Nei fatti però con l'obiettivo di rimanere nei tempi auspicati (ossia apertura della mini tratta entro l'Aprile 2015) potrebbe essere sacrificata la stazione Quartiere Forlanini, creando in questo modo un semplice collegamento dall'Aeroporto di Linate al Passante Ferroviario. Va meglio per la **linea M5**, del valore complessivo di 2 miliardi, di cui il primo tratto (Zara-Bignami) è stato aperto nel 2013, e la seconda tratta, tra Zara e Garibaldi, è stata aperta al pubblico lo scorso Marzo, anche se con uno slittamento rispetto alle precedenti previsioni di apertura nel corso del 2013. Per la terza tratta (Garibaldi-San Siro Stadio), infine, è previsto il completamento nel 2015.

Altre criticità vengono dal progetto di riqualificazione della **linea tranviaria Milano-Limbiato**, di 11,5 km, che svolge di fatto funzioni di linea suburbana. Il progetto si pone l'obiettivo di trasformare questa linea in una vera e propria metro-tranvia. Purtroppo al momento ancora non si ha certezza dei fondi e di conseguenza i cantieri sono fermi. Purtroppo il 15 luglio scorso, veniva comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti da parte della Provincia di Milano il mancato perfezionamento dell'accordo interistituzionale a livello locale per la copertura economica della quota parte di stanziamento non coperto da fondi statali, con riferimento particolare alla provincia di Monza e Brianza e al Comune di Varedo. Ulteriore complicazione è nata negli scorsi mesi dall'abrogazione della Provincia di Milano (si è infatti costituita la città Metropolitana di Milano) che quindi non può più svolgere il ruolo di soggetto aggiudicatore.

In una situazione simile si trova la linea tranviaria **Milano-Desio**. L'intervento consiste nella riqualificazione della tranvia (sostituita da ottobre 2011 con servizio bus) da Milano a Desio e nella sua prosecuzione a Seregno, in corrispondenza della stazione ferroviaria. La linea ha uno sviluppo di 14,3 Km (con 25 fermate). L'avvio dei lavori è avvenuto il 28 febbraio 2014, mentre la conclusione dell'opera è prevista a settembre 2016 in notevole ritardo rispetto ai tempi previsti inizialmente.

Sarebbe poi, sempre nell'area metropolitana di Milano, quantomeno utile iniziare a ragionare di un **secondo passante ferroviario** nel quadrante ad ovest della città che potrebbe unire le stazioni di Certosa e Porta Genova.



Linee S e metropolitane a Milano (Fonte: Urbanrail.net)

Tra le infrastrutture ferroviarie che procedono a rilento spiccano il **potenziamento della Rho-Gallarate**, i cui lavori dovevano partire a fine 2012, ma a causa di errori nella procedura amministrativa il Consiglio di Stato ha bloccato il progetto. Sostanzialmente sono state riscontrate alcune differenze tra il progetto definitivo di impatto ambientale e quello preliminare. Il potenziamento della linea Gallarate-Rho prevedeva inizialmente, con il progetto del 2002, la realizzazione di un terzo binario in affiancamento ai due esistenti per un'estesa complessiva di circa 25 km. Successivamente è stato proposto di realizzare 4 binari, contrariamente a quanto richiesto dai Comitati locali. Nonostante l'opera sia in fase di realizzazione da anni, sono almeno 728 i milioni di euro necessari per il potenziamento della linea, ma al momento sono disponibili solo 402 milioni (fondo bloccato dal Consiglio di Stato a fine 2012). Il 16 dicembre 2013 si è svolta la Conferenza di Servizi istruttoria ministeriale sul progetto definitivo. La Regione Lombardia ha espresso con delibera del 24 gennaio 2014 parere favorevole al progetto con osservazioni e prescrizioni. Il tutto con ulteriori polemiche perché il progetto comunque andrebbe ad intaccare intere porzioni di territorio urbano e,

stando alle previsioni attuali, senza vantaggi particolari per i treni pendolari che risulterebbero essere 144 su un totale di 444 convogli che transiteranno sulla linea.

I Comitati locali chiedono quindi che venga potenziato il servizio attuale aggiungendo 2 carrozze per i treni particolarmente affollati (in particolare tra le 7 e le 8 del mattino) e cambiando tipologia di materiale rotabile. Inoltre viene proposto l'aggiramento dei centri abitati da parte dei treni a lunga percorrenza e dei treni merci, in modo da permettere al solo servizio pendolare di fermare in prossimità delle abitazioni.

Anche la **nuova linea Arcisate-Stabio**, per una lunghezza di 3,6 km, rappresenta un'altra opera importante da realizzare perché permetterà di connettere l'esistente linea Varese-P.to Ceresio all'altezza di Arcisate, con il tronco ferroviario Stabio-Mendrisio. In quest'ultimo caso si prevede inoltre il raddoppio e la riqualificazione della tratta ferroviaria esistente Arcisate-Induno Olona (4,8 km) e la realizzazione di una nuova fermata al confine di Stato (loc. Gaggiolo nel Comune di Cantello). Purtroppo al momento **il cronoprogramma dei lavori è stato rispettato solamente sul versante svizzero dell'infrastruttura**, tanto da permettere l'entrata in funzione, proprio in questi giorni dei primi treni Tilo per passeggeri. La linea in questione si chiama S40, quella che diventerà la Varese-Mendrisio-Albate-Camerlata, ma che per il momento collega la stazione comasca a quella di Stabio, via Mendrisio. La frequenza delle corse nelle ore di punta è di un treno ogni trenta minuti tra Mendrisio e Stabio e ogni ora sulla tratta Albate-Como-Mendrisio, con un servizio che è accompagnato da un nuovo posteggio Park&Ride alla stazione di Stabio. Nel frattempo sul versante italiano i lavori dell'Arcisate-Stabio proseguono secondo il cronoprogramma contenuto nell'accordo sottoscritto lo scorso 19 febbraio (quello che ha permesso di riprendere i lavori dopo una lunga sospensione) e sono stati completati solo al 45%. L'infrastruttura doveva essere terminata nel 2013. Finalmente con il CIPE del 10 Novembre scorso è stata sbloccata la realizzazione della tratta ferroviaria sul tema più ostico. Il progetto infatti prevede la "ri-ambientalizzazione" di due aree in prossimità della linea ferroviaria che accoglieranno le terre da scavo in esubero.

Purtroppo sono negative anche le notizie sul **raddoppio della tratta tra Abbiategrasso e Mortara** vista la definizione dei tempi che spostava la sua realizzazione prima al 2015 ed ora al 2017, con soltanto il 43% dei lavori ultimati.

Altrettanto importante, ma senza finanziamenti, è il progetto di **quadruplicamento della linea Pavia-Milano Rogoredo** per una lunghezza di 26 km. Il progetto, che prevede anche la realizzazione di una nuova stazione a Pieve Emanuele, è fondamentale sia per l'ingresso dei treni merci che provengono da sud (soprattutto dal Porto di Genova) sia per le tratte frequentate dai pendolari, ma al momento è senza finanziamento.

Stessa esigenza a nord, dove la necessità è quella del **quadruplicamento tra Chiasso e Monza** con il progetto che prevede la realizzazione di una nuova linea da Bivio Rosales a Seregno-Desio, di circa 37 km. **L'obiettivo del progetto di RFI consiste proprio nel completamento del sistema di gronde merci e nella velocizzazione dei collegamenti viaggiatori internazionali verso il Gottardo.** Anche in questo caso purtroppo **non esiste alcun finanziamento.**

A riprova delle difficoltà tutt'ora presenti per i pendolari si riscontra in questa Regione l'esistenza di oltre venti tra **Comitati ed Associazioni, sempre più informati ed organizzati.** 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.

Ritardi e soppressioni hanno provocato nuovi disagi nel 2014 per il trasporto dei pendolari sia verso Milano che nelle relazioni tra gli altri capoluoghi lombardi. Negli ultimi anni il tasso di puntualità medio dei treni delle 40 linee lombarde è passato dall'87% del 2011 al 78% del 2014. Ma quest'autunno è crollato al 65% in particolare su una delle più trafficate e "storiche" linee del pendolarismo lombardo la **Bergamo-Treviglio-Milano** dove si sono registrati i maggiori disagi. Nonostante i recenti potenziamenti ed i consistenti investimenti sulla linea realizzati con il quadruplicamento della tratta Milano-Treviglio e il raddoppio della tratta Treviglio-Bergamo, sui 56 km di linea i tempi di percorrenza sono rimasti gli stessi di trenta anni fa. Le pessime condizioni di viaggio con carrozze sovraffollate e sporche hanno portato all'exasperazione i pendolari che si sono dovuti anche subire, nei mesi scorsi, una pessima organizzazione dei lavori di rifacimento della stazione di Bergamo che hanno provocato pesanti disagi anche per l'ingresso e l'uscita nella stazione. Il materiale rotabile utilizzato su questa tratta è il più vecchio e inaffidabile di quello in servizio con una flotta composta da treni a doppio piano e a media percorrenza. Proprio in questi mesi è esplosa la rabbia dei pendolari con proteste sul web, "scioperi del biglietto" e le azioni legali per l'indennizzo dei ritardi che si

sono moltiplicate. Nonostante ciò non è un caso che nonostante un'autostrada nuova di zecca davanti a casa come la Brebemi questa resti desolatamente vuota ed i pendolari continuano ad utili treni ed a chiedere sempre maggiori investimenti nel settore ferroviario.

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 importante finanziamento per nuovo materiale rotabile, ma dovrà necessariamente essere raddoppiata e potenziata per permettere un efficiente servizio ai cittadini di un'area densamente abitata e con una frequenza di 12.400 viaggiatori al giorno.

Anche il Coordinamento Provinciale dei Pendolari Pavesi lamenta il degrado di molte stazioni della provincia di **Pavia** ma anche di linee ferroviarie come la **Stradella-Milano** dove pesa il degrado del materiale rotabile utilizzato con vetture con riscaldamento guasto, impianto di illuminazione non funzionante, porte guaste, composizioni ridotte e conseguente estremo sovraffollamento delle carrozze. Si tratta di una linea che vede la frequentazione ogni giorno di 6.000, che diventano 40.000 superata Pavia.

La linea **Milano-Codogno-Cremona-Mantova** è una delle peggiori della Lombardia. Si tratta di 151 km, di cui 60 a doppio binario e **91 a semplice binario**. La linea collega i due capoluoghi di provincia della bassa Lombardia. Questa tratta che conta oltre 10 mila pendolari giornalieri collega le due città a Milano con pochissimi treni diretti giornalieri, quasi sempre in ritardo. I treni sono spesso sporchi e sovraffollati. Da Mantova per Milano i tempi di percorrenza sono di 2 ore e 10 minuti, mentre da Cremona i tempi sono di un'ora e 10 minuti, come 40 anni fa. **Il materiale rotabile utilizzato è tra i più vecchi in circolazione** una delle principali cause dei ritardi. Ma a complicare le cose ci sono le decine di passaggi a livello, che minano la sicurezza di circolazione dei treni e rendono assai critica e difficoltosa la marcia degli stessi. La tratta di rete a semplice binario, tra Codogno, Cremona e Mantova, scarseggia di manutenzione, **mentre l'insufficienza del numero di carrozze riduce notevolmente la capacità dei posti**, lasciando molti passeggeri in piedi al freddo d'inverno e al caldo torrido d'estate. Mantova e Cremona non sono collegate bene neppure la prima con Verona e la seconda con Brescia e Piacenza, altre città di riferimento per i pendolari. Le linee della bassa sono una potenzialità trascurata e mal gestita e offrono l'alibi per costruire nuove inutili lingue d'asfalto, come l'autostrada Cremona-Mantova e la Tirreno-Brennero, mettendo a rischio migliaia di ettari di suolo agricolo.

Va sottolineato come dal 2011 in Lombardia i veri disagi sono stati per chi utilizza i **mezzi su gomma**. Si tratta di una fascia di servizi meno nota ma comunque importante per volume di passeggeri trasportati ogni giorno. Si calcola che siano circa 4,5 milioni i passeggeri che si muovono quotidianamente in Lombardia. La parte più consistente viene dal capoluogo lombardo con 3 milioni di passeggeri giorno contro l'1,5 del resto della Regione. Si tratta di 98 aziende pubbliche e private che svolgono un servizio decisivo per i collegamenti provincia città per studenti e lavoratori in particolare. Nella più ricca Regione d'Italia sono in strada però autobus con 9,2 anni di età media mentre quella europea è di 7,7 anni.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Milano Porta Garibaldi-Lecco	50	13	50	Sovraffollamento e lentezza dei treni
Cremona-Codogno-Milano	87	6	84	Soppressioni e ritardi
Varese-Milano Porta Venezia	63	20	57	Soppressioni e ritardi
Stradella-Milano Rogoredo	54	8	55	Materiale rotabile vecchio e sovraffollamento
Iseo-Rovato	14	5	47	Materiale rotabile vecchio, scarsa frequenza dei treni
Milano-Bergamo	56	5	60	Sovraffollamento, soppressioni e ritardi

Una vicenda particolarmente negativa, perché sembrava poter aprire nuove possibilità per i pendolari, è quella della **linea Iseo-Rovato**. Nel Giugno del 2010 questa tratta di 12 km è stata riaperta al traffico passeggeri dopo una chiusura di 50 anni. Le potenzialità di rappresentare una valida alternativa al trasporto su gomma sembravano eccezionali potendo contare su una grande quantità di studenti pendolari della zona come bacino di utenza, ma puntando anche sulla valorizzazione turistica dei luoghi attraversati dalla nuova linea. Purtroppo alla riapertura non è stata affiancata una corretta gestione della tratta, con 9 coppie di treni presenti e tutti con **cambi obbligati il che non permette alla linea di attirare un numero consistente di viaggiatori**. Anche le coincidenze per Milano, almeno a Rovato, scoraggiano l'uso della tratta con punte di attesa vicine ai 50 minuti. Si rende a questo punto necessaria ed urgente una seria riprogrammazione del servizio con più corse dirette e coincidenze di 10 minuti con i treni per Milano; inoltre ancora oggi nessuno sa dove acquistare i biglietti (anche se è possibile farli direttamente avvertendo il personale di bordo).

Vi sono troppi vistosi buchi di orario tra un treno e l'altro. Per esempio in partenza da Rovato dalle 9 del mattino fino alle 13 non ci sono più treni per Iseo. Non solo ma alcune di queste corse prevedono l'interscambio a Bornato una estenuante attesa del treno con tempi di viaggio complessivi di oltre un'ora per fare solamente 14 km. Insomma il treno con questo tipo di gestione non riesce ad andare incontro alle esigenze né dei pendolari né dei turisti.

Nello specifico è poi fondamentale investire sulla linea Rovato-Paratico, proseguimento della Iseo-Rovato, in modo da poter valorizzare appieno tutto il tracciato ed il territorio attraversato, spostando dalla gomma al ferro una notevole quantità di pendolari. Al tempo stesso per incentivare l'uso di questa linea andrebbero sopresse le corse parallele effettuate dagli autobus, mentre andrebbero inseriti nuovi orari festivi per rilanciare il turismo ma soprattutto è indispensabile pensare ad un sistema di emissione dei biglietti integrato con gli autobus urbani.

Un'altra linea che soffre dei problemi di affollamento è quella che collega **Milano e Lecco**. I pendolari di questa tratta lamentano con frequenza il fatto che per molti convogli siano disponibili solo parte delle carrozze a causa di guasti al sistema di illuminazione e al malfunzionamento delle porte. Questo provoca molto spesso ritardi che si ripercuotono anche sui treni successivi a quelli guasti e un conseguente affollamento che rende insostenibile il viaggio. In particolare è il collegamento **Milano-Lecco-Tirano** a soffrire dei problemi più frequenti. Una buona notizia è arrivata a Giugno scorso quando si è razionalizzato l'orario della Milano-Sondrio-Tirano, potenziando il servizio "RegioExpress" (regionali veloci), che nel bacino valtellinese ha mostrato di catturare più utenza rispetto ai normali treni regionali, inserendo inoltre una coppia di treni completamente nuovi.

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. Secondo i programmi e gli annunci susseguitisi in questi anni, il sistema doveva essere completato da tempo, ma al momento sono state costruite solo alcune nuove stazioni ferroviarie, con i relativi parcheggi di scambio, è stata elettrificata la linea Mira Buse-Venezia Mestre, è stata raddoppiata la tratta tra Camposampiero e Castelfranco Veneto e quadruplicata la Padova-Mestre. E' stata in parte riattivata la Linea dei Bivi ed è in parte completata la riorganizzazione del nodo di Venezia Mestre.

A dicembre 2013 è entrato in vigore l' **orario cadenzato**, prevedendo un sistema di treni regionali veloci per collegare Vicenza con Verona e Padova con Venezia. Altri regionali, più lenti, percorrono le tratte Verona-Venezia e Vicenza-Venezia, mentre il cadenzamento dei convogli allo stesso minuto viene introdotto anche sulla Vicenza-Schio e sulla Vicenza-Treviso. Tutto ciò ha portato un notevole incremento del passaggio dei treni almeno nelle aree con maggiore domanda, essenzialmente i capoluoghi di provincia ma a **discapito di altre linee considerate secondarie e di tutti i collegamenti effettuati in orario serale**.

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. Fortunatamente con l'introduzione dell'orario cadenzato si è provveduto a riparare un errore storico e grossolano in questa Regione: i **collegamenti diretti tra Padova e Treviso**. Si tratta infatti di due città che fino ad ora avevano visto il passaggio di soli 3 treni diretti al giorno e che finalmente vedono salire questo numero a 13 convogli giornalieri a cui si aggiungono 2 Frecciabianca.

SFMR 2008

Prima fase (in attuazione): linee esistenti, in costruzione, da dismettere

Seconda fase (finanziata): linee esistenti

Terza fase (da finanziare): linee esistenti e in progetto.

Stazioni e fermate storiche, nuove, da dismettere.

Stazioni attualmente in esercizio.
Stazioni attualmente non in esercizio.

autore: Ivan Furlanis - versione: 30 aprile 2008

0 5 km



Il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitan in Veneto (Fonte: Wikipedia)

Gli oltre 162mila viaggiatori al giorno della Regione lamentano costantemente disagi dovuti al sovraffollamento dei treni e delle linee, come testimoniano le proteste di una decina di comitati pendolari nati in questi anni nel territorio veneto. Scarsa attenzione alle esigenze dei pendolari, pochi treni presenti nelle ore di punta, difficoltà di trovare coincidenze nelle stazioni, scarsi investimenti nel potenziamento del servizio e per l'acquisto di materiale rotabile sono solo alcuni degli aspetti più criticati dai pendolari veneti. Del resto il Veneto, come si può vedere dalle tabelle al primo capitolo, è tra le Regioni a più forte domanda pendolare quella che ha investito di meno negli ultimi anni, mentre al contempo pone tutte le attenzioni nei confronti di strade e autostrade.

Fortunatamente qualcosa è cambiato in positivo su uno dei collegamenti più critici del Veneto. Si tratta della **Padova-Mestre** che ha visto il riutilizzo di 1 tronco di ferrovia in precedenza non utilizzato con treni nuovi e più efficienti. Purtroppo anche in questo caso è doveroso sottolineare una nota dolente: la quasi totale mancanza di comunicazione sul lancio del nuovo servizio. Infatti l'utenza risulta ancora, dopo alcuni mesi di attività, molto scarsa visto che il debutto della primissima parte del SFMR non è stato pubblicizzato. Eppure si tratta di un servizio che vede 24 coppie di treni e che si inserisce nell'area metropolitana tra Venezia e Padova dove insiste una forte domanda di pendolarismo. Fino a pochi mesi fa era infatti impossibile trovare un posto nell'orario di punta sui treni tra **Padova e Mestre**, la tratta più affollata del Veneto con circa **30.000 viaggiatori al giorno** e segnalata non a caso come tra le peggiori d'Italia.

La novità, al contrario, in negativo registrata lo scorso anno riguarda la **soppressione di 8 treni giornalieri tra Venezia e Milano**. Questa lunga tratta interregionale serve numerose città e vede un tipo di utenza variegata (studenti, lavoratori, turisti etc..) costretta ora ad un cambio obbligato a Verona. La Regione Lombardia ha rimpiazzato a proprie spese la tratta Milano-Verona di 4 coppie di treni Milano-Venezia, di competenza della Regione Veneto, tamponando in parte i problemi creati.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Calalzo-Padova	155	18	51	Soppressioni e ritardi
Legnago-Adria	72	11	45	Lunghezza dei tempi

				a causa dei cambi
Monselice-Mantova	84	16	46	Ritardi, sovraffollamenti e treni obsoleti
Schio-Vicenza	31	9	50	Sovraffollamenti, tagli delle corse e ritardi
Portogruaro-Mestre	59	11	60	Sovraffollamenti e ritardi

La ferrovia **Mantova-Monselice** è una linea ferroviaria secondaria, lunga 84 km, che soffre la mancanza di investimenti che si ripetono da anni. Il percorso, della durata di circa 1 ora e 50 minuti, vede il transito di treni obsoleti, con un costante sovraffollamento e conseguenti e frequenti ritardi a causa di guasti.

Con l'introduzione dell'orario invernale 2013-2014 la linea ha subito un'ulteriore penalizzazione con la soppressione dei 13 treni diretti Padova-Mantova e l'**obbligo di scendere a Monselice** per cambiare treno. Con la conseguenza prevedibile che molti pendolari diretti a Padova al mattino si sono trovati a stiparsi nei treni provenienti da Bologna, sempre molto affollati.

Sono stati numerosi gli episodi critici su questa tratta con ritardi sempre più frequenti che hanno raggiunto anche i 40 minuti, soppressioni e sovraffollamento che in alcuni casi ha letteralmente impedito ai pendolari in attesa tra le stazioni di Monselice e Padova di poter salire sui treni diretti nel capoluogo veneto. Ma anche la struttura della stazione di Monselice presenta situazioni drammatiche in particolare se si pensa al periodo invernale a causa dell'assenza di zone di attesa riparate. Durante il 2014 la situazione è andata a peggiorare con vagoni affollati, ritardi perenni, corse che saltano e ora pure la linea dura sulle coincidenze. Un'altra 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, ormai esistono due soli Frecciargento da Roma (a cui si aggiungono 2 Intercity), oltre ai collegamenti Est-Ovest, **da Verona in direzione di Adria e viceversa**. Quest'ultima situazione 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 anche dopo l'inserimento dell'orario cadenzato, il che ha portato i tempi di percorrenza a 2 ore, per una distanza di appena 65 km. Stessa situazione si riscontra tra Monselice ed Adria, dove ad esempio il treno delle 7.31 obbliga ad 1 cambio ed arriva a destinazione alle 8.41 (mentre lo scorso anno arrivava alle 8.26), ed è l'unico a poter garantire un arrivo in orario di lavoro. Ma l'enorme taglio ai finanziamenti per i pendolari ha colpito duramente anche il Veneto e non ha riguardato soltanto i treni. In questa Regione la cancellazione delle **biglietterie nelle piccole stazioni**, dall'Alpago alla provincia di Rovigo, è diventato un punto importante delle proteste dei comitati dei pendolari e dei sindacati. Certamente non mancano i casi di convogli in cui il numero delle carrozze invece che aumentare è sensibilmente diminuito, tanto da rendere impossibile la prosecuzione del viaggio.

I collegamenti ferroviari tra **Calalzo e Padova** sono sempre più a rischio con le corse che già nel 2013 hanno subito numerose soppressioni a sorpresa, con i passeggeri lasciati a terra senza informazioni e comunicazioni ma soprattutto senza l'alternativa delle corse sostitutive su gomma. Nel frattempo, le condizioni dei pendolari peggiorano di giorno in giorno, con ritardi e disservizi continui sulla linea bellunese, tanto che il più delle volte gli stessi passeggeri, rassegnati, rinunciano a denunciare i quotidiani disagi.

Ed è proprio quello che succede in tratte della linea come la Montebelluna-Padova dove già a metà tragitto i treni sono costretti a fermarsi perché stracarichi di persone a causa delle rimodulazioni delle composizioni dei treni: 3 carrozze al posto di 5 o 6.

Sulla disastrosa situazione della linea ferroviaria Calalzo-Padova, che ogni giorno raccoglie un ampio bacino di utenza, fra studenti e lavoratori pendolari, specialmente nell'alto trevigiano e bellunese, si sono spesi i Comitati dei pendolari anche per proporre miglioramenti immediati come il ripristino del raddoppio del binario presso la stazione di Pederobba per favorire l'incrocio dei treni.

La linea **Vicenza-Schio** rappresenta un altro esempio di mancanza di materiale rotabile adeguato agli afflussi dei pendolari, con treni nelle ore di punta notevolmente affollati, oltre a ritardi e soppressioni molto frequenti con conseguenza ancora più gravi per chi da Vicenza necessita di cambiare treno per prendere le coincidenze per Verona, Padova e Venezia. Attualmente nei giorni feriali circolano 16 coppie di treni al giorno, mentre nel 2013 erano 20 le coppie di treni circolanti. In entrambi i casi durante la sera le ultime

corse limitate alle ore 21 rendendo impossibile pensare di utilizzare il treno come mezzo di spostamento anche per motivi diversi da quelli di pendolarismo. I problemi sono poi aumentati nel corso dell'ultimo anno con la soppressione del treno regionale 5452 da Schio ed i conseguenti gravi disagi per le persone che viaggiano sul treno successivo, il Regionale 5454.

Anche la situazione della **Bassano del Grappa-Padova** ha visto negli ultimi mesi un peggioramento notevole, con segnalazioni da parte dei pendolari. La linea è a **singolo binario** da Bassano del Grappa a Camposampiero e sono solo 12 le coppie di treni che vi transitano nei giorni feriali. Qui l'orario cadenzato ha comportato che con lo stesso materiale rotabile viene effettuato un maggiore servizio per cui il ritardo che si può verificare su un convoglio in orario di punta e con un afflusso notevole di pendolari può ripercuotersi anche per tutta o parte della giornata. In particolare il fattore infrastrutturale rende poi molto difficile trovare rimedi efficaci visto (oltre al tratto a binario unico) anche la presenza di **ben 14 passaggi a livello**.

Medesima situazione si presenta sulla **Portogruaro-Mestre** già di per se poco servita durante l'orario pendolare, penalizzata dalla qualità dei treni e dalle ripetute soppressioni proprio durante gli orari a maggior frequentazione e che come preannunciato lo scorso anno ha visto un ulteriore ridimensionamento con l'entrata in vigore dell'orario cadenzato. Quest'ultimo infatti è stato introdotto dalla Regione Veneto nel dicembre 2013 ed ha fortemente penalizzato il servizio ferroviario della tratta locale Venezia-Portogruaro, creando notevoli disagi ai molti pendolari che utilizzano il treno per raggiungere la propria sede di studio o di lavoro, in particolare a Venezia, Mestre e Padova. La tratta di 62 km ha assistito infatti ad un calo dell'offerta di servizio notevole. In particolare negli orari serali, con l'ultimo treno da Venezia verso il veneto orientale alle 22.41, mentre prima delle 7.20 nei giorni festivi non si può giungere a Venezia e persistono fasce di diverse ore sprovviste di treni regionali. I due Comitati Pendolari presenti sulla direttrice hanno contato dalle 60 alle 100 persone sul treno delle 0.21 da Venezia prima di dicembre. In tal caso trarrebbero beneficio anche tutti i cittadini che hanno necessità di rientrare in tarda serata da Venezia o con i collegamenti nazionali fino a Mestre, così come i turisti che alloggiano nel veneto orientale e a Quarto d'Altino potrebbero rimanere a Venezia di sera. Inoltre proprio perché Venezia è una città turistica, ci sono lavoratori impiegati nel settore che lavorano con orari ed in giornate atipici e che usufruirebbero dei treni ora cancellati. Peccato che dal lunedì al venerdì circolino 82 treni, il sabato 52 e nei festivi 42. Nonostante i dati della Regione riportino 200 passeggeri nei festivi che giungevano a Venezia prima di dicembre entro le 6.50, con l'orario cadenzato quei 4 treni sono stati tolti e queste persone ora usano l'auto. L'orario cadenzato non solo non risponde alle richieste di mobilità di queste persone, ma non permette di spostarsi nemmeno a chi vorrebbe farlo in tarda mattinata (niente treni tra le 10.30 e le 12.30), né la sera (tra le 20.10 e le 22.10).

Il nodo di Genova è particolarmente delicato per il costante aumento del numero di pendolari che si sposta in treno (quasi 100mila 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 della stazione di Sampierdarena. Unica infrastruttura completata negli ultimi anni dal punto di vista logistico è lo **scalo di Voltri** mentre per il completamento della riqualificazione tra Nervi e Voltri la conclusione dei lavori è prevista tra il 2016 ed il 2020.

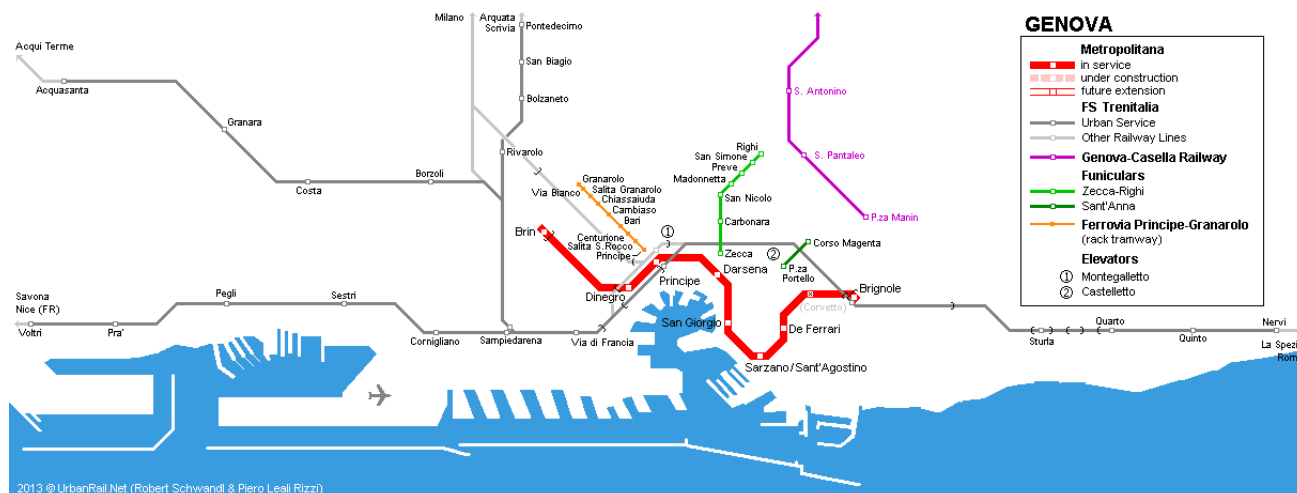
Proprio su una delle tratte metropolitane più frequentate ed affollate d'Italia la **Genova Voltri-Genova Nervi** peggiora invece anno dopo anno la condizione dei pendolari. Su questa linea sono almeno 25.000 i viaggiatori al giorno, con problemi di sovraffollamento ed una velocità media tra le più basse con **25 km/h!** La situazione è ancor più grave dalla fine del 2011 quando sono state tagliate 6 coppie di treni, a cui si sommano i tagli di altre 2 coppie nel 2012, arrivando a sole 35 corse per senso di marcia (confermate anche nel 2014), contro le 51 presenti nel 2010. Queste criticità non hanno fatto altro che peggiorare i livelli di puntualità delle corse anche a causa dell'allungamento dei tempi in fermata dovuto alla difficoltà di chiudere le porte per il sovraffollamento. 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 dove è ormai indispensabile un intervento infrastrutturale della linea almeno **fino ad Ovada (AL)** visti i **46 km di binario unico sui 63** della tratta, e che al contrario ha di recente visto il taglio di una corsa per il mancato

finanziamento da parte della Regione Piemonte. Anche la linea che da Genova Brignole si dirige in Piemonte, passando per **Arquata Scrivia** non si trova in migliori condizioni: i treni sono fatiscenti, non esiste un abbonamento integrato con i mezzi pubblici locali e in particolare ad Arquata i pendolari sono costretti ad arrivare in stazione con i propri mezzi ed a parcheggiare a pagamento ogni giorno.

Queste infrastrutture sono di vitale importanza, ma non bisogna sottovalutare la domanda di mobilità presente a Genova. Con l'apertura del **prolungamento della metropolitana** in direzione di Brignole, avvenuta a fine 2012, con 2 anni di ritardo, si è arrivati ad una situazione di disagio dovuto ad un aumento sensibile dei viaggiatori su ferro nel capoluogo ligure in direzione est, senza però affiancare all'infrastruttura un numero sufficiente di convogli. Preoccupa infatti la mancanza di materiale rotabile necessario a garantire l'offerta del servizio sulla metropolitana; sono infatti 14 in tutto i treni necessari per incrementare il servizio, ma soltanto in questi ultimi mesi del 2014 stanno arrivando i primi 7. Inoltre nel tracciato della metropolitana di Genova manca ancora all'appello il completamento della Stazione di Piazza Corvetto, ormai interrotta da anni per mancanza di finanziamenti, con solamente un primo scavo effettuato per predisporre la zona alla sua costruzione. Risulta poi fondamentale puntare ad un nuovo prolungamento della metro genovese arrivando a **Terralba**, sempre ad est di Brignole, anche se al momento a disposizione ci sono soltanto 15 dei 30 milioni necessari all'allestimento di tracciato e stazioni (a piazza Giusti ed a piazza Terralba). Il **collegamento tra Brignole e la bassa Valbisagno risulta essere** un intervento molto più immediato rispetto ad altri progetti perché non sarebbe necessario nessun nuovo scavo da eseguire: il prolungamento potrà procedere in superficie utilizzando binari ricavati su sedime non più funzionale all'attività ferroviaria. Ancor più urgente ed allarmante visto il quadro economico è l'attivazione del prolungamento verso ovest, **da Brin a Canepari**, che collegherebbe oltre ad un'altra parte della Val Polcevera anche la stazione ferroviaria di Canepari. Addirittura in questo caso su 269 milioni di euro previsti per l'opera non ci sono fondi disponibili.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Ovada-Genova Brignole	62	11	76	Ritardi, mancanza di igiene e lentezza della linea
Genova Voltri-Genova Nervi	22	12	25	Sovraffollamento e tagli alle corse

Purtroppo le prospettive per un serio sviluppo del trasporto su ferro anche in questa Regione risultano drammatiche visti i tagli già effettuati sui Regionali Veloci (ex IR) Milano-Genova nel settembre 2011 e, ancor più grave perché tocca proprio la mobilità urbana tipica di Genova, è il taglio delle sei coppie di treni metropolitani del servizio urbano eliminati nell'arco del 2011 ed è stato ulteriormente ridotto l'arco di servizio sulla linea principale Genova-Ventimiglia.



Linee ferroviarie e metropolitana nel nodo di Genova (Fonte: Urbanrail.net)

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 circa 198mila, di cui una buona parte si dirige o attraversa il nodo bolognese, ma molti di più sono quelli che usano l'automobile. E' proprio la mancanza di linee dedicate al trasporto locale, nonostante le attivazioni di numerose stazioni negli ultimi anni, che determina i maggiori disagi per i pendolari della Provincia di Bologna con treni molto spesso in ritardo.

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 - 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 è ora possibile in seguito alla realizzazione della nuova stazione, per i treni ad Alta Velocità, in affiancamento a quella attuale che verrà utilizzata solo per i treni a lunga percorrenza e per quelli dei pendolari. A tal proposito è doveroso sottolineare come le opere per il Servizio Ferroviario Metropolitano, incluse le nuove stazioni, siano state completate per il 90% del totale, con 358 milioni di euro stanziati su 377, mentre la restante parte resta legata proprio agli sviluppi della nuova stazione di Bologna. Tuttavia a causa di ritardi nella piena attivazione della stazione di Bologna Centrale AV il completamento ed il **lancio ufficiale del Sistema Metropolitano di Bologna è rimandato al 2015. In termini di corse offerte infatti, attualmente il progetto SFM è stato realizzato solo al 70%.**

Il progetto prevede la costruzione di 13 nuove fermate di cui 9 già attivate, ultima delle quali la fermata di Bologna Mazzini realizzata nel corso dell'ultimo anno. Mancano quindi ancora 4 stazioni di futura attivazione: la nuova Bologna San Vitale, Bologna Borgo Panigale Scala, Bologna Prati di Caprara e Bologna Zanardi. Ultima realizzazione in ordine di tempo è l'attivazione della fermata di **Bologna San Vitale per la linea S4** in direzione Imola. Proprio su una delle linee del Sistema Metropolitano si registrano forti criticità. Si tratta del progetto di interrimento della **Linea Bologna-Portomaggiore**, intervento discusso ormai da decenni e che ha come obiettivo quello di velocizzare la linea grazie all'eliminazione di **5 passaggi a livello** all'intero della città di Bologna. Dal lato finanziario si può contare su 236 milioni di euro statali e dei cofinanziamenti territoriali collegati (41 milioni di euro). Ma i dubbi non mancano sull'utilità del progetto realizzato in questo modo. Innanzitutto perché non sarebbe più prevista la **Stazione Sant'Orsola**, che rappresenta un nodo nevralgico per potenziale numero di passeggeri vista la presenza del centro Ospedaliero. Altra forte criticità riguarda **l'eliminazione del passaggi a livello di via Libia** che richiede l'escavazione di un tunnel di 18 metri di profondità. Intervento molto costoso e che soprattutto **non permetterebbe, se non con opere faraoniche, di raddoppiare la linea in futuro** e conseguentemente di rendere il passaggio dei treni sempre più frequente.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Parma-Pontremoli	80	9	57	Tagli e carenze infrastruttura
Bologna-Poggio Rusco	59	6	64	Soppressioni e sovraffollamenti
Imola-Bologna	39	3	78	Sovraffollamenti e carrozze insufficienti
Piacenza-Cremona	31	5	-	Chiusura della linea
Faenza-Lavezzola	32	9	46	Materiale rotabile vecchio e pochi collegamenti

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. I binari e la massicciata, nonostante alcune opere più o meno abusive nate sulle aree in questione, risultano facilmente ricostruibili. Addirittura i fabbricati delle piccole stazioni, i caselli e le case cantoniere sono tuttora esistenti, anche se alcuni in pessime condizioni. Il bacino d'utenza interessato sarebbe rilevante con una importante migrazione dal trasporto su gomma (automobili ed autolinee) a quello su rotaia ed enormi vantaggi ambientali, con una riduzione delle emissioni di CO₂ annue stimate attorno alle 2.200 tonnellate.

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. In Emilia-Romagna le linee più critiche per i pendolari sono inevitabilmente quelle che collegano le principali città situate **lungo la Via Emilia**. Ma le proteste più rumorose provengono dalla tratta Rimini-Bologna in cui i comitati pendolari denunciano un sovraffollamento insostenibile dei treni. Al centro delle critiche ci sono il numero di carrozze inferiore a quanto necessario. Di conseguenza già a Faenza la gente sosta davanti alle porte, mentre ad Imola i convogli sono talmente affollati che risulta pericoloso viaggiare ed impossibile scendere dal treno se si è a metà vagone.

Tutti i treni della **Cremona-Piacenza** sono stati soppressi e sostituiti con autobus dalla fine del 2013. Una decisione clamorosa vista l'importanza di una linea elettrificata che costituiva una valida alternativa per gli spostamenti tra le due Regioni. La linea è lunga 31 km e vedeva i convogli effettuare 3 fermate intermedie (Caorso, Monticelli d'Ongina e Castelvetro) anche se ormai, dal 2011, ridotte da 11 a 2 sole coppie di treni al giorno. Questo ha portato inevitabilmente ad un peggioramento del servizio che si è concretizzato in un lento abbandono da parte dei pendolari nell'utilizzo della tratta, con solamente 30 viaggiatori al giorno di media prima della chiusura mentre nel 2010 se ne registravano 10 volte tanto.

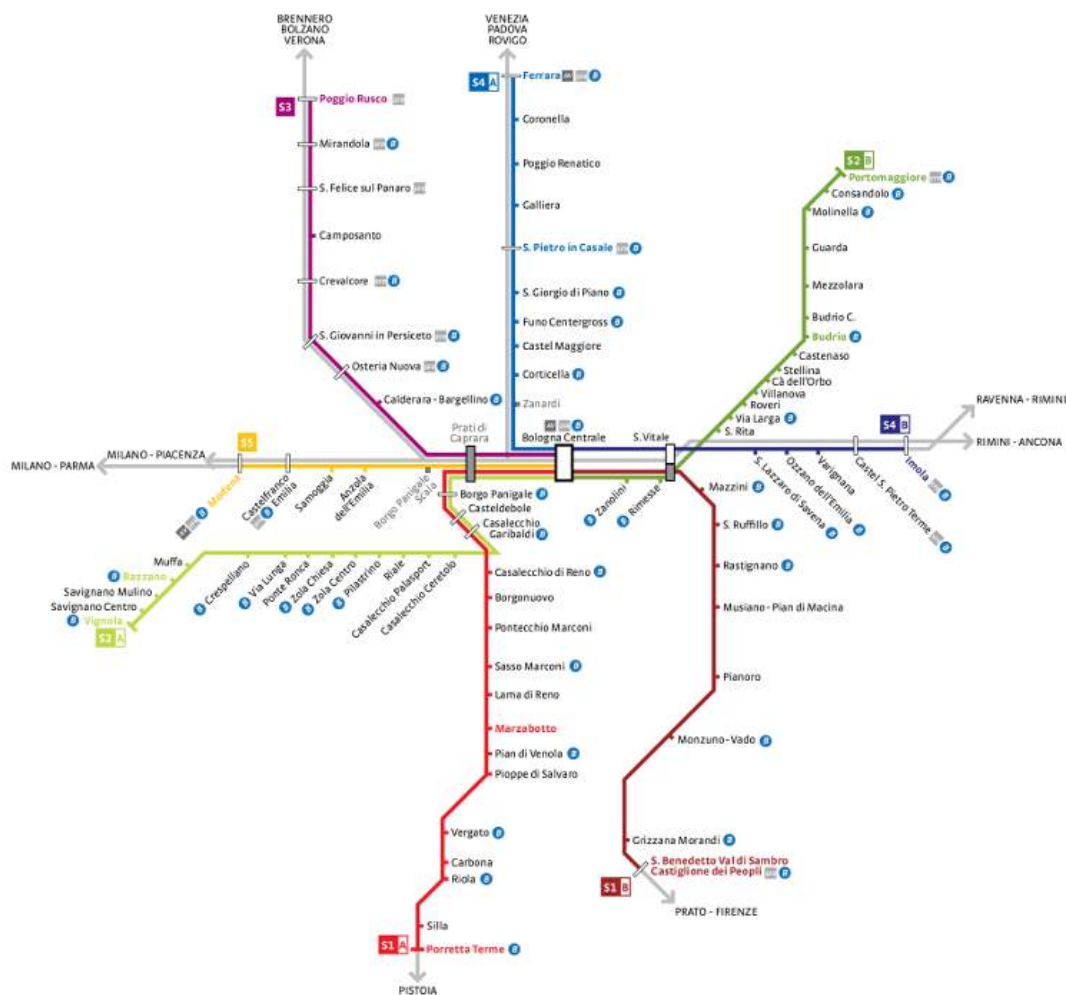
I tempi di percorrenza dei bus sostitutivi sono superiori di 20/30 minuti rispetto a quelli del treno, ne impiegano 50 rispetto a nemmeno mezz'ora con il treno, andando di fatto a peggiorare enormemente le condizioni di viaggio dei pendolari.

Un altro caso di estrema criticità per i pendolari è quello della linea "**Pontremolese**" dove convergono treni locali e di lunga percorrenza. Il raddoppio di questa linea ferroviaria (preventivato da 25 anni) rimane un'opera urgente e strategica sia per il territorio che per il completamento del Corridoio Tirreno-Brennero ferroviario, unica valida alternativa alla nuova autostrada Ti.Bre.

La linea **Faenza-Lavezzola**, non elettrificata e di 32 km di lunghezza, è l'esempio di come non solo non si usufruisca di un grande potenziale a disposizione, ma anzi di come venga disincentivato il trasporto ferroviario. Su questa tratta che prevede 9 fermate ormai transitano solamente 2 coppie di treni al giorno e 2 coppie di autobus. L'elettrificazione è un requisito fondamentale per poter riuscire ad utilizzare treni più efficienti ed a cadenza oraria che aumenterebbero il flusso di passeggeri.

Il rilancio di questa linea permetterebbe di avere anche collegamenti diretti tra Firenze e Ferrara rendendo così la linea un valido strumento di trasporto oltre che per studenti e lavoratori anche per i turisti ed una seria alternativa all'utilizzo di strade ed autostrade.

In positivo è stata l'evoluzione della **linea Modena-Sassuolo, lunga 19 km**, che nel 2013 aveva visto tagli al servizio e la possibile soppressione dell'intera linea con **la sostituzione delle corse con autobus**. Al contrario nel 2014 la linea ha mantenuto le corse già effettuate nel 2013 (con un servizio cadenzato di un treno ogni 30 minuti) attirando nuovi utenti su questa "metropolitana di superficie" che alcuni nodi nevralgici del modenese. Al tempo stesso si attende ancora l'installazione, attesa dal luglio dello scorso anno, di macchine obliteratrici in tutte le stazioni.



Sviluppo previsto del Sistema Ferroviario Metropolitan di Bologna

Il **nodo di Firenze** è oggi in una situazione complicata, molto simile a quella bolognese, perché sono in ritardo le opere relative alla linea dell'Alta Velocità con la nuova stazione. Questi ritardi hanno conseguenze e ripercussioni 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 già esistenti). Si tratta di opportunità enormi per i viaggiatori pendolari che, come dimostrato dai risultati del tram che collega a Scandicci (vedi Capitolo 3), sono soltanto in attesa di avere una valida alternativa ai mezzi di trasporto su gomma.

Naturalmente occorre migliorare anche le linee esistenti per rendere competitivo il servizio pendolare, in particolare realizzando il raddoppio della **linea Borgo San Lorenzo-Firenze**. Proprio sulla linea Faentina, tra Borgo San Lorenzo e Firenze, i problemi lamentati sono numerosi, a partire dalla velocità di percorrenza dei treni, che impiegano addirittura 40 minuti per effettuare un tragitto di pochi chilometri. Si tratta di una linea non elettrificata frequentata da almeno 2.700 pendolari ogni giorno (con **un incremento nel 2013 del 14% ed ancora in aumento nel 2014**) che ha visto nel tempo crescere la presenza di turisti e di viaggiatori interessati a spostarsi a costi più ridotti rispetto a quelli dell'alta velocità e rappresenta quindi un'infrastruttura strategica che mette in collegamento Firenze e Ravenna.

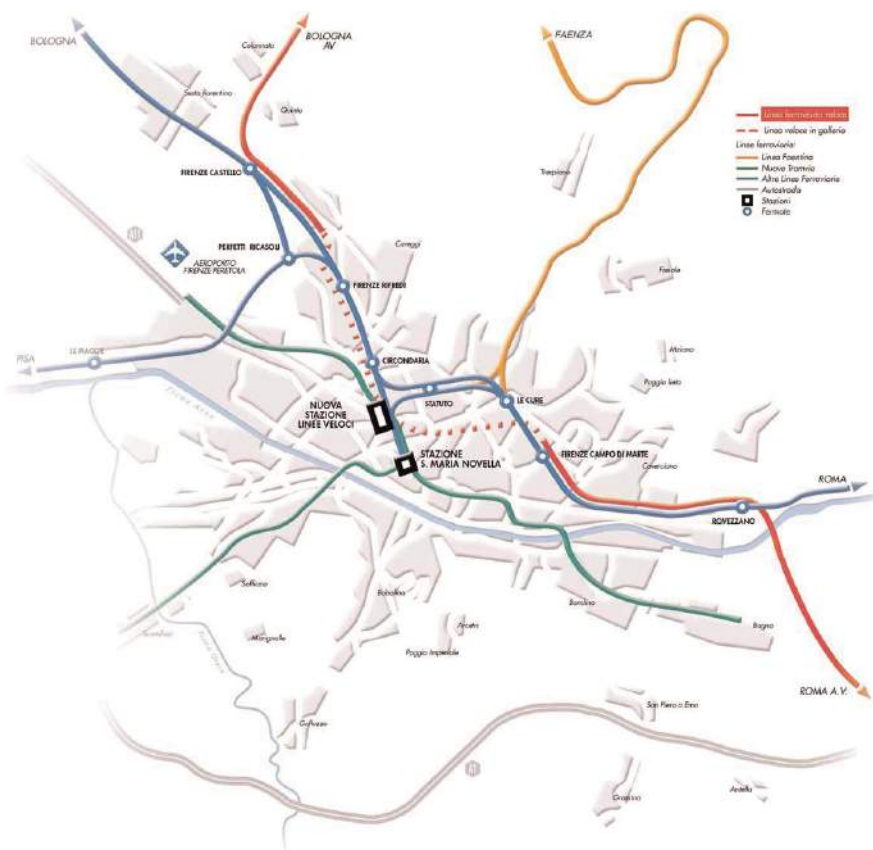
Arrivano buone notizie per due delle linee più disagiate della Toscana. Si tratta della **tratta Empoli-Siena** della direttrice per Firenze che necessita di lavori infrastrutturali di raddoppio, ma anche il rilancio della tratta **Siena-Grosseto** dove transita un solo treno (lentissimo) per senso di marcia nell'orario tra le 7 e le 9.

Nel primo caso **il raddoppio sulla tratta di 11 km tra Empoli e Granaiolo** è diventata una priorità anche della Regione oltre che dei pendolari **visto l'inserimento dell'intervento nel Piano regionale integrato per mobilità**.

Nel secondo caso si tratta di 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. L'ottima notizia riguarda l'attivazione di questa linea dopo un anno di stop dovuto all'alluvione che ha colpito le due province. La **riapertura della tratta Buonconvento-Monte Antico** è infatti un risultato importante e che può essere da spunto proprio per il rilancio anche a fini turistici della linea.

Anche la linea ferroviaria tra **Siena e Chiusi** meriterebbe un potenziamento o comunque un miglioramento del servizio visti i significativi problemi riscontrati attualmente. Infatti su questa linea circolano convogli con materiale vecchio mentre alcune delle stazioni sono in disuso, nonostante al tempo stesso esista un'importante potenziale di sviluppo, sia per i pendolari sia sul fronte del turismo. Si tratta di 90 km al momento percorsi in 1 ora e 20 minuti ma che con l'inserimento a fine 2011 di due convogli veloci e moderni ha mostrato come, con corretti investimenti, il potenziale di attrazione di questa linea possa essere sviluppato adeguatamente.



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 ha visto un grande incremento del passaggio di treni a lunga percorrenza con un conseguente spostamento dei treni regionali dei pendolari sulla linea lenta e aumento dei tempi di percorrenza, ma non mancano frequenti cancellazioni e soppressioni dei convogli.

Simili problemi si sono venuti a creare 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 possono garantire 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 (percorso avviato dalla Regione con l'inserimento dei collegamenti tra le sole città principali della Toscana), e l'inserimento di interregionali che proseguano sulla tratta Bologna-Modena-Reggio-Parma-Piacenza-Milano.

Desta ulteriore preoccupazione la volontà da parte di Trenitalia di ridurre drasticamente la programmazione dei cosiddetti "servizi universali", che tradotto significa tagli dei treni intercity, ed a saltare sarebbero ben 12 treni interregionali, che svolgono un servizio essenziale per centinaia di migliaia di utenti di almeno 6

Regioni tra cui proprio la Toscana. Altro motivo di discussione è quello riguardante il taglio di una delle Freccebianche in servizio sulla **linea Tirrenica**. Si tratta del convoglio in partenza da Roma e che transitava a Grosseto alle 8.26 in direzione Livorno, Pisa, Massa, La Spezia e Genova, quindi in orario utile per spostamenti pendolari. Sempre sulla direttrice Tirrenica vanno segnalate le condizioni di numerosi treni tra Grosseto e Pisa, molto spesso in ritardo.

Nel corso del 2013 si sono segnalate le buone notizie provenienti dalla linea **Firenze-Pistoia-Lucca-Viareggio** dove giungeva finalmente a compimento il lavoro di rimodulazione dell'offerta reso necessario dalla spending review: l'esito è stato positivo, con il mantenimento di tutte le stazioni e la soppressione di tre coppie di treni lenti sulla tratta Pistoia-Lucca in fasce orarie non pendolari. Sicuramente una soluzione migliore rispetto alla chiusura paventata nel 2012 di ben 7 stazioni in un quadrante fondamentale per la mobilità toscana.

Si tratta infatti dell'area tra Firenze, Pistoia, Lucca, Pisa, Livorno dove nel raggio di circa 100 km vive il 40% della popolazione regionale e ove sarebbe di fondamentale importanza il **raddoppio dei binari ad ovest di Pistoia** proprio perché i treni provenienti da Lucca sono quelli che provocano ritardi verso Firenze.

Negli scorsi mesi la Regione si è impegnata ad avviare il raddoppio della tratta Lucca-Pistoia, che permetterà di sanare questa situazione, con un finanziamento di 456 milioni di euro, di cui 220 sono a carico del Governo e 236 della Regione. Di questi ultimi 36 milioni sono già stati attivati per il superamento dei passaggi a livello sulla tratta.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Porretta Terme-Pistoia	40	12	40	Tagli dei treni
Siena-Grosseto	100	9	72	Infrastruttura vecchia e carenza di treni
Grosseto-Pisa	135	10	90	Ritardi e tagli dei treni a lunga percorrenza

Un'altra linea che incide nella provincia di Pistoia è la storica **Porrettana**, ferrovia che negli ultimi vent'anni nella tratta da Porretta Terme a Pistoia è stata oggetto di una politica di graduale dismissione. Questa linea sarebbe al contrario molto utile per i pendolari toscani diretti a Bologna e viceversa perché offrirebbe una valida alternativa alle altre tratte percorse dai treni ad Alta Velocità e a lunga percorrenza. Nelle politiche di riorganizzazione del servizio seguite ai tagli risalenti a 3 anni fa sono stati sostituite 12 coppie di treni con 24 autobus, che vista la conformazione del territorio appenninico (in particolare durante l'inverno) non garantiscono affatto la puntualità.

Nel corso del 2014 la linea ha subito un'interruzione totale dovuta ai danni all'infrastruttura provocati da una frana in località Corbezzoli. L'intervento di ripristino della linea ha portato alla sua **riapertura** a fine Novembre scorso, come definito dall'intesa raggiunta tra la Regione ed RFI, con le medesime potenzialità funzionali precedenti alla sospensione del traffico ferroviario.

Una risorsa importante e su cui dovrebbe puntare la Regione è quella del progetto del **Tram-treno della Piana**. La proposta riguarda l'area vasta Firenze-Prato-Pistoia in cui si potrebbe inserire un sistema integrato di tramvie e linee ferroviarie tra Firenze, Campi Bisenzio e Prato. La prima linea servirebbe l'Aeroporto Vespucci percorrendo il viadotto ferroviario esistente che conduce al Polo Tecnologico Ferroviario di Osmannoro e dirigendosi poi verso Campi Bisenzio per una lunghezza di 6,7 km, oltre a 6,4 km di linea già esistente. La seconda linea si svilupperebbe in parallelo con la Circonvallazione Nord fino al ponte sul Bisenzio, toccando poi il polo scolastico campigiano de "La villa", l'abitato di Santa Maria a Colonica con l'accesso all'area agricola del "Parco della Piana" e giungendo a Prato per un totale di 7,4 km. Purtroppo a distanza di 2 anni dal lancio del progetto non si hanno notizie di una sua ipotetica attuazione.

La situazione di **Roma** non è purtroppo paragonabile per il servizio ferroviario con nessuna Capitale europea. Il servizio è organizzato intorno a diverse linee **Ferrovie Metropolitane** (FR) che collegano la città e l'area metropolitana, ma 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, senza dimenticare la necessità di sviluppare seriamente una rete di metropolitane degne di una capitale

europea. Una possibile risistemazione delle linee suburbane di Roma potrebbe consentire, congiuntamente alla chiusura dell'anello ferroviario, al raddoppio dei binari lungo alcune linee, ed alla realizzazione almeno della nuova linea di metro C, di dotare la città di un sistema di mobilità su ferro degno di una grande città europea.

Fare il pendolare su alcune tratte, come **tra Roma e Viterbo**, rappresenta ormai un'avventura quotidiana sia che si scelga la linea **ATAC Roma Nord** sia che si prenda la ferrovia regionale **FR3** di Trenitalia. I 75.000 passeggeri ogni giorno, sulla sola linea ATAC, si ritrovano con treni sovraffollati e vecchi (anche se in parte rinnovati), che di conseguenza necessitano di una manutenzione sempre maggiore e che non garantiscono la puntualità delle corse. Sono purtroppo frequenti, specialmente in inverno, casi (sulla linea ATAC) di oltre 2 ore di ritardi, ma la media oraria comunque risulta bassissima: 39 km/h. Stessa situazione per molte delle stazioni attraversate: degrado, sporcizia e biglietterie inutilizzabili. Vanno fortunatamente segnalate le nuove aperture delle stazioni Due Ponti e Saxarubra. Sulla linea FR3 i viaggiatori al giorno sono 65mila, per un totale di 140mila viaggiatori tra le due linee, e lamentano costanti disservizi ed uno dei livelli di sovraffollamento più alto della Capitale.

E' fondamentale poi garantire un 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 tra cui la nuova Stazione Tiburtina, per il momento il secondo nodo della Capitale per i treni Alta Velocità (oltre a collegare altre due stazioni, Tuscolana ed Ostiense, e la nuova Fiera di Roma). Perché la consistente crescita dell'utenza che si è verificata negli ultimi anni crea il sovraffollamento dei convogli ferroviari, oltre 65mila viaggiatori al giorno solo su questa linea ed un fabbisogno stimato di almeno 15 mila posti in più al giorno. Parliamo di qualcosa come **800 passeggeri all'ora** che quindi spesso non trovano accesso ai treni della linea. 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). Tutti questi problemi sono, come detto, dovuti all'ingente flusso di pendolari sulla Capitale, oltre 350.000 al giorno, circa il 65% del totale dei **540.000 pendolari laziali**, a cui si aggiungono coloro che raggiungono Roma saltuariamente o con altri mezzi su gomma e via aereo, arrivando a circa 550.000 persone.

Non accennano a diminuire i disagi per migliaia di pendolari che ogni giorno arrivano a Roma da alcune direttrici come quella che porta a Frosinone. I casi più clamorosi di proteste e di disagi riguardano la **stazione di Zagarolo** (RM), dove centinaia di passeggeri rimangono sempre più spesso a terra perché il treno Regionale che parte proprio da Frosinone è già al massimo della capienza. Questo provoca inevitabilmente l'affollamento delle banchine di attesa e ritardi su tutta la linea e le reazioni dei pendolari esasperati da una condizione ormai quotidiana. A questi problemi si aggiungono i guasti sulla linea e dei treni, visto che il materiale rotabile è sicuramente tra i più vecchi di tutta la Regione. Ancor più allarmante quanto successo lo scorso Aprile quando il treno che parte alle 6:43 da Frosinone è rimasto bloccato alla stazione di Colle Mattia. Appena comunicato che il convoglio non sarebbe ripartito i pendolari si sono riversati accalcandosi nel sottopasso per raggiungere un altro binario. Alla situazione tragica si è poi aggiunto un ritardo di almeno 1 ora per raggiungere la Capitale. Fortunatamente un piccolo segnale positivo è arrivato dalla consegna di un nuovo treno Vivalto destinato proprio a questa linea.

Per i pendolari delle linee FL4 che collegano la Capitale con i Comuni dei **Castelli Romani** riuscire a salire su un treno diventa ogni giorno più difficile e soprattutto arrivare a destinazione senza problemi o ritardi. Il sistema è composto da 3 linee che da Ciampino si diramano e collegano la Capitale con **Frascati, Velletri ed Albano Laziale**. Il problema in comune è quello dell'infrastruttura, vecchia e che a Ciampino diventa ad unico binario per tutte e tre le direttrici. Si tratta poi di un'area tra le più abitate del Lazio, con un bacino potenziale di utenti del ferro di **450.000 abitanti**, ed un numero attuale di viaggiatori al giorno di oltre 40.000.

Nel caso della **Roma-Frascati** si tratta di una linea di 24 km di lunghezza dove si registra nell'ora di punta un'affluenza di almeno il 41% in più di passeggeri rispetto alla capacità dei treni, ed una velocità media di soli 48 km/h. I problemi infrastrutturali portano i treni a subire ritardi e soppressioni improvvise.

Da anni si propone di realizzare una fermata tra Frascati e Ciampino, Villa Senni, dove poter fare un incrocio e potenzialmente raddoppiare il numero dei treni, ma il progetto non è mai stato finanziato. La **Roma-Velletri** è una tratta di 42 km che presenta treni sempre sovraffollati ed in ritardo. Le precarie condizioni di viaggio diventano addirittura intollerabili nei mesi di apertura delle scuole quando migliaia di studenti si aggiungono agli altri pendolari. Anche in questo caso l'infrastruttura è molto vecchia ed oltre al binario unico, presenta altre criticità come 13 passaggi a livello e la possibilità d'incrocio dei convogli in sole tre stazioni su otto. Infine la **Roma-Albano**, lunga 29 km, è quella che addirittura presenta

una velocità media ancora più bassa: 39 km/h. I pendolari della linea soffrono dei costanti ritardi, guasti e cancellazioni e lamentano la mancanza di informazioni visto che i monitor nella maggior parte delle stazioni non funzionano.

Un territorio che soffre molto i problemi del pendolarismo, visto l'aumento di popolazione degli ultimi anni, è quello del litorale nord. La linea ferroviaria che necessita di un largo potenziamento è quella che da Roma collega **Civitavecchia** (FL5) e che ogni giorno è frequentata da circa 40/50.000 passeggeri; 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. La linea solo 15 anni fa vedeva una domanda di circa 30.000 viaggiatori al giorno. Ad oggi la tratta non regge più il carico a cui è sottoposta e di conseguenza vede transitare treni sporchi, vagoni con l'aria condizionata rotta, bagni chiusi o danneggiati, ma soprattutto è da sottolineare il sovrappollamento dalla stazione di Ladispoli (in direzione Roma la mattina) e già da Roma Ostiense per i treni del pomeriggio diretti a Civitavecchia. La domanda di **utenza in surplus** su questa linea corrisponde addirittura a **2.300 passeggeri l'ora!** Proprio su questa linea nel 2013 sono stati i Sindaci dei Comuni interessati a chiedere un miglioramento delle condizioni di viaggio ed a comprendere come quotidianamente convivono i pendolari con la situazione della linea regionale, frequentata ogni anno da 3 milioni e 200mila passeggeri. A render ancor più complicata la vita degli utenti della FR5 è la convivenza forzata con i turisti delle crociere, circa 4,5 milioni quelli registrati al porto di Civitavecchia nel 2013. Anche in questo caso nei mesi scorsi è stato inserito sulla linea un **nuovo treno Vivalto** da 700 posti a sedere.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Orte-Roma Tiburtina	89	9	48	Sovrappollamento e ritardi
Roma-Civitacastellana-Viterbo	102	29	40	Treni e stazioni vecchie e sporche
Roma Ostiense-Viterbo	84	11	43	Sovrappollamento e ritardi
Roma Termini-Civitavecchia	81	12	88	Sovrappollamento e ritardi
Roma Termini-Nettuno	59	13	50	Treni vecchi e sporchi, stazioni degradate
Roma Tiburtina-Tivoli	40	11	41	Sovrappollamento, guasti alla linea frequenti
Roma Termini-Albano Laziale	29	10	39	Treni ed infrastruttura vecchi

Il **nodo di Roma** ormai da anni mostra le stesse gravi carenze con una vera priorità di intervento su cui concentrare l'attenzione e gli investimenti: il completamento dell' **anello ferroviario**. Un' opera di cui si parla da oltre vent'anni, ma che essendo fuori dalla Legge Obiettivo e dallo stesso piano di investimenti di RFI continua a rimanere 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.

Altra questione critica per i pendolari dell'area romana è quella della **linea C della metropolitana**. Dopo il rinvio dello scorso anno dell'apertura al pubblico della prima tratta operativa (Pantano-Parco di Centocelle), il 2014 ha visto soltanto nelle scorse settimane l'apertura della tratta, tra l'altro con un ennesimo rinvio proprio a poche ore dalla prima inaugurazione prevista per la prima settimana di Ottobre. Il nuovo cronoprogramma degli interventi, disattendendo quindi quanto detto solo un anno fa, dovrebbe consentire

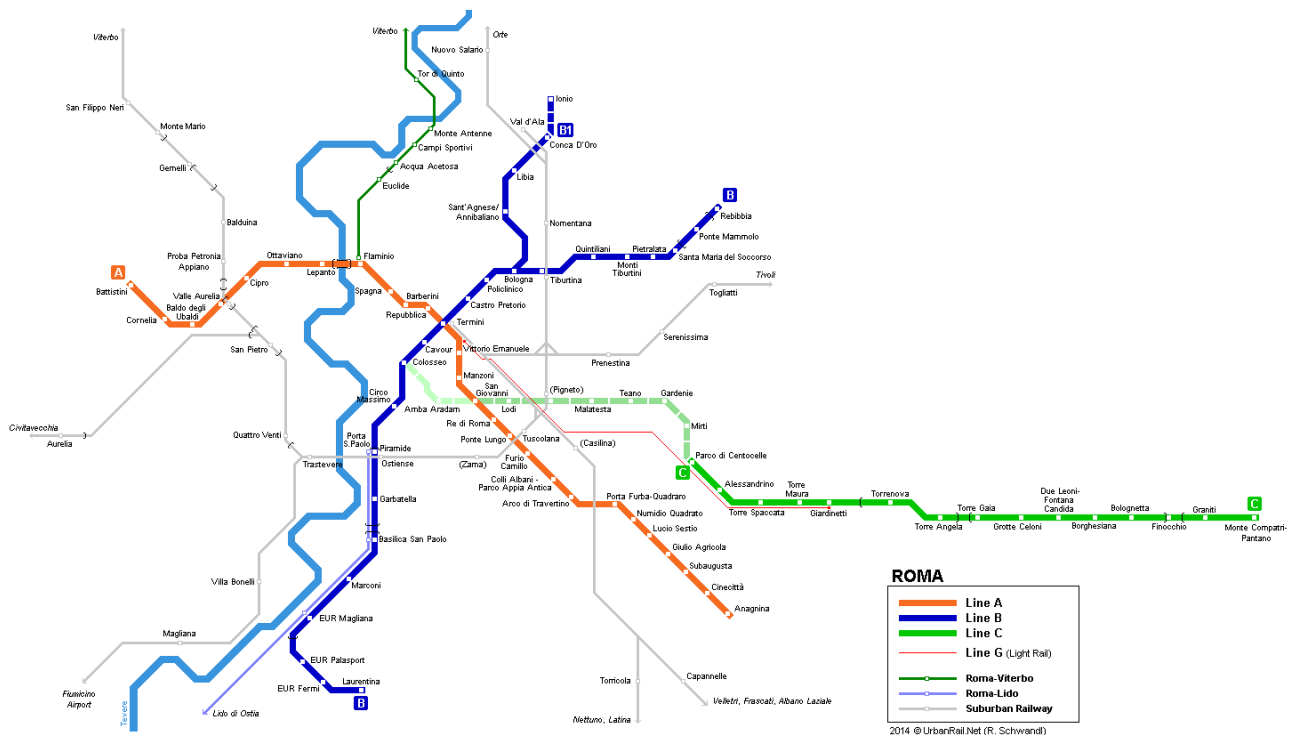
l'apertura al pubblico della stazione San Giovanni per il 30 giugno 2015. Considerando anche il collaudo, l'apertura della tratta San Giovanni-Pantano (con lo snodo per la metro A) al momento sembra destinata ad avvenire per l'estate 2016. In questo contesto di continui ritardi chiaramente sono i costi ad aumentare sempre di più. La linea C rischia infatti di essere l'opera pubblica più costosa del dopoguerra visto l'appalto aggiudicato ai vincitori ad un prezzo di 2,7 miliardi per l'intera tratta di 25,6 Km ed i già spesi 3,7 miliardi per i soli tratti ad est del centro storico.

Proprio su questa direttrice insiste una delle linee suburbane più degradate di Roma, la **Termini-Giardinetti**. I disservizi e l'inefficienza della tratta sono all'ordine del giorno e con un **peggioramento crescente** ormai da anni. Gli ultimi 2 anni sono senza dubbio i peggiori della storia di questa linea con costanti scioperi, guasti, malfunzionamenti, inconvenienti tecnici e addirittura numerosi scontri tra i convogli ed i tram urbani. La linea Termini-Giardinetti vive una situazione paradossale di vuoto dove da un lato gli investimenti (in personale, in vetture, attrezzature ecc.) sono praticamente inesistenti e dall'altro la tanto decantata Metro C è lontana anni dall'essere messa in funzione per tutto il suo tragitto o comunque fino a S. Giovanni dove scambierebbe con la Linea A della metropolitana.

Un'infrastruttura dimenticata ma che servirebbe da grande collegamento per tutto il settore Est di Roma è la **metro leggera sulla Via Palmiro Togliatti**. Il progetto in realtà, presentato nel 2005, prevede 17 km di linea per 18 stazioni partendo dal quadrante Nord, a Saxa Rubra, per arrivare a Laurentino attraversando aree come Fidene, Talenti, Montesacro, Ponte Mammolo (con lo scambio per la Metro B), Centocelle, Togliatti (dove avverrebbe la connessione con la Linea C) e Subagusta (Metro A). I Comitati di quartiere interessati hanno negli scorsi mesi rilanciato l'ipotesi visto che nel Primo Rapporto dell'Agenzia per la Mobilità di Roma è stata inserita indicandone anche il costo, fissato in 82 milioni di euro per la tratta centrale (da Ponte Mammolo a Cinecittà per un totale di 8 km).

La linea regionale FL7, utilizzando l'infrastruttura della **Roma-Napoli**, collega la Capitale con l'estremo sud **pontino** percorrendo in maniera più o meno rettilinea i 128 chilometri ferroviari che separano la stazione di Roma Termini con quella di Formia. Sarebbe quindi la linea perfetta se le carrozze del materiale non fossero insufficienti e non si trovassero continuamente convogli pieni al limite dell'inverosimile, stracolmi; quella che potrebbe essere una eccellenza con l'abbandono degli anni passati si ritrova invece ad essere una delle infernali ferrovie regionali del Lazio.

Da **Roma Termini a Nettuno** ci sono appena 59 km che vengono percorsi mediamente in 67 minuti ad una andatura di 52 km/h, un treno lumaca che passa per 13 stazioni. Con frequenze di passaggio ridicole per una portata di oltre 40.000 utenti, chi prende questi treni sa di una tratta pluripremiata come la peggiore da Legambiente nel suo trofeo Caronte, sa bene cosa lo aspetta, un viaggio infernale. Oltre alla lentezza si aggiunge il sovraffollamento costante da anni, con convogli non sufficienti a trasportare degnamente i pendolari verso e da Roma, mancanza di pulizia sia nelle stazioni sia sui treni e ritardi all'ordine del giorno.



Metropolitane e Ferrovie regionali di Roma, (Fonte: Urbanrail)

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 (+45% dal 2000 al 2010) ha premiato questa strategia i risultati in termini di qualità del servizio si vedono solo in parte perché il progetto di metropolitana regionale ha visto un rallentamento importante negli ultimi 4 anni.

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. Degli oltre 270mila viaggiatori al giorno campani, è una larga maggioranza quella che si dirige quotidianamente nell'area di Napoli e nei Comuni adiacenti. Nell'area di Napoli dopo il completamento nel 2008 della linea a Monte del Vesuvio, la variante della Napoli-Cancello ed il potenziamento del passante Villa Literno-Gianturco-Cancello-Caserta-Torre Annunziata **si attende la realizzazione della Stazione per i treni TAV ad Afragola** per consentire una riorganizzazione del traffico ferroviario dando la possibilità di cadenzare i passaggi dei treni negli orari di punta. La sfida vera sarà nei prossimi anni di riuscire a potenziare realmente il servizio una volta che sarà adeguata la rete e entrati in esercizio i 94 nuovi treni promessi.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Circumvesuviana Napoli Garibaldi-Sarno	38	25	37	Tagli alle corse e sovraffollamento
Napoli Centrale-Benevento-Avellino	99	17	40	Tagli alle corse
Salerno-Cava de' Tirreni-Napoli Garibaldi	55	16	46	Soppressioni e ritardi
Benevento-Napoli Garibaldi	71	13	47	Tagli alle corse e treni vecchi
Circumflegrea Napoli-Torregaveta	27	15	40	Tagli alle corse e treni vecchi

Negli ultimi 4 anni però in questa Regione si è assistito ad una drastica riduzione delle risorse ed una conseguente riduzione dei servizi e degli investimenti nelle nuove infrastrutture, con criticità estreme per la vita di molti pendolari. Il **piano delle 100 stazioni** purtroppo si è arenato e anche strutture importanti, come l'interscambio M1/Cumana di Cilea, cadono sotto la scure dei tagli. Ma non sono state da meno linee storiche come **la Circumvesuviana**, che ha visto una iniziale **riduzione del 40%** delle corse nel 2013 per poi vederne riattivate solo una piccola parte. Si tratta di una delle più gravi conseguenze dei tagli al trasporto ferroviario emerge nell'area di Napoli e della Campania, in cui viaggiano 270mila persone al giorno (quasi 190mila in meno rispetto al 2011). Le proteste, che si ripetono da ormai un anno, vedono insieme utenti e lavoratori della linea infuriati per l'eliminazione di moltissime corse al giorno. I risultati dei tagli stanno provocando una serie di disagi clamorosi per i cittadini dell'Hinterland napoletano, rischiando di trasformare sempre di più le periferie napoletane in aree mal collegate e sempre più lontane dalla città. I disagi riguardano anche le stazioni, che vedono la chiusura di 22 biglietterie, e l'affollamento sempre più insostenibile delle banchine di attesa. Collegando Napoli con il settore orientale della sua area metropolitana e con i paesi vesuviani e della Penisola Sorrentina, seguendo tre direttrici principali (Sarno, Sorrento e Baiano) la Circumvesuviana rappresenta un punto di riferimento fondamentale per i pendolari campani.

Il circuito si articola in 6 linee ferroviarie, 96 stazioni e 142 km di ferrovia, servendo un totale di 47 Comuni. Gli elettrotreni in dotazione sono **142 di cui: 83 costruiti negli anni '70, 35 costruiti all'inizio degli anni '90 e 24 costruiti nel 2008/09**. Dei 142 treni, **ne circolano giornalmente 40-43, mentre ne servirebbero almeno 92 per garantire un servizio efficiente**. Negli ultimi tempi i pendolari che usufruiscono del servizio lamentano la **totale incertezza delle corse**, che tutti i giorni subiscono ritardi e soppressioni. Gli ultimi 2 anni hanno visto la ex-Circumvesuviana al centro delle cronache locali a causa di **gravi incidenti**, come il deragliamento di un treno che viaggiava ad una velocità troppo elevata in curva, oppure travolgimenti di automobili ai passaggi a livello.

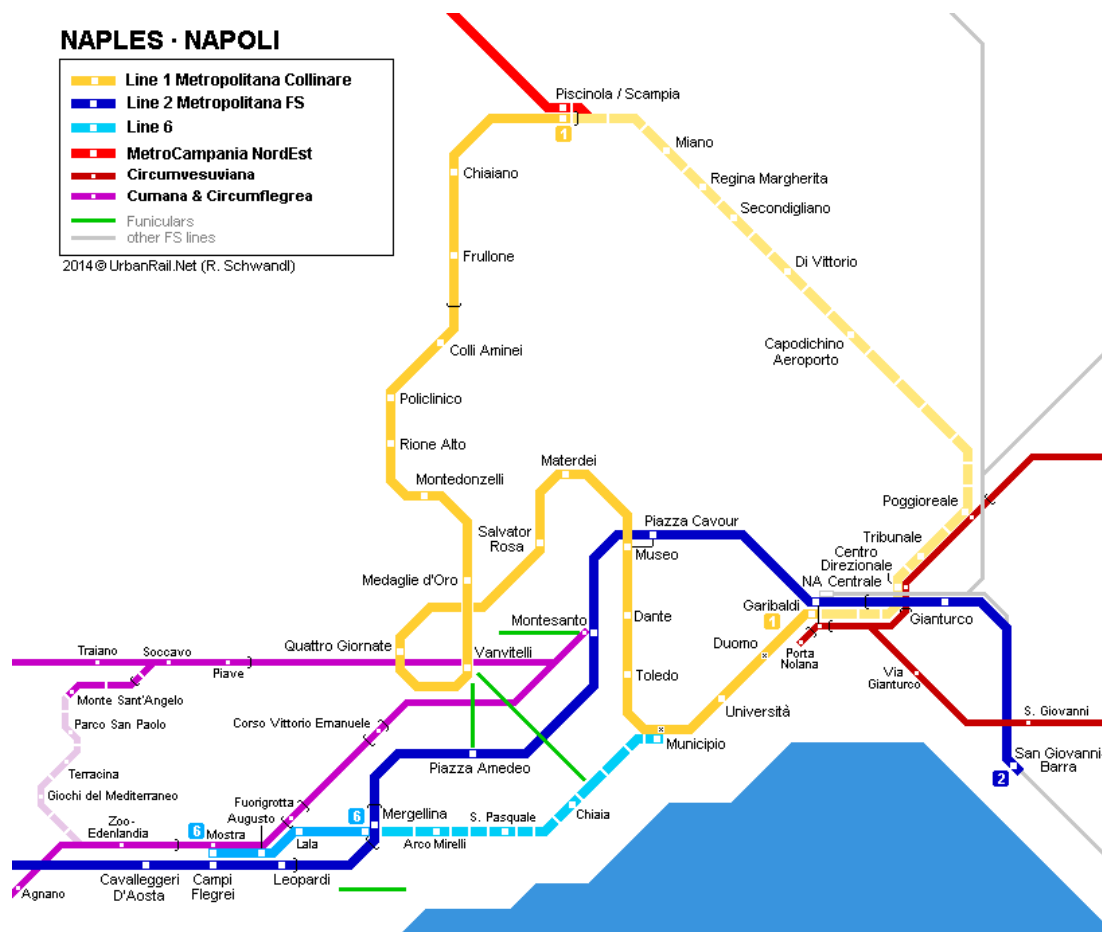
Anche nel corso del 2014 si sono registrati disagi gravissimi per i 45.000 pendolari che quotidianamente usufruiscono delle linee Circumflegrea e Cumana. In particolare però è la **Circumflegrea** ad assistere ad un degrado senza precedenti. La linea, che collega il quartiere di Napoli Montesanto con Torregaveta, lungo un percorso interno di 27 km, attraversa altri quartieri di Napoli ed i Comuni di Pozzuoli e Quarto. I disagi riscontrati dai pendolari riguardano la mancanza di un numero sufficiente di treni ed i continui problemi tecnici che riscontrano quelli in circolazione. Le conseguenze sono inevitabilmente il **sovraffollamento** ed i **ritardi** e purtroppo anche la scelta da parte di molti utenti di utilizzare la macchina per i propri spostamenti. In comune a tutta la linea rimane la fatiscenza di molte **stazioni, abbandonate e vandalizzate**, e per buona parte sprovviste di biglietteria o di obliterateci.

La linea **Cumana**, che collega sempre Montesanto a Torregaveta ma su un tracciato costiero di circa 20 km, ha visto numerosi stop legati a guasti tecnici e giorni in cui erano presenti solo due treni lungo la tratta garantendo quindi un servizio più che dimezzato ed il passaggio dei convogli soltanto una volta all'ora. La situazione però è migliorata nella seconda parte dell'anno grazie all'introduzione di due nuovi treni e di uno ristrutturato. **I treni dell'ex Sepsa sono 32, di cui: 10 costruiti all'inizio degli anni '60, 7 costruiti alla fine degli anni '70 e 13 costruiti durante la prima metà degli anni '90, a cui vanno aggiunti i 2 nuovi convogli entrati in funzione**. La frequenza delle corse è di un treno ogni 20 minuti, ma i ritardi sono all'ordine del giorno anche a causa della soppressione di quasi il 50% dei treni avvenuta negli ultimi anni, accompagnati dagli scioperi del personale, che per mesi non ha ricevuto stipendio, e dei casellanti che durante la primavera hanno causato numerosi disservizi, come la chiusura delle stazioni dove ci sono passaggi a livello.

Ma anche la **linea Napoli-Avellino** è stata oggetto di un taglio enorme e che ha addirittura portato ad una parziale chiusura iniziale per poi ristabilire solo il 10% dei treni che in precedenza vi circolavano e comunque eliminando i treni diretti tra i due capoluoghi. Al momento le due città vedono 6 "collegamenti" al giorno, tra cambi ed autobus sostitutivi ed un **tempo minimo di percorrenza di 2 ore ed 8 minuti**.

Infine altra situazione critica è quella delle **metropolitane di Napoli**. I finanziamenti per **la linea 1** sono stati predisposti e si prevede quindi che sarà completata per il 2018 questa opera fondamentale che collegherà Napoli dal centro verso Est, da piazza Municipio a Capodichino, servendo un bacino di utenza potenziale di 600 mila persone. Forse sottovalutata ma al contrario di vitale importanza è il prolungamento della **linea 6** della metro napoletana. Anche questa opera affronta gravi ritardi nella realizzazione ed è praticamente inutilizzata al momento vista la limitata lunghezza della tratta in funzione oltre che per via del percorso parallelo alla linea 2. Per questi motivi dal 2011 la linea è chiusa nei giorni di sabato, domenica e nei giorni festivi ed è aperta nei restanti giorni soltanto di mattina. La tratta in costruzione prevede il prolungamento

verso il centro cittadino, da Mergellina a Municipio, con 3 stazioni intermedie. La nuova tratta in questo modo permetterà un rapido collegamento con il centro cittadino.



Sistema ferroviario e metropolitano di Napoli, (Fonte: Wikipedia)

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, ed in particolare la lentezza dei treni utilizzati.

In particolare il riassetto del nodo ferroviario di Bari prevede tra gli interventi fondamentali l'**interramento dei binari tra Palese e Santo Spirito e la variante della tratta tra Bari centrale e San Giorgio** che sarà completamente ridisegnata. Si tratta dei nodi di Bari Nord e di Bari Sud e che rispettivamente hanno una previsione di conclusione lavori al 2022 ed al 2025. Ma gli oltre 150mila pendolari che ogni giorno si spostano in Puglia, di cui una grossa fetta ha proprio Bari come meta, si ritrovano ancora in condizioni di viaggio critiche. E' il caso della **tratta Bari-Barletta** sulla cui linea è stata molto forte la protesta degli studenti pendolari che negli orari mattutini si ritrovano ad usufruire di treni sovraffollati, e quindi senza posti a sedere, tanto da costringere in alcuni casi il personale, alle stazioni di Giovinazzo e S. Spirito, a vietare la salita a nuovi passeggeri. Proprio su questa direttrice **si riscontra uno dei miglioramenti** da segnalare avvenuti già nel corso del 2013. Si tratta dell'attivazione dell'orario cadenzato per i servizi svolti da Trenitalia e da Ferrotramviaria sull'area metropolitana barese, in particolare sulla tratta tra Bari Centrale ed il quartiere S. Paolo che ha visto l'avvio del **servizio suburbano**, chiamato FM2, **tra la stazione centrale e l'Aeroporto di Bari Palese**.

Per quanto riguarda gli altri interventi previsti purtroppo si evidenzia una mancanza di fondi, vista una stima di spesa pari a 960 milioni di euro, considerati sia gli interventi a Nord del capoluogo pugliese sia quelli a Sud, contro stanziamenti disponibili di soli 390 milioni. Una linea che non vede da anni investimenti e presenta numerosi problemi è la **Barletta-Spinazzola**. Si tratta di una ferrovia secondaria che collega la costa con l'interno attraversando il territorio delle Murge e presenta un binario unico e non elettrificato. La tipologia di treni che la percorrono è esclusivamente di regionali e le corse sono

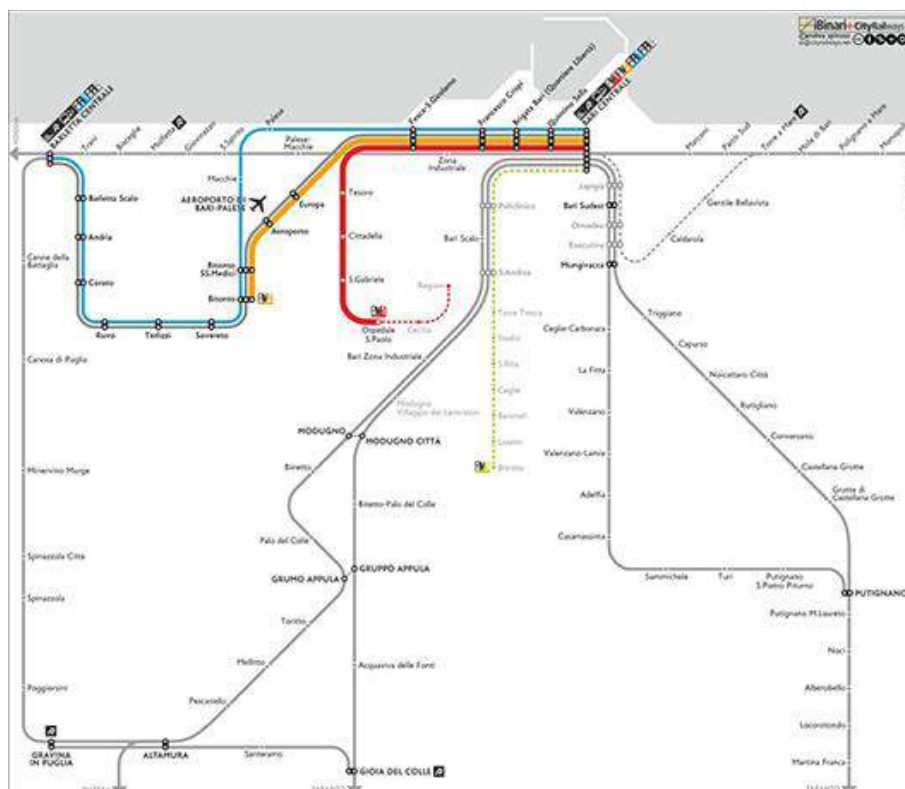
limitate tra i due capolinea. Il traffico passeggeri è alquanto scarso perchè nonostante una lunghezza di 66 km, la ferrovia, oltre ai due capolinea, ha soltanto due stazioni, nelle città di Canosa di Puglia e Minervino Murge. La tratta svolge comunque un ruolo importante per la mobilità dei pendolari e i cittadini dell'entroterra che si spostano verso Barletta, da dove poi è possibile, tramite interscambio, prendere le diramazioni lungo la linea adriatica (per Bari-Lecce o per Foggia-Pescara). Nonostante questo i collegamenti con treni sono ridotti a 3 coppie al giorno, mentre sono sempre di più in aumento i collegamenti effettuati con autobus sostitutivi.

Una delle peggiori tratta della Puglia è la **Brindisi-Taranto**, tratta di 70 km in cui i regionali effettuano 7 fermate. I pendolari lamentano l'assenza, e in alcuni casi anche la stessa correttezza, degli annunci automatici che sarebbero almeno strumenti utili per riorganizzare il proprio viaggio in caso di ritardi e soppressioni delle corse. Non da poco è anche l'assenza di collegamenti tra queste città nel caso si intenda viaggiare di domenica (sono presenti solamente 2 collegamenti con autobus sostitutivi, mentre nei giorni feriali sono 8 le coppie di treni) il che pregiudica ad esempio molti spostamenti da parte di turisti.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Brindisi-Taranto	70	7	57	Sovraffollamento e ritardi, sostituzione con autobus
Barletta-Spinazzola	66	4	63	Lentezza, binario unico

Anche sulle **linee Appulo-Lucane** sono nati comitati pendolari che sottolineano le difficoltà dei nel viaggiare su treni che non rispondono alla grande domanda presente in alcune zone della Basilicata e della Puglia. Molto spesso le difficoltà nell'utilizzo dei treni vengono purtroppo accentuate dalle condizioni climatiche che provocano danni agli impianti elettrici che regolano la circolazione ferroviaria. **Nel corso del 2013 le novità hanno riguardato l'aumento del prezzo dei biglietti su queste linee del 7%.**

Le associazioni dei pendolari al contrario hanno lanciato una serie di proposte, tra cui la sospensione degli aumenti e l'adozione di agevolazioni tariffarie per i redditi più bassi o per i nuclei familiari che sottoscrivono più abbonamenti.

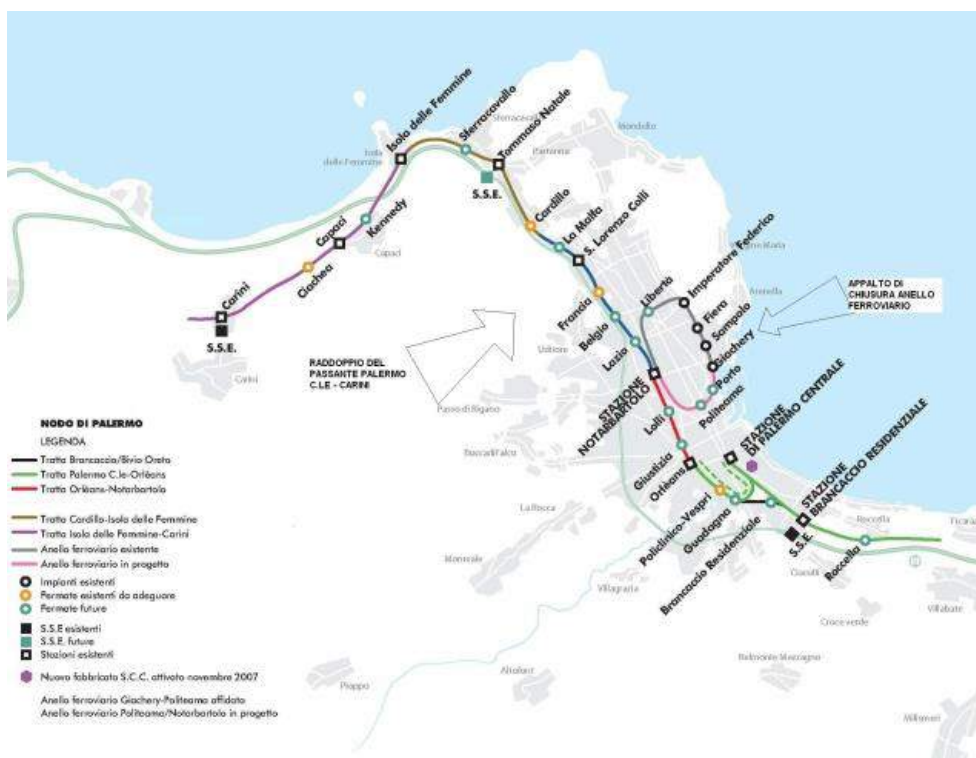


Nodo di Bari e ferrovie metropolitane, (Fonte: Cityrailways)

Il **nodo di Palermo** sconta i problemi di tutte le città del Sud. In tutta la Regione sono circa 37.000 i pendolari che prendono il treno (purtroppo in diminuzione) che nonostante le difficoltà di una rete vecchia ed inadeguata. Sono numerosi i Comitati pendolari che chiedono un miglioramento del servizio, ed in particolare 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.

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 di 60 km 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. L'opera dovrebbe entrare in funzione, comprese le 17 fermate tra nuove ed ammodernate, nel 2018. Al momento sono però fortemente rallentati i lavori nella Tratta A (quella centrale).

Altra opera discussa da anni è l'**Anello Ferroviario**. Si tratta di soli 6,5 km con 8 fermate che attraverserebbero in maniera circolare il centro di Palermo collegando in sotterranea punti nevralgici come il Porto e la Stazione centrale (con un nodo di scambio per il Passante). Purtroppo il cantiere per i lavori non è mai partito fino all'ottobre scorso, quando sono stati avviati i cantieri per il primo lotto, di 1,6 km, tra le fermate Giachery e Politeama che dovranno concludersi a fine 2016.



Passante ferroviario ed Anello di Palermo, (Fonte RFI)

La condizione dei pendolari nel Mezzogiorno

Ancora una volta occorre ricordare come da Napoli in giù la vita dei pendolari risulti ancor più complicata, fino ad arrivare a casi in cui l'offerta di servizi ferroviari è ferma all'Ottocento, sia per qualità dei treni presenti sia per i ritardi cronici, di fatto una condizione imparagonabile all'utilizzo di mezzi privati. Nelle Regioni meridionali il cronico ritardo che riguarda il potenziamento delle infrastrutture e il ricambio del materiale rotabile fa sì che i tempi di percorrenza, non solo tra centri di minor grandezza, assumano dimensioni impensabili per un viaggio da effettuare quotidianamente. Muoversi da una città all'altra, 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, per non parlare dell'età dei treni in circolazione.

Basta osservare la tabella che mette in luce alcune situazioni nelle Regioni del Mezzogiorno e che rispetto alla scorsa edizione del Rapporto Pendolaria mostra la stessa fotografia di isolamento e di arretratezza, in alcuni casi addirittura peggiorata. **Tra Cosenza e Crotona** effettua servizio un solo treno diretto (di certo non in orari di pendolarismo visto che la partenza da Cosenza è alle 14:03) che comunque impiega **3 ore per soli 115 km di distanza**. Si assiste poi ad una condizione tragica del tragitto **tra Ragusa e Palermo** dove ormai soltanto **1 collegamento al giorno** effettua il percorso (di cui la prima tratta in autobus) ed obbliga a 2 cambi impiegando oltre 6 ore e 43 minuti per arrivare a destinazione. Gli altri esempi rimangono comunque drammatici: ancora in Basilicata per muoversi tra i due capoluoghi di Provincia, **Potenza e Matera**, con Trenitalia non è più previsto **alcun collegamento** (nemmeno con cambi) mentre con ferrovie Appulo-Lucane sono obbligatori almeno 2 cambi. Come visto lo scorso anno è migliorata, seppur di poco, la situazione sulla **Olbia-Cagliari** grazie all’inserimento di 2 coppie di treni al giorno diretti che impiegano comunque 3 ore e mezza per arrivare a destinazione (per una distanza comunque di 280 km).

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	3 h 10 m	32,8
Calabria	Cosenza-Crotona	115	0	3 h 01 m	38,3
Sicilia	Ragusa-Palermo	250	2	6 h 43 m	37,3
Sardegna	Olbia-Cagliari	280	0	3 h 34 m	77,4

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2014. Elaborazione su dati Trenitalia.

Emblematico è il caso della **Sicilia**, dove i treni purtroppo non hanno di certo visto un miglioramento rispetto ai decenni scorsi. Nell’isola l’89% dei 1.430 km della rete ferroviaria è a binario unico e quasi la metà della stessa rete non è elettrificata. Ma 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 30 minuti (fatta eccezione per un unico Regionale Veloce che già al momento effettua il tragitto in 2 ore e 45 minuti). Ovviamente molto di più si potrebbe fare raddoppiando finalmente le tratte ancora a binario unico tra le città principali.

Allo stesso modo risulta fondamentale **evitare investimenti in infrastrutture considerate non prioritarie** dagli stessi comitati dei pendolari siciliani, come un nuovo e costosissimo tracciato diretto tra Catania e Palermo. Gli stessi comitati sottolineano infatti come siano da decenni in attesa di vedere il completamento delle due dorsali più importanti della Sicilia, la Ionica e la Tirrenica (che formerebbero insieme il collegamento tra Palermo, Messina e Catania).

Recentemente un’altra criticità sta riguardando le ferrovie della Sicilia; è dal Maggio del 2011 infatti, 3 anni e mezzo, che un ponte della **linea Caltagirone-Niscemi** è crollato sulla S.P.39 interrompono quindi le due arterie di collegamento fra le due città. Da allora l’unica novità è stata l’abbattimento delle rimanenti parti del ponte mentre tutto sembra essersi congelato sul fronte della ricostruzione, costringendo i pendolari a rinunciare al treno ed usare l’auto propria per andare a scuola o al posto di lavoro, tra cui diverse centinaia di lavoratori pendolari che dall’Hinterland di Caltagirone si riversano verso il petrolchimico di Gela.

L’altra area importante per la consistenza degli spostamenti pendolari in Sicilia è quella di **Messina**. Eppure nell’area dello Stretto si sente parlare, ormai da anni, soltanto del Ponte, intervento faraonico arrivato a superare gli 8 miliardi di euro di costi presunti. Al contrario 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 concreto, sul versante siciliano una volta arrivati via mare si può prendere solo un treno, quello delle 7:08, nell’orario dei pendolari da Messina verso Palermo. Situazione migliorata se la destinazione è Catania: i Regionali in partenza tra le 6 e le 9 del mattino sono infatti passati da 1 nel 2013 a 4 nel corso del 2014. In quest’ultimo caso però è doveroso sottolineare come si stia ancora aspettando il raddoppio ferroviario della tratta di 42 km **Fiumefreddo-Giampileri** di cui per l’85% in galleria. Con l’intervento si otterrà una variazione della velocità massima di tracciato da 160 a 200 km/h, che consentirà

una diminuzione dei tempi di percorrenza di circa 25 minuti e l'aumento della capacità potenziale della linea, da 80 a 200 treni al giorno. Purtroppo al momento mancano all'appello oltre 2 miliardi di euro per la realizzazione dell'opera.

Al contrario sono ulteriormente peggiorate le condizioni di chi vuole utilizzare il treno nell'isola, con esempi emblematici come nel caso delle tratte Siracusa-Ragusa-Gela e della Caltagirone-Gela (chiusa per il crollo del ponte).

In pessimo stato è la **linea Siracusa-Gela** che ha un'estensione di ben 181 km, pari al 13% dell'estensione totale della rete ferroviaria siciliana. Si tratta di una linea **non ancora elettrificata e a binario unico** e che vede ormai un solo treno diretto collegare le due città. Il numero di pendolari che frequentano questi treni sono circa 500 al giorno di cui il 95% si muove da Modica-Pozzallo a Siracusa e viceversa, mentre gli utenti del tratto Modica-Gela sono quasi inesistenti. Solo nell'ultimo biennio i treni soppressi sulla linea sono stati 14. Lo stato dei treni è mediocre mentre i servizi igienici nelle stazioni sono stati chiusi, salvo qualche rara eccezione dove il servizio è gestito dal Comune in collaborazione con il bar di stazione come nel Comune di Vittoria.

Le biglietterie nelle stazioni sono del tutto scomparse se si fa eccezione per le stazioni di Siracusa e Gela, con la recente chiusura di quella di Modica. La **soppressione delle stazioni** rappresenta un vero e proprio processo di depotenziamento delle linee ferroviarie, soprattutto se a binario unico, perché viene di fatto ridotto il potenziale volume di traffico aumentando i tempi di percorrenza dei treni, costretti a potersi incrociare in stazioni sempre più lontane. Infine è da rilevare che gli attuali tempi di percorrenza dei treni in questa linea, seppur siano stati realizzati interventi di miglioramento dell'infrastruttura, sono simili, e in alcune relazioni (Comiso-Ragusa, Pozzallo-Modica, ecc) addirittura superiori, rispetto ai tempi di percorrenza che i treni avevano 20 anni fa.

Una enorme opportunità di sviluppo su questa linea è rappresentata dalla **cintura urbana della città di Ragusa**, attraversata per 17 km dalla ferrovia. Già nel 1995 era stato redatto lo studio di fattibilità per la realizzazione di una **Metropolitana di superficie**, opera che senza grandi investimenti, sfruttando cioè l'infrastruttura esistente, attraverso la costruzione di alcune pensiline per le fermate, un ascensore per la fermata di Piazza Poste, ed una scala mobile per la fermata del vecchio ospedale, avrebbe potuto rappresentare un grandioso strumento per sviluppare una mobilità alternativa e sostenibile d'avanguardia. Si tratterebbe di 15 fermate strategiche che avrebbero potuto cambiare in meglio la qualità dell'aria e della vita dei ragusani. Successivamente RFI, dopo parecchi anni ha modificato di propria iniziativa il progetto, riducendo il numero delle fermate a 7 ed ha proceduto alla stesura del progetto preliminare, redatto però senza alcuna consultazione con il territorio e completamente lontano dall'assolvere ad esigenze di mobilità sostenibile urbana, perché le fermate individuate sono 7 sulle 15 iniziali, e sono ubicate quasi tutte in siti non utili ai cittadini.



Treno alla stazione di ragusa

Cruciale è poi la realizzazione della tratta Stesicoro–Aeroporto della **metropolitana di Catania**. Lunga 6,9 km e con 8 nuove stazioni previste permetterebbe di allacciare l'aeroporto internazionale di Catania

Fontanarossa al centro della città, con un collegamento veloce ed efficiente. Già dal marzo 2006 esiste, per questa tratta, il progetto definitivo. Dei 425 milioni di euro necessari per la costruzione dell'intera tratta, allo stato attuale sono a disposizione solo 90 milioni di euro, sufficienti a consentire la costruzione del primo lotto funzionale lungo 1,3 chilometri, mentre sono in fase di realizzazione le tratte Borgo-Nesima e Stazione-Stesicoro.

La condizione dei pendolari siciliani è resa ancora più difficile dall'**assenza del Contratto di Servizio tra la Regione Sicilia e Trenitalia**, per cui negli ultimi 6 anni sono stati cancellati oltre 2 milioni di km/treno e quasi del tutto i treni da e per il nord. Dopo il trasferimento alla Regione dei compiti di programmazione e amministrazione relativi ai servizi ferroviari, si attende la firma finale del Ministero dell'Economia per sbloccare i 111 milioni di euro che serviranno a sbloccare il Contratto di Servizio con Trenitalia.

Tutta la serie di interventi descritta finora, unitamente al **potenziamento del servizio diretto di traghetti** tra Messina e Reggio Calabria, renderebbe la vita più semplice alle persone con costi, è il caso di ribadirlo, molto limitati. Uno dei comitati dei pendolari più attivo e arrabbiato è proprio quello dello Stretto che chiede da anni la creazione dell' "autostrada del mare dello stretto" che al momento, oltre che esoso per gli utenti, vede la necessità di un miglioramento nella qualità e nella quantità delle corse. Secondo una recente analisi del sistema di trasporto nell' **area dello Stretto** ("Stretto di Messina: uno studio della mobilità intermodale per i passeggeri", di G.Delfino, D.Iannò, C.Rindone, A.Vitettala) la mobilità complessiva di persone in quell'area è mediamente di circa 216.000 utenti; di cui il 92% si sposta all'interno delle Province di Reggio Calabria e Messina e l'8% si sposta tra le due Province. Circa 134.000 persone (62,1% della domanda di trasporto totale) si spostano utilizzando l'auto privata, mentre circa 82.000 utenti (37,9% della domanda di trasporto totale) si spostano utilizzando il trasporto collettivo.

Al contrario dal 1° ottobre scorso la Sicilia ha visto spostare i traghetti di Fs Blufferries dal porto storico di Messina per approdare al porto di Tremestieri, frazione a sud del centro abitato di Messina. Questo abbandono penalizza in modo pesante lo spostamento di migliaia di pendolari sulle due sponde, i quali non potranno più usufruire di un trasporto pubblico garantito da Ferrovie dello Stato ma dovranno obbligatoriamente servirsi di traghetti ed aliscafi di società private sicuramente con altri orari e con molto meno corse giornaliere e nei festivi.

Un altro intervento che deve essere rafforzato, sul versante calabrese, è quello del treno "Tamburello". Si tratta del collegamento **Melito di Porto Salvo-Reggio Calabria-Rosarno**, una linea ferroviaria vantaggiosa per i pendolari perché effettua un servizio di metropolitana di superficie, introdotto per diminuire i disagi causati dai lavori sulla Autostrada Salerno-Reggio Calabria che, come è noto, non è ancora terminata, mentre dal Dicembre del 2010 il servizio non è più stato finanziato dal Ministero dei Trasporti, che ha cancellato le risorse necessarie. La Regione Calabria, nell'ambito del servizio ferroviario regionale, ha deciso nel 2011 di finanziare e garantire la presenza di questo treno indipendentemente dai lavori autostradali. Con l'istituzione della fermata "Aeroporto" il servizio è stato rilanciato nel 2013, sempre finanziato dalla Regione Calabria ma vede **il passaggio di sole 11 coppie di treni al giorno**, comunque implementate rispetto agli scorsi anni. L'ennesimo grave taglio dei treni sulla **linea jonica** aveva addirittura stabilito a **fine 2012** che la tratta **Sibari-Taranto non doveva essere più servita da treni viaggiatori** ma soltanto da autobus (5 coppie al giorno) su questa tratta della jonica e l'aspetto più grave riguardava le motivazioni di questo autentico disastro nel trasporto pubblico locale ed interregionale, causato dal mancato accordo tra le Regioni interessate. Dopo mesi di trattative furono ripristinate nell'Aprile 2013 due coppie di treni, mentre nel 2014 si è ritornati addirittura ad **un solo collegamento Intercity**. Il problema principale di questa tratta è quella di essere concepita come ausiliare del trasporto su autobus, quando generalmente avviene il contrario.

Nel corso del 2014 la Regione Calabria ha tagliato circa 10 milioni di euro al Contratto di Servizio con Trenitalia, già impoverito di molto negli ultimi anni. In seguito a questa decisione a partire dallo scorso giugno è stata decretata la **soppressione di ben 26 treni regionali solo sulla linea Jonica tra Reggio e Metaponto e tra Catanzaro Lido e Lamezia**. In seguito alle trattative tra Regione e Trenitalia i tagli sono poi diventati 16, con **10 corse ripristinate**. Ma allargano le notevoli riduzioni su alcune linee, come la già citata Jonica e la linea Rosarno - Lamezia Terme Centrale via Tropea.

Drammatica è proprio la situazione della linea **Catanzaro Lido-Lamezia Terme**. Infatti dopo un taglio di circa 10 milioni di Euro da parte della Regione sul Contratto di Servizio avvenuto la scorsa estate la linea Catanzaro Lido-Lamezia Terme Centrale è stata classificata come tratta a scarso traffico e vede 10 collegamenti al giorno (per senso di marcia) di cui solo 3 con treni regionali. Il resto è stato sostituito con autobus. In pratica, si è tornati alla sostituzione dei treni con i mezzi su gomma proprio come nel periodo di interruzione della ferrovia tra il novembre 2011 e l'aprile 2013, a seguito del crollo di un ponte tra

Marcellinara e Feroletto Antico. Nonostante sia una linea, di 42 km, a binario unico risulta strategica perché unisce i versanti tirrenico e jonico della Calabria tanto da aver fatto proporre la sua elettrificazione più volte negli ultimi anni. I tagli quindi aggiungono disagi per un'area, quella jonica, già martoriata sul fronte del trasporto ferroviario e che già da anni non può raggiungere in modo diretto in treno Lamezia Terme Centrale, avendo spezzato i collegamenti Regionali provenienti dalla Jonica sud (Reggio Calabria/Roccella Jonica) e da Crotona/Sibari, a Catanzaro Lido.



Treno nella stazione di Lamezia Terme

Molto difficile è anche la situazione della **Sardegna**, con tempi di percorrenza dei treni elevatissimi anche se in miglioramento negli ultimi anni. La tratta Olbia-Cagliari, di circa 280 km, viene percorsa in 3 ore e mezza dai 2 treni regionali diretti, mentre negli altri casi è previsto un cambio obbligato ad Ozieri o Macomer. 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 di circa 220 km. Di positivo c'è da segnalare che la Regione ha contribuito dal 2008 con un finanziamento costante, grazie anche ai fondi europei, per l'acquisto di materiale rotabile a cui si aggiungono altre risorse statali, ed ha iniziato ormai un processo di rinnovamento del parco treni circolante che dovrebbe portare alla riduzione dei tempi di percorrenza sulla linea dorsale Cagliari-Olbia (come evidenziato dalla tabella successiva) e sulla Cagliari-Sassari, passando addirittura a poco più di 2 ore di tragitto.

Una "grande opera" da realizzare per il Sud è il collegamento tra **Napoli e Bari**. Due tra le principali città del Mezzogiorno non hanno ancora 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. Proprio quest'opera rappresenta un'opportunità di sviluppo per alcune aree del Sud sarebbe opportuno individuare **soluzioni alternative** ed al contempo meno impattanti per l'ambiente e meno costose, rispetto a quelle proposte. Ad esempio ad Acerra, si potrebbe verificare se al posto della soluzione prevista che allunga di 5 Km la linea tra Cancellò e Napoli Centrale, si possa intervenire sul tracciato esistente eliminando le interferenze esistenti con sovrappassi o sottopassi, che insistono nei centri abitati di Acerra e Casalnuovo. Nella tratta tra Cancellò e Benevento, la scelta di passare per la Val Telesina presuppone di allungare di almeno 15 Km la distanza tra Napoli e Bari, rispetto alla possibilità di passare per la Valle Caudina, che presenta un percorso più agevole e privo di importanti soluzioni in galleria, con una riduzione dei costi e dell'impatto ambientale. In questo modo transiterebbero treni diretti Roma-Bari in un

punto più vicino a Benevento invece che a Caserta. Sembra poi più opportuno pensare ad un passaggio del tracciato a nord di Ariano Irpino che permetterebbe di ridurre di 10 Km il percorso e di limitare enormemente i tratti in galleria con benefici sia in termini di riduzione dei costi che di impatto ambientale. Infine a Foggia, il nuovo passante ferroviario, prevede un arco di 4,2 Km che appare molto stretto per una buona velocità di crociera, per cui i convogli possono percorrerlo ad una velocità non superiore ai 100 Km/h. Una proposta alternativa è di realizzare il passante tra Orta Nova e Ponte Albanito, dove grazie a una curva più ampia sarebbe possibile una velocità di passaggio tra i 200 ed i 250 Km/h. L'allungamento del tracciato si recupererebbe con la maggiore velocità.

Altra linea che ha subito tagli alle corse ferroviarie sempre più frequenti negli ultimi anni è la **Potenza-Salerno**, tratta utilizzata da migliaia lavoratori e studenti. Ma anche quando i treni non subiscono soppressioni improvvise i ritardi sono all'ordine del giorno. Con l'orario entrato in vigore un anno fa è addirittura peggiorata la situazione. E' stata infatti soppressa una coppia di collegamenti, un treno in partenza da Potenza per Salerno alle ore 6.07 e quello in partenza da Salerno per Potenza alle ore 9.42, quindi in orari utili per molti lavoratori e studenti. Nel frattempo si sono riscontrati numerosi problemi ai convogli ed alla rete con treni spesso in ritardo anche di 40 minuti e velocità che non raggiungono i 50 km/h di velocità di media. Il tutto per una linea di poco più di 110 km che vede i treni impiegare anche 2 ore e mezza per arrivare a destinazione ed i cui lavori di potenziamento sono al momento solo in progettazione.

Non va meglio per i pendolari della **Foggia-Potenza**, che vedono un declino drammatico dei treni utilizzati, con carrozze vetuste, senza aria condizionata e spesso con i finestrini rotti. La linea di 118 km non è elettrificata ed è a binario unico e sono in atto i lavori di consolidamento della sede ferroviaria ed il rinnovo dell'armamento ma bisognerà aspettare ancora alcuni anni per l'adeguamento di 11 stazioni, due rettifiche di tracciato, l'eliminazione di alcuni passaggi a livello e l'elettrificazione della linea.

Uno degli esempi più noti di infrastruttura ferroviaria mai realizzata è il collegamento tra **Matera e Ferrandina**. I lavori di realizzazione della tratta ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella iniziarono nel 1986 e sono rimasti incompiuti a tutt'oggi; la città di Matera resta ancora isolata dal resto della rete ferroviaria nazionale a scartamento ordinario, ed è raggiungibile su ferro solo da Bari tramite la linea a scartamento ridotto delle Ferrovie Appulo Lucane.



Treno sulla linea Potenza-Foggia

Proprio a dimostrazione di quanto possano essere determinanti gli interventi appena descritti per il Sud, il Ministero per la Coesione Territoriale ha avviato, nel corso del 2011, di intesa con la Commissione Europea, l'azione per accelerare l'attuazione dei programmi cofinanziati dai fondi strutturali tra cui molte opere ferroviarie. Come è evidente dalla tabella successiva i **vantaggi su tutte le linee** segnalate sarebbero notevoli nonostante si tratti in molti casi di interventi legati al **nuovo materiale rotabile**, a **tratti da raddoppiare** ed a **velocizzazioni** realizzabili con costi contenuti. Il tutto per un **totale di 2,8 miliardi** di euro che darebbero una spinta importante alle infrastrutture veramente necessarie al nostro Mezzogiorno.

Riduzione tempi percorrenza possibili in alcune tratte del Mezzogiorno

Tratta ferroviaria	Tempi attuali di percorrenza	Tempi dopo opera	Costi (mln di euro)	Tipologia di intervento
Cagliari-Sassari	2 h 55 m	2 h 15 m	260	Velocizzazione tramite nuovo materiale rotabile ed infrastruttura
Cagliari-Olbia	3 h 35 m	2 h 30 m		Velocizzazione tramite nuovo materiale rotabile ed infrastruttura
Olbia-Sassari	1 h 41 m	1 h 11 m		Velocizzazione tramite nuovo materiale rotabile ed infrastruttura
Palermo-Catania	2 h 45 m	2 h 30 m	30	Miglioramento infrastruttura
Palermo-Messina	2 h 43 m	2 h 28 m	160	Miglioramento infrastruttura
Messina-Siracusa	2 h 40 m	2 h 25 m		Miglioramento infrastruttura
Catania-Enna	1 h 10 m	40 m	62	Nodo di Catania e velocizzazione Roccapalumba-Marianopoli
Roma-Reggio Calabria	5 h 12 m	4 h 32 m	270	Miglioramento infrastruttura sulla tratta Salerno-Reggio Calabria
Roma-Bari	4 h 03 m	3 h 38 m	175	Miglioramento infrastruttura
Bari-Napoli	3 h 38 m	3 h 08 m	1.543	Variante Cannello-Napoli (eliminazione del cambio obbligato a Caserta) e raddoppio Cannello-Frasso
Bari-Lecce	1 h 20 m	1 h 07 m	94	Miglioramento infrastruttura
Bologna-Bari-Lecce-Taranto	Miglioramento della regolarità delle corse		184	Raddoppio tratta Lesina-Ripalta

Elaborazione Legambiente su dati Ministero per la Coesione Territoriale, 2012

Nell'elenco delle opere da realizzare inserite sin dai primi atti della Legge Obiettivo sono addirittura scomparse alcune linee tramviarie (come a Savona e Brindisi) e metropolitane (Parma e Bologna su tutte) in parte già finanziate, come **non si ha notizia di linee ferroviarie nuove o da potenziare**, come la Passo Corese-Rieti nel Lazio di cui si parla da decenni, per non parlare della Salerno-Reggio Calabria ferroviaria la cui carenza di fondi è drammatica. A tal riguardo sono stati finalmente stanziati 504 milioni di euro per la velocizzazione della direttrice nel 2013, fondi che renderanno possibile l'aumento della velocità a 200 km/h sulla **linea Salerno-Reggio Calabria**. Per quanto riguarda gli interventi realizzati sulla rete ferroviaria bisogna distinguere tra l'alta velocità e il resto della rete. Perché estrapolando quanto finanziato negli accordi di programma dal Ministero delle Infrastrutture con RFI tra il 2001 ed il 2012 la rete ad Alta Velocità è stata finanziata con oltre 25 miliardi di euro. Ma ciò non deve distogliere l'attenzione dalle **decine di opere ferroviarie dimenticate** anche dagli accordi con RFI. Sono clamorosi i casi di infrastrutture previste addirittura nei programmi datati 1999-2003: la Bergamo-Seregno, il potenziamento dell'asse Livorno-Pisa, il raddoppio e la velocizzazione di numerose tratte della Pescara-Bari, la velocizzazione della Foligno-Terontola, la gronda merci di Torino, il quadruplicamento della Pavia-Milano, il raddoppio della Campoleone-Aprilia (finalmente avviato) e delle tratte in ingresso a Cremona, la ormai famosa Ferrandina-Matera solo per citarne alcune.

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

I pendolari che viaggiano sui treni “secondari” scontano una situazione ancora più complicata dei loro colleghi delle grandi città. Perché si spostano su treni a lunga percorrenza il cui Contratto di Servizio viene sottoscritto da Trenitalia con il Ministero delle Infrastrutture che, però, non vi pone la dovuta attenzione oltre che le risorse necessarie, condannandoli a sopportare una situazione di costante degrado e continui tagli. Questo a meno che non si riesca a portare investimenti e attenzioni che al momento non si vedono all’orizzonte. Anzi per il 2014 le novità sono ancor più negative viste che il Contratto di Servizio con Trenitalia sugli Intercity non è stato nemmeno ripensato dal Ministero, con una conseguente proroga senza nuove indicazioni né tantomeno investimenti.

Una soluzione a cui in parte ha ovviato la Regione **Friuli Venezia Giulia** dove la Giunta ha stanziato 2 milioni e 811.000 euro da destinare al prolungamento di alcuni treni “Freccia” dal nodo di Venezia a Trieste e Udine. Questo proprio perché i collegamenti a lunga percorrenza sono andati sempre più a diminuire nel corso degli ultimi anni. I treni in oggetto sono le due coppie Frecciargento Udine-Roma e Trieste-Roma, 4 coppie di Frecciabianca Trieste-Milano e due coppie di Frecciabianca Udine-Milano. A questi si aggiunge una nuova coppia Frecciabianca “fast” che impiega solo 3 ore e 44 minuti da Trieste a Milano, e la Frecciargento Trieste-Roma, entrambi introdotti a fine 2013.

La situazione drammatica è quella 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 Frecciabianca, 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, Diretti e Interregionali e di fatto l’impossibilità di prendere il primo treno utile pena il rischio di incombere in multe e abbonamenti dal costo esorbitante.

I problemi denunciati dai pendolari di questo tipo di treni riguardano le differenze di offerta rispetto agli anni precedenti l’entrata in funzione della linea ad Alta Velocità tra Torino e Salerno. Ad esempio trovano sulla linea Torino-Milano-Bologna sempre più difficoltà nel poter scegliere di prendere un treno Intercity o interregionale. Questo costringe i viaggiatori ad un allungamento di tempi dovuto all’obbligo di doversi spostare presso le stazioni più importanti, spesso con lunghe attese. Il problema “italiano” è che non c’è nessun interlocutore con cui provare a parlare per descrivere il problema e trovare una soluzione meno penalizzante e magari alla portata di portafogli. Stessa situazione viene denunciata tra Firenze-Roma-Napoli e in altre tratte dove non è ancora realizzata l’Alta Velocità ma sono percorse da treni Eurostar, come tra Veneto e Lombardia, tra Emilia-Romagna e Marche. I Pendolari tra Lazio e Campania denunciano ad esempio la scomparsa di alcuni treni Diretti tra Roma e Napoli che, sostituiti da regionali, portano a spezzettare ed allungare il viaggio (Formia, ad esempio, è diventata una stazione di “frontiera” tra treni campani e laziali). Si tratta di circa un terzo dei treni totali ed in ogni caso il degrado e l’età di questi treni è impressionante.

Legambiente lancia un allarme al nuovo Governo ed al Parlamento per questo tipo di collegamenti, dove la vita di chi viaggia 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. Nel corso del 2014 altri treni Intercity sono stati soppressi. Si tratta principalmente di quelli della linea dorsale tra Roma e Firenze con varie destinazioni, da Milano, Trieste/Venezia sino a Roma/Napoli/Salerno. In particolare **una coppia Intercity** (in partenza da Roma alle ore 9.40 con arrivo a Milano alle 16.15 e in partenza da Milano alle 10.50 con arrivo a Roma alle 17.20) sono stati soppressi dal primo marzo scorso,

mentre per il servizio relativo ai restanti Intercity sulla dorsale, non compresi nel contratto di servizio con lo Stato (cinque coppie di treni) il MIT ha avviato uno studio finalizzato ad individuare le alternative possibili.

Al tempo stesso è anche dovere delle **Regioni** interessate provare ad **unire le proprie risorse e fare richieste condivise** sui treni di media e lunga percorrenza.

Il caso opposto si è verificato proprio alla fine del 2013 sulla **linea Milano-Venezia** con la **soppressione di 8 treni giornalieri diretti tra Venezia e Milano**. Questa lunga tratta interregionale serve numerose città e vede un tipo di utenza variegata (studenti, lavoratori, turisti etc..) costretta ora ad un cambio obbligato a Verona. In particolare il convoglio in partenza da Milano alle ore 07:25 e in arrivo a Venezia alle 10:56 risulta essere uno dei più frequentati dagli studenti universitari che da fine anno rischiano di non avere un'alternativa valida. La Regione Lombardia ha riattivato prontamente alcuni collegamenti tra Milano e Verona, ma per garantire l'intero percorso con continuità è necessario che si instauri una vera collaborazione tra Regione Veneto e Lombardia.

E' il caso anche degli Intercity tra **Abruzzo, Marche ed Emilia-Romagna**, che in alcuni territori effettuano un servizio locale di vitale importanza oltre a trasportare in maniera più economica le persone da una parte all'altra del Paese.

Da Pescara a Rimini, con le Marche al centro di questo sistema, sarebbe di fondamentale importanza puntare alla realizzazione della **metropolitana della Città Adriatica** con un servizio di trasporto ferroviario con caratteristiche europee che colleghi i 237 km, ed i 20 centri principali, con treni moderni a orari cadenzati, abbonamenti integrati e coincidenze con autobus locali, treni e pullman verso collegamenti interni e nazionali, ma anche il sistema di porti (commerciali e turistici) e aeroporti (Rimini, Ancona, Pescara).

Proprio in queste Regioni, in particolare nel caso delle Marche, ma anche dell'**Umbria**, permangono anche problemi infrastrutturali come il mancato **collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica**. L'intervento è stato finanziato con 210 milioni di euro e la conclusione dei lavori è prevista solo per il 2017. Questa deve essere considerata un'opera strategica non solo per Marche ed Umbria ma per tutto il traffico merci e passeggeri del centro Italia e del Nord-Est, una vera e propria alternativa alla dorsale Roma-Milano. Inoltre sarebbe di fondamentale importanza anche per tutti quei pendolari che effettuano quotidianamente un tragitto interregionale, come sulla tratta **Fossato di Vico-Orte** dove sono stimati circa 2,1 milioni di passeggeri annui.

Stesso discorso per i treni tra **Campania e Lazio** (ormai sono praticamente introvabili i collegamenti diretti tra Roma e Napoli, fatta eccezione per l'Alta Velocità), tra **Toscana e Liguria** e tra **Veneto e Friuli Venezia Giulia**.

Anche i treni a più lunga percorrenza hanno subito dei cambiamenti importanti nel corso degli ultimi anni, mentre addirittura finiranno nel dimenticatoio la maggior parte dei treni notturni, che almeno allo stato attuale sono destinati a scomparire. In **Calabria** tra il 2010 ed 2011 sono stati soppressi 4 Intercity notturni e addirittura 12 treni Espressi che permettevano, con un costo contenuto, di collegare questa regione sia con la Sicilia sia con Roma. Solo nel 2013 sono stati tagliati gli Espressi diretti a Torino, Milano, Venezia e Bolzano, mentre nel 2012 i tagli più gravi hanno riguardato la **linea Jonica**. In quest'ultimo caso oltre alla mancanza ormai di passaggio dei treni, con **un solo treno al giorno tra Metaponto e Reggio Calabria** (ed un cambio a Catanzaro Lido), si assiste anche alla **chiusura di biglietterie** di stazioni importanti come Sibari e Crotona.

Tra **Taranto e Roma** fino a poco tempo fa esistevano Eurostar diretti che impiegavano 4 ore, nel 2011 si assisteva all'obbligo di effettuare un cambio a Napoli, Bari o Salerno per un totale di 6 ore di tragitto mentre dal 2012 sono stati reintrodotti 2 treni Intercity diretti che però impiegano 6 ore e mezza per arrivare a destinazione. Al 2014 assistiamo ad un leggero miglioramento sui tempi di percorrenza, arrivati comunque a 6 ore e 29 minuti per l'unico treno diretto tra le due città. Per non parlare dei collegamenti da **Alessandria** per Firenze o Roma, anch'essi fino al 2009 diretti mentre nel 2011 era necessario effettuare un cambio, con conseguenti aumenti dei tempi di percorrenza, ed oggi esistono 2 treni (un Intercity ed un Frecciabianca) che impiegano il primo almeno 6 ore e 15 minuti per arrivare a Roma, il secondo 5 ore e 47 minuti. Anche la tratta **Perugia-Milano** mostra un innalzamento dei tempi di percorrenza che arrivano ad essere di almeno 5 ore e 40 minuti, mentre soli 5 anni fa si impiegavano ben 2 ore in meno. Tra l'altro l'unico treno diretto tra queste due città rimasto in funzione anche con il nuovo orario invernale 2013-2014 è quello in partenza alle 6:35. Anche sul versante dei treni notturni si assiste ad una situazione in cui il Paese rischia di essere diviso in due cancellando le storiche tratte che percorrevano l'Italia da Nord a Sud.

Anche in **Trentino** alcune linee hanno subito dei peggioramenti nel corso degli anni. In particolare quelle che da Trento portano al Brennero e nella Valsugana. In questi casi, oltre alla lentezza dei convogli, è molto critica la situazione del materiale rotabile utilizzato, vecchio ed in pessime condizioni, tanto da portare in alcuni casi alla cancellazione delle corse.

Su queste linee nelle ore di punta alcuni passeggeri devono a volte viaggiare in piedi, specie intorno ai fine settimana o nei periodi turistici, le carrozze per il trasporto bici spesso non sono adeguate, in quanto in alcuni treni non esiste un comparto specifico con ganci e attrezzature, ma solo un comparto tecnico non adatto allo scopo. Ma un dato su tutti stupisce particolarmente: nel **1975** erano collegate direttamente Bolzano, Trento e Milano in 2 ore e 54 minuti, mentre oggi il collegamento più veloce impiega 3 ore e 25 minuti ed impone un cambio di treno a Verona. Ma se si prende il 1975 come dato di riferimento sono numerose le tratte anche al nord che hanno visto un netto **peggioramento dei tempi di percorrenza**. Ad esempio è clamoroso il caso della tratta **Verona-Modena**, con 1 ora e 16 minuti persi rispetto a 40 anni fa (ora ci si impiega 3 ore e 12 minuti con una sosta a Mantova). Ma anche tratte molto frequentate come la **Venezia-Trieste** mostrano risultati pessimi con, in questo caso, 23 minuti persi, oppure come tra **Lecco e Brescia** con 36 minuti in più e ben 2 cambi obbligati!

Tratta ferroviaria	Tempi fino al 2009	Tempi nel 2011	Tempi nel 2012	Tempi nel 2013	Tempi nel 2014	Note
Taranto-Roma	4 h	6 h	6 h e 30 m	6 h 41 m	6 h 29 m	Nel 2009 diretto, ora 1 cambio. Oppure diretto con tempo di percorrenza minimi di 6 h e 29 m.
Alessandria-Roma	4 h e 55 m	6 h e 13 m	6 h e 16 m	5 h 48 m	5 h 47 m	Nel 2009 diretto, ora 1 cambio. Oppure diretto con tempo di percorrenza minimi di 5 h e 47 m.
Perugia-Milano	3 h e 30 m	4 h e 20 m	5 h e 36 m	5 h 40 m	5 h 40 m	Confronto tra treni diretti

Legambiente su dati Trenitalia 2014

Anche in **Abruzzo** la situazione negli ultimi anni è decisamente peggiorata su molte tratte. Il 10 dicembre 2011 è stato l'ultimo giorno di servizio della ferrovia abruzzese **Sulmona-Castel di Sangro**. La linea era percorsa solo da due coppie di treni fino a quella data mentre la tratta successiva nella Regione Molise (da Castel di Sangro a Carpinone) era già stata chiusa a ottobre 2010 e di conseguenza eliminata la possibilità di effettuare collegamenti diretti tra **Pescara e Napoli**. Si trattava di una linea storica che in alcuni tratti poteva almeno essere utilizzata a fini turistici in modo da poter garantire comunque il servizio anche per studenti e lavoratori. Va segnalata in positivo la **riattivazione**, il 1° ottobre 2014, del servizio ferroviario tra **Avezzano e Roccasecca** con 6 coppie di treni. Si tratta di una linea chiusa ad Ottobre 2013 per motivi di messa in sicurezza e che aveva visto l'isolamento di intere porzioni di territorio abruzzese.

Incredibilmente elevati i tempi di percorrenza specialmente sulla linea **Pescara-Roma**, che ha visto un peggioramento costante nel corso degli anni, con i treni che nel 1970 impiegavano 3 ore e 7 minuti, mentre oggi il tempo di percorrenza è di 4 ore. A questo proposito un recente accordo tra Regione Abruzzo e Trenitalia dovrebbe "riportare" entro un anno i tempi di percorrenza a 3 ore, grazie ad alcuni interventi sul materiale rotabile ed a quelli che RFI ha già in corso sul potenziamento degli impianti e della linea ferroviaria, con una **velocizzazione della tratta Pescara-Sulmona**.

Enormi disagi si riscontrano sulla tratta **Campobasso-Roma** in cui la presenza di un unico binario è il principale elemento infrastrutturale che rende il trasporto poco efficiente. Sono inoltre state chiuse nel corso del 2013 le biglietterie di Isernia e di Campobasso lasciando i pendolari senza informazioni e possibilità di acquistare biglietti se non tramite le poche obliterate presenti. Sussiste poi un problema di concorrenza con il trasporto su gomma che non solo non riesce a coprire la domanda ma va a penalizzare il trasporto ferroviario poiché le fasce orarie delle due tipologie di trasporto in molti casi coincidono.

Le soluzioni a questa condizione potrebbero essere portate da una parziale correzione del tracciato, troppo tortuoso su alcuni tratti di linea, che allungano eccessivamente il percorso, ma anche dalla realizzazione di nuove fermate all'interno della cintura di Isernia e Campobasso, in prossimità di siti di interesse commerciale e/o culturale e delle nuove zone residenziali. In questo modo sarebbe possibile anche la realizzazione di un **servizio metropolitano di superficie**, da Venafro a Bojano e da Baranello a Matrice,

utilizzando per questo scopo materiale rotabile idoneo, con l'intento di trasportare i lavoratori ed utenti residenti in questo perimetro che si dirigono quotidianamente verso i nuclei industriali e verso il centro dei due capoluoghi e le zone commerciali. Fondamentale poi progettare un collegamento al tratto di Alta Velocità Bari-Napoli-Roma in costruzione, attraverso la linea Campobasso-Benevento, collegando il Molise alla rete di linee ad Alta Velocità in meno di un'ora.

Una situazione a rischio è anche quella della **linea Gemona-Sacile** in Friuli. Nell' Agosto del 2012 la linea è stata interrotta a causa di una frana e subito sono rimbalzate le voci di una possibile chiusura, già ipotizzata in passato. Per fortuna grazie all'impegno del comitato di pendolari sta nascendo un interesse sempre più consistente da parte della Regione **Friuli Venezia Giulia** per acquistare e rilanciare la tratta ferroviaria e cercare di non lasciare andare verso il degrado l'infrastruttura come accaduto ad una tratta simile, la Casarsa-Pinzano, ormai dismessa da 45 anni per il traffico passeggeri. Tra l'altro la linea Gemona-Sacile ha visto recentemente un riammodernamento che ha riguardato il sistema di controllo centralizzato.

Nel corso del 2014 è stato affidato a FUC (Ferrovia Udine-Cividale) lo studio di fattibilità per la riapertura e il rilancio della tratta Sacile-Gemona.



Treno Minuetto sulla linea Gemona-Sacile

Raggiungere l'aeroporto

Stupisce come le due principali città italiane risultino le più "costose" in Europa nella spesa per raggiungere i rispettivi aeroporti. Si tratta di una domanda di nicchia (a livello quantitativo) ma comunque importante e, se si nota la tabella successiva, si capisce come rispetto alle altre principali città europee, Roma e Milano mostrino prezzi superiori senza garantire le stesse frequenze di passaggio. In particolare Roma mostra un costo chilometrico pari a 0,43 Euro, contro ad esempio gli 0,22 di Londra, una delle capitali più costose d'Europa. Anche i tempi di percorrenza sottolineano una condizione di "arretratezza", in particolare a Roma, rispetto alle altre capitali come Parigi e Madrid.

Collegamenti su ferro con Aeroporti nelle principali città europee

Città	Distanza Aeroporto Principale (km)	Tipo di collegamento	Prezzo biglietto (Euro)	Tempo di percorrenza (in minuti dal centro)	Frequenza treni (minuti)	Costo per km
Roma	32	Suburbana	8/14	30/40	15/30	0,43
Milano	50	Suburbana	12	36	30	0,24
Berlino	23	Suburbana	3,20	35	20	0,14
Monaco di Baviera	37	Suburbana	11,70	40/45	20	0,32

Francoforte	12	Suburbana	4,35	12	5/10	0,36
Parigi	27	Suburbana	9,75	35	8	0,36
Lione	27	Tram	14,50/15,70	25	15	0,55
Madrid	18	Metropolitana	4,50/5	25	5	0,38
Barcellona	15	Suburbana (metropolitana in costruzione)	3,80	20	30	0,26
Londra*	28	Metropolitana	3,75/6,25	50	5/10	0,22
Glasgow*	16	Suburbana	4,10	15	5/10	0,25

*Prezzi convertiti in Euro
Legambiente 2014



Capolinea della metropolitana all'Aeroporto Barajas, Madrid

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. 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 e come successivamente verrà esposto si sta facendo in troppi pochi casi in Italia. Eppure in positivo si possono segnalare esempi di come queste strutture rappresentino un punto di riferimento per le comunità locali se ben gestite. Ad esempio fino a pochi mesi fa i pendolari si lamentavano del degrado della stazione di **Strambino (TO)**. Qui fortunatamente RFI ha deciso di ripulire l'area e di concederne l'uso in comodato gratuito al Comune ed un altro risultato immediato è stata la riapertura della sala d'aspetto.

Una situazione di abbandono però 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.

Anche la stazione **Lamezia Terme-Sambiase** in Calabria versa in uno stato di totale abbandono sia strutturale sia igienico. La situazione attualmente rimanda uno stato di abbandono dei binari, invasi dalle

erbacce, cedimento di intonaco da parte del corpo centrale dell'edificio. Una situazione molto lontana dal progetto di metropolitana leggera più volte annunciata e mai concretamente realizzata in quel territorio.

I pendolari siciliani segnalano da anni 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 stata declassificata come semplice fermata impresenziata sulla linea Messina-Palermo.

Anche a **Milazzo** la situazione della stazione è quanto mai preoccupante. Lo ha denunciato più volte il Comitato Pendolari S.Agata vista la condizione di totale abbandono in cui versa in particolare il parcheggio antistante la stazione, con erbacce, rifiuti e sporcizia di ogni genere. Ancor più grave è il fatto che si tratta di una delle stazioni utilizzate dai turisti nel periodo estivo per raggiungere le isole Eolie.

Purtroppo da fine 2013 si è assistito ad un lento declino, o addirittura ad una vera e propria chiusura, per alcune importanti stazioni come quella **Comiso (RG)**, che ha visto uno smantellamento dell'infrastruttura ferroviaria costante. Il tutto mentre al contrario l'aeroporto di Comiso stia ingranando verso un funzionamento ottimale, privandolo al tempo stesso di una rete di collegamenti col territorio, sopprimendo la ferrovia e lasciando una rete viaria stradale assolutamente insufficiente. RFI ha precisato che non è in atto alcun progetto di dismissione della stazione e che le opere sono finalizzati a una semplificazione degli impianti mirata al contenimento dei costi di manutenzione. In realtà ad oggi transitano sulla tratta Comiso-Ragusa solo 3 coppie di treni al giorno.



Stazione di Comiso

Risale al **settembre del 2012** la frana del Monte Cucca che ha reso inagibile la ferrovia per **Terracina**, con la conseguente chiusura della stazione. Fortunatamente RFI ha consegnato nel Maggio 2014 il progetto definitivo di risistemazione della linea consentendo di proseguire il percorso per arrivare alla riapertura della stazione ferroviaria di Terracina. Resta il fatto che ci sono voluti ben due anni per ottenere il progetto esecutivo e che ancora non si hanno date certe sulla conclusione dei lavori, anche se i cittadini, attraverso comitati e associazioni, non hanno mai smesso di esercitare forti pressioni perché si conseguisse il risultato sperato.

Numerosi disagi sono segnalati anche sulla Stazione di **Vasto-San Salvo**, dove si assiste costantemente a casi di vandalismo. La stazione, diventata ormai un'area completamente abbandonata, vede l'assenza completa di controlli sia per quanto riguarda la struttura ferroviaria sia per il parcheggio di scambio, specialmente negli orari serali. Chiunque lascia la propria vettura nel parcheggio è costretto a mettere in conto che ci sono alte possibilità di ritrovarla danneggiata. Al tempo stesso i pochi servizi forniti vengono meno, come ad esempio il distributore di cibo e bevande non in funzione da molti mesi.

Andando più a nord la situazione non cambia. Un accordo sottoscritto da Regione Marche, Provincia di Ancona e diversi comuni nel 1994 quello del “Progetto Integrazione Autobus Treno” nell’ area urbana di Ancona. Un’intesa del valore di 5 milioni e 469 mila euro per il potenziamento della rete ferroviaria e il suo utilizzo come metropolitana di superficie che solo nel settembre del 2011 ha visto l’inaugurazione dell’ultima stazione, quella di **Ancona Stadio**, che si integra con quelle già realizzate nell’immediata periferia della città. Una infrastruttura che, dopo 18 anni dalla firma dell’accordo e ad oltre 3 anni di distanza dall’inaugurazione dell’ultima stazione, ancora non riesce a vedere il suo potenziamento. Pochi i treni che si fermano, 7 in tutta la giornata per senso di marci, e nessuno tra le 7:30 e le 14:45. Quasi del tutto assenti anche i collegamenti con la linea urbana degli autobus. Al momento si tratta di un investimento non ancora messo a frutto completamente e che, agli occhi di molti cittadini ignari del progetto, risulta purtroppo ingiustificato.

Sempre nelle Marche ma a **Grottammare (AP)** si assiste a numerose lamentele da parte dei cittadini sulle condizioni poco igieniche dell’area della stazione. Inaccettabile tra l’altro per una città dove è presente un massiccio turismo estivo. Sporczia e incuria del verde pubblico in varie aree si aggiungono a piccoli accampamenti di fortuna per i senzatetto.



La nuova stazione di Ancona Stadio

Anche in Emilia-Romagna, in particolare a **Bologna** si segnalano situazioni di abbandono di stazioni in esercizio. Diverse sono le segnalazioni dei pendolari sulla condizione della **Stazione di via Zanolini**, che nonostante gli interventi di pulizia effettuati tre volte alla settimana si trova in una situazione di totale degrado. Si tratta di una stazione in piena zona universitaria ed all’interno un nuovo quartiere residenziale ma nonostante questo non è frequentata, presentando anche in orari di punta un piazzale vuoto.

La stazione è stata oggetto di diversi atti di vandalismo, la pulizia non è eccellente, ma ciò che salta agli occhi è l’assenza di personale: un bar chiuso, porte malmesse, rampa e binari mal illuminati.

La nuova stazione ferroviaria di **Ponte di Brenta**, nei pressi di Padova e quella nuova nominata **Busa di Vigonza**, portano un altro di quegli esempi dove l’incuria e l’abbandono dell’infrastruttura non dipendono dalla chiusura del servizio. Nel primo caso infatti sono centinaia i pendolari che ogni giorno la frequentano. Qui la situazione di degrado ha raggiunto livelli insostenibili come denunciano gli stessi pendolari quotidianamente, anche perché negli ultimi mesi più volte si è evidenziata una chiara situazione di pericolosità in assenza di controlli e presidi delle forze dell’ordine. Condizione che ha già portato alla realizzazione di una nuova stazione nelle immediate vicinanze che però ancora non viene aperta principalmente perché sprovvista di collegamenti e parcheggi tali da poter permettere l’afflusso dei viaggiatori. Nel caso di Busa di Vigonza si tratta di una delle nuove fermate lungo la linea Padova-Venezia da attivarsi in concomitanza con la della prima fase del Servizio Ferroviario metropolitano Regionale del Veneto, l’impianto avrebbe dovuto essere aperto a fine 2010 e sostituire l’altra stazione a Ponte di Brenta, posta a circa 700 metri di distanza. Da allora l’impianto versa in stato di abbandono mancando la viabilità di accesso che, assieme a due parcheggi di interscambio, non è mai stata costruita.

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

E' doveroso raccontare quanto di buono si sta realizzando in alcune Regioni o in singole realtà cittadine anche in Italia. Gli interventi effettuati in questi anni su alcune linee e stazioni, in diverse città, hanno permesso di migliorare la qualità della vita per chi ogni giorno prende il treno. Anche in questa edizione del Rapporto si è voluto dunque descrivere una serie di iniziative positive messe in campo per andare incontro alle esigenze dei pendolari e che, almeno in parte, incentivano il trasporto su ferro. Il quadro che emerge è quello a cui si dovrebbe guardare per il futuro del trasporto ferroviario, dove per i cittadini che ogni giorno prendono il treno è possibile avere un solo abbonamento o biglietto per muoversi, una facile connessione con gli altri mezzi di trasporto, la possibilità di portarsi una bici, orari cadenzati e facili da memorizzare, stazioni rinnovate e materiale rotabile moderni, linee potenziate.

La possibilità di avere treni nuovi, moderni ed efficienti, insieme al tema delle infrastrutture urbane sono indubbiamente i due punti cardine 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, dove successivamente agli investimenti per le infrastrutture sono stati acquistati e messi in circolazione nuovi convogli.

Finalmente nuovi treni e nuove linee!

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 ulteriore sviluppo della rete ferroviaria nella provincia di Foggia è previsto dal Piano di Area Vasta Capitanata 2020 dove il progetto principale riguarda proprio la tratta Foggia-Lucera che unita alla Foggia-Manfredonia dovrebbe costituire l'asse mediano dei collegamenti gravitanti attorno al capoluogo. E' in fase di **realizzazione la nuova tratta ferroviaria San Severo-San Nicandro Garganico** che, una volta ultimata, consentirà di accorciare i tempi di percorrenza per raggiungere il Gargano. L'estate 2013 ha visto l'ultimazione dei lavori del primo lotto che collega San Severo ad Apricena di 11,7 km. Completamente nuova anche la Stazione di Apricena Città.

Nel 2014 è iniziato anche il servizio viaggiatori tra **San Severo e Foggia**, garantito da tre nuovi treni finanziati dalla Regione Puglia con 15 milioni di euro e con un co-finanziamento del 25% di Ferrovie del Gargano, oltre che da altri 10 convogli. Il tempo di percorrenza è di 25 minuti per l'intera percorrenza (7 minuti per la sola tratta San Severo-Apricena), contro i 55 minuti oggi impiegati da un pullman sulla stessa relazione. I nuovi treni acquistati vanno ad aggiungersi ai quattro treni che già da tempo collegano Foggia a Lucera, registrando un traffico di 2.500 passeggeri al giorno. Con tredici coppie di treni, da Foggia ad Apricena si impiegheranno venticinque minuti a fronte degli attuali sessanta. Solo cinquantacinque minuti, invece, per raggiungere Cagnano Varano da Foggia (mentre oggi ci vogliono due ore) una volta che sarà ultimata, sul tratto Apricena-San Nicandro, la galleria più lunga della Puglia (oltre 3 km).

E' poi in fase avanzata il completamento dei lavori relativi al secondo lotto della variante di tracciato, compresa tra **San Severo e San Nicandro Garganico**. I lavori sono stati finanziati con fondi europei per lo sviluppo regionale e con finanziamenti regionali e sono stati eseguiti da ditte locali. La variante che abbrevia di circa 4 km la distanza tra le due città, rispetto al tratto attualmente in esercizio, dovrebbe entrare in funzione il prossimo anno, al termine dei lavori, velocizzando notevolmente i collegamenti tra i centri del Gargano settentrionale, attraversati dalla ferrovia, San Severo e Foggia. Dopo l'apertura al traffico ferroviario di questo tratto della linea San Severo-Rodi-Peschici Calenella, sarà sperimentato su di essa, sempre da parte di "Ferrovie del Gargano", il treno-tram, come già avviene sulla tratta Foggia-Lucera.



Treno di Ferrovie del Gargano sulla linea Foggia-Lucera

Uno dei progetti più interessanti per quanto riguarda la riattivazione di linee ferroviarie dismesse è quello della tramvia extraurbana di Bergamo, denominata “**Tram delle Valli**” e completata nel 2009 (per quanto riguarda la prima linea), gestita dalla società TEB. Tra gli aspetti positivi di questa infrastruttura c'è il riutilizzo del sedime delle ex Ferrovie delle Valli che fino a metà degli anni '60 collegavano Bergamo con la Val Seriana e la Val Brembana. La prima linea entrata in funzione unisce Bergamo ed Albino, 12,5 km in totale, svolgendo le funzioni di trenino suburbano, grazie al percorso in sede protetta, al doppio binario ed ai semafori asserviti al passaggio del tram negli incroci con attraversamento a raso, che permettono 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. Dal 2010 è stata anche aumentata la capacità di posti dedicati alle bici nei giorni festivi. La popolazione interessata supera i 200 mila abitanti e gli utenti della tramvia possono usufruire del sistema tariffario integrato con le linee urbane ed extraurbane su gomma di Bergamo e della Val Seriana. I risultati parlano di un successo clamoroso: nel primo anno i passeggeri totali sono stati 2,3 milioni (una media di 10mila nei giorni feriali), nel secondo anno i passeggeri sono stati 3,3 milioni con una media di 12mila passeggeri nei giorni di lavoro.

Nel corso del 2012 si è registrato ancora un lieve incremento del totale dei passeggeri grazie anche all'elevato tasso di puntualità, con il 99% delle corse giunte a destinazione entro i 5 minuti di ritardo.

Un trend di crescita che registra in **5 anni di esercizio oltre 15 milioni di passeggeri** per un totale di 2,8 milioni di chilometri.

Le corse sono aumentate a 142 al giorno con una frequenza di un tram ogni 10 minuti negli orari di punta. Oltre **il 14% di nuovi passeggeri che oggi utilizzano il tram prima si spostava abitualmente in macchina**. Grazie a questi risultati si è registrata una riduzione annua di emissioni di agenti inquinanti pari a 420 tonnellate di anidride carbonica (CO₂) in meno, 2t di monossido di carbonio (CO) in meno, 100 kg di particolato (Pm10) in meno e 80 kg di particolato (Pm 2,5) in meno. Questi numeri porteranno alla realizzazione delle linee T2 e T3 e di una tratta dedicata al trasporto da e per l'Aeroporto Orio al Serio.

Anche dal punto di vista tecnologico il Tram delle Valli si pone all'avanguardia grazie al primo tram Sirio in servizio su cui è installato un “**supercapacitore**”. Si tratta di un sistema per il recupero di energia durante la frenata che consente un risparmio, una maggiore efficienza del servizio ed un più sostenuto rispetto dell'ambiente. Non manca l'attenzione al trasporto delle bici grazie al progetto “**Tram&Bike**” che si propone di sviluppare l'integrazione tra il servizio di trasporto pubblico tramviario, la rete dei percorsi ciclabili e il servizio di bike-sharing allo scopo di rendere attrattiva la combinazione “tram+bici” per il più ampio spettro di utenti, in particolare per coloro che effettuano spostamenti pendolari, in un'ottica di sostenibilità ambientale.



Tram delle Valli Bergamo-Albino

Nel corso del 2013 sono stati ultimati i lavori per l'**elettrificazione della linea Ascoli-Porto d'Ascoli**.

Il vecchio treno a gasolio ha lasciato il posto ai treni elettrici dal Giugno 2013 garantendo un servizio più moderno, meno inquinante e più fruibile. Infatti, con i nuovi treni, il collegamento tra la linea interna e quella adriatica risulta immediato, senza alcun cambio di motore, con una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza e, quindi, un miglioramento complessivo del servizio. I collegamenti tra Ancona ed Ascoli Piceno sono ora di due tipologie, con treni più veloci che effettuano il servizio in 90 minuti e quelli che effettuano tutte le fermate ed impiegano 110 minuti.

Questo felice risultato è frutto dell'investimento di 9,5 milioni di euro dei fondi FAS che la Provincia di Ascoli Piceno ha deciso di investire completamente nel miglioramento della linea e della mobilità provinciale, con una scelta lungimirante, riconoscendo nella ferrovia la vera priorità infrastrutturale del territorio.

L'apertura del **Passante Ferroviario di Torino** e la realizzazione di un **vero sistema di linee suburbane** rappresentano un altro esempio positivo. Il sistema è composto da 8 linee ferroviarie di cui 5 si incrociano all'interno del Passante di Torino, lungo 13 km, permettendo la frequenza di 1 treno ogni 8 minuti. Anche la tariffazione è pensata per integrare i vari mezzi di trasporto da utilizzare nel capoluogo piemontese grazie al Biglietto Integrato che permette, con un solo titolo di viaggio e a costi ridotti, di utilizzare SFM, autobus, tram e metropolitana.

Sono 93 le stazioni servite con 358 collegamenti giornalieri mentre il programma di sviluppo prevede di aggiungere un'ulteriore linea entro la fine del 2018. Il materiale rotabile è costituito da nuovi treni a doppio piano, con capienza di 800 posti, e da altri convogli acquistati dalla Regione Piemonte per un importo pari a 16,5 milioni di euro. Ogni linea si avvale di materiale rotabile dedicato Minuetto, TAF, Vivalto, Doppio piano e carrozze media distanza MDV-C, Ale724, tutte contrassegnate da appositi loghi colorati per un'immediata riconoscibilità.



Sistema Ferroviario Metropolitano di Torino

La **metrotranvia di Firenze**, la cui rete al momento è costituita dalla sola linea T1, è uno degli esempi più importanti di come offrire un servizio moderno ed efficiente per i pendolari. La linea che collega Firenze a Scandicci, lunga 7,4 km e con 14 fermate, è nata dalla vecchia rete di tram fiorentini che fino agli anni '50 erano in funzione. La rete tranviaria attuale è frutto di un progetto che prevede l'istituzione di tre linee metrotranviarie che si allontanano dal centro in modo radiale in tutte le direzioni. Dall'apertura della tratta, nel febbraio 2010, alla fine del 2011 hanno utilizzato il tram circa 7,8 milioni di passeggeri, grazie anche alla frequenza delle corse (nei momenti di punta uno ogni 4 minuti) ed alla velocità di collegamento, che permette di raggiungere il centro di Firenze da Scandicci in soli 23 minuti. Ad ormai 4 anni dall'attivazione la nuova tranvia di Firenze registra numeri importanti ed in crescita. I viaggiatori all'anno hanno ormai superato i 13 milioni (contro le stime che parlavano di circa 10 milioni) con almeno **il 25% dell'utenza che in passato viaggiava su auto privata**. A partire dal giugno 2013 è stato ammesso il **trasporto di biciclette** seppur con alcune limitazioni. L'accesso ai mezzi è permesso solo in certi orari nei giorni feriali, mentre nei giorni festivi non è presente alcuna limitazione oraria. Visti i numeri raggiunti è previsto un allungamento della linea dopo il capolinea di Scandicci, verso Casellina e Pontignale, fino alla zona dove sorgerà in futuro un ipermercato nei pressi dell'uscita A1 Scandicci e dell'omonima uscita della superstrada FI-PI-LI. In corrispondenza del nuovo capolinea sarà realizzato, a carico del costruttore dell'ipermercato, un parcheggio scambiatore fruibile dalle vetture in uscita sia dalla A1 che dalla FI-PI-LI, nonché provenienti dalla viabilità ordinaria della zona.

Importanti sviluppi nel 2014 riguardano le linee 2 e 3 i cui lavori sono ripresi lo scorso maggio. In particolare nel primo caso si tratta di una linea fondamentale perché interessa la zona di maggior sviluppo dell'area metropolitana e collega aree fondamentali della città come l'aeroporto con la nuova stazione Alta Velocità, i nuovi insediamenti per l'università ed il tribunale nell'area di Novoli.



Metrotranvia T1 di Firenze

Un gestore ferroviario che mostra grande attenzione per i pendolari, grazie al materiale rotabile nuovo ed efficiente, è **TILO**, acronimo di Ticino-Lombardia, nato proprio nel 2004 da una joint venture tra Trenitalia e le **Ferrovie Federali Svizzere** (FFS). Dal giugno 2011 la quota di Trenitalia è passata a **Trenord**. L'obiettivo della società è quello di sviluppare il traffico regionale transfrontaliero tra il Canton Ticino e la Lombardia gestendo il collegamento tra la rete celere del Canton Ticino (S10, S20, S30) e il servizio ferroviario suburbano di Milano, con coincidenza dei treni a Chiasso.

Nel 2011 la società TILO ha trasportato 7.700.000 passeggeri ottenendo successi crescenti, con un incremento di viaggiatori tra il 2005 ed il 2011 del 68% ed una media di 24mila utenti nei giorni feriali. Nel 2013 il numero è cresciuto ancora arrivando ad **8,5 milioni** (+6% rispetto all'anno precedente).

Da fine 2011 viene effettuato il primo collegamento **diretto dal Ticino all'aeroporto internazionale di Milano Malpensa** con 14 collegamenti della S30 tra Bellinzona e l'aeroporto lombardo, mentre il collegamento diretto tra il Ticino e Milano Centrale è attivo dal 2010 con la linea S10.

L'interessante novità introdotta da TILO è quella della possibilità, da parte dei passeggeri, di avere **informazioni aggiornate sul grado di occupazione dei treni** in modo da poter capire se il convoglio scelto sarà vuoto o affollato: un'informazione che può incentivare i viaggiatori non abituali a scegliere treni in orario non di punta aiutando al tempo stesso a non riempire ulteriormente i convogli dei pendolari.

Ultima novità è l'incremento del numero di collegamenti in una delle direttrici più affollate. Infatti il totale dei collegamenti TILO tra il Ticino e Milano Centrale è passato da 11 a 17 a partire dal 15 giugno 2014.



Treno delle linee TiLo

Nonostante la **Provincia Autonoma di Trento** abbia deciso di accantonare il grande progetto “**Metroland**”, che prevedeva di collegare in treno tutti i principali centri delle Dolomiti con Trento, rimane comunque da segnalare il successo della linea Trento-Malè-Marilleva.

La linea **Trento-Malè** che dal 2003 ha visto la realizzazione del prolungamento, di circa 10 chilometri, fino alla località turistica di **Mezzana-Marilleva**, viene gestita da Trentino Trasporti e riprende il tracciato di una vecchia linea. Nel 2005 un ulteriore sviluppo ha riguardato i lavori di interrimento della linea ferroviaria fra la stazione di Lavis e la fermata di Zambana con l’apertura del nuovo tratto, a doppio binario, nel 2007.

Si tratta in totale di una linea di 65 km, che affronta un dislivello di circa 700 metri di altezza, su cui viaggiano treni moderni. Infatti a partire dal 2005 i quattro elettrotreni di costruzione Ansaldo Breda in servizio dalla metà degli anni ’90, sono stati affiancati da 14 nuovi elettrotreni di ultima generazione, dotati tra l’altro di servizio WiFi. La struttura è a pianale e ribassato alla stessa quota dei marciapiedi, con notevole vantaggio per la rapidità di entrata ed uscita dei viaggiatori (sullo stile dei treni di tipo metropolitano).

I viaggiatori al giorno sono cresciuti sensibilmente dall’anno di inaugurazione, quando se ne contavano circa 6.000, fino ad arrivare a circa **10.000 nel corso del 2014**, con un incremento annuale costante intorno al 5%.



Treno della Provincia Autonoma di Trento

Anche da **Perugia** viene una segnalazione positiva sul tema dei trasporti su ferro. Si tratta dell'ormai famoso "**MiniMetrol**" entrato in funzione nel 2008. Il tragitto di questa linea che corre su due rotaie collega la zona di Pian di Massiano con il Centro Storico, passando per altre 5 stazioni per una lunghezza di circa 4 km. Proprio le stazioni rappresentano un punto di eccellenza, anche estetica, della linea metropolitana grazie alle aree di interscambio fra auto, autobus del trasporto pubblico e turistici, nonch  con la stazione ferroviaria. Le vetture, 25 in tutto, possono ospitare 50 persone ciascuna ed hanno una frequenza di circa 1 ogni minuto regolata da un sistema automatico, il che ha permesso di raggiungere risultati eccellenti nonostante un servizio ancora poco esteso: quasi 10.000 persone al giorno usufruiscono del MiniMetrol perugino, circa 3 milioni annui. Dalla fine del 2011 il minimetrol viene utilizzato per misurare la qualit  dell'aria di un'ampia fetta di citt . Con un protocollo sottoscritto dal Comune di Perugia, Arpa, Minimetrol Spa, Leitner, dipartimento di Ingegneria civile ed ambientale dell'Universit  di Perugia e Fai Instruments, la linea per i prossimi 2 anni ospiter  una carrozza dotata di un nuovo sistema di monitoraggio in tempo reale delle polveri sottili e dei gas inquinanti. I vantaggi, rispetto alle centraline posizionate a terra, sono quelli di consentire, grazie alla sua posizione sopraelevata rispetto al traffico, di comunicare agli esperti risultati e dati in maniera pi  affidabile e su una larga fetta di territorio. Il minimetrol si presta bene allo studio perch  il percorso effettuato interseca alcune vie molto trafficate cos  come alcune zone verdi.



Il MiniMetrol di Perugia

Hanno raggiunto le cronache nazionali degli ultimi anni anche due nuovi servizi di collegamento ferroviario lungo la linea del Brennero. Perch  a partire dal dicembre del 2009 con **OBB** e **DB**, **aziende ferroviarie austriaca e tedesca**, si   assistito ad una nuova offerta di treni sulle tratte Milano-Brescia-Verona-Brennero e Bologna-Verona-Brennero. Il problema per i pendolari   perch  in stazione non si trovano n  informazioni sui treni n  biglietterie, anche se per il titolo di viaggio ci si pu  rivolgere al personale di bordo. Al tempo stesso perch , nonostante la difficolt  di scoprire l'esistenza di questi treni, iniziano ad essere frequentati anche grazie al meccanismo degli sconti con la prenotazione anticipata. La quantit  di tratte offerte da queste compagnie   destinata ad aumentare vista l'intenzione di realizzare un collegamento dal Brennero con Venezia e successivamente con Firenze. Dalla fine del 2013 il **servizio delle OBB   stato ampliato** grazie all'ulteriore collegamento tra Venezia, Udine e Vienna.

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 pi  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   stata invece diversa e travagliata, fino all'abbandono del 1990. Nei successivi anni perch , grazie all'acquisto della ferrovia da parte della **Provincia di Bolzano**, la linea ha visto un nuovo sviluppo ed assume grande importanza per l'area interessata. La Provincia ha recuperato anche le stazioni storiche ed aggiunto nuove fermate, fino ad arrivare all'inaugurazione della "nuova" linea nel 2005. I risultati ottenuti sono estremamente positivi e testimoniati anche dalle cifre dei passeggeri che ogni anno usano la linea Malles-Merano sui treni della societ  SAD: circa 2 milioni. Il materiale rotabile risulta tra i pi  moderni d'Italia e con una buona capacit  di posti (circa 230 per ogni treno). Il vagone centrale   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 pi  utilizzati lungo la linea vista la disponibilit  di noleggio ad ogni stazione del

percorso ed alla presenza della pista ciclabile che affianca la linea ferroviaria per tutto il percorso. Negli ultimi anni si è aggiunta anche la possibilità di effettuare un biglietto integrato per l'utilizzo di tutti i mezzi pubblici e di una bici a noleggio.

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'altra nota positiva è quella dell'alimentazione energetica dei servizi ferroviari, per i quali **il 50% dell'energia è prodotta da nuovi impianti fotovoltaici** presenti sulle coperture delle stazioni.

Proprio per questa linea la Provincia di Bolzano ha acquistato otto nuovi treni, di cui quattro con quattro carrozze e quattro con sei carrozze, per un valore complessivo di poco meno di 60 milioni di euro. I treni a quattro carrozze possono accogliere fino a 405 passeggeri, mentre quelli a sei carrozze hanno 631 posti a sedere. D'estate, inoltre, questi nuovi treni possono trasportare fino a 120 biciclette, mentre in inverno i sedili ribaltabili si possono trasformare in porta sci. Queste funzioni fanno sì che il treno sia una vera alternativa all'autovettura privata **non solo per i pendolari, ma anche per turisti**.

In generale l'Alto Adige rappresenta il migliore esempio di come i pendolari possono rispondere positivamente agli investimenti fatti. I viaggiatori al giorno in Provincia di Bolzano sono infatti passati **dai 19.900 del 2009 ai 26.100 del 2012 con un aumento del 26%**, per arrivare ai **29.000 del 2013**, addirittura triplicati in Val Pusteria.

Ultima novità è l'apertura della fermata Casanova, che collega l'omonimo quartiere, a Bolzano (vedi paragrafo "Stazioni belle e moderne!").



Treno di SAD sulla linea della Val Pusteria

Un nuovo collegamento ferroviario è da segnalare anche in Puglia. Si tratta della linea tra **Bari Centrale e l'Aeroporto**, inaugurata nel luglio scorso il cui servizio viene effettuato da Ferrottramviaria. Il tempo di percorrenza di soli 14 minuti ed il nuovo materiale rotabile da 230 posti sono le principali caratteristiche della nuova linea che mostra un intervallo di 40 minuti tra una corsa e l'altra e con un costo di biglietto calcolato sulla tratta ordinaria più un sovrapprezzo di 4 euro.

Il collegamento di circa 7,7 km è stato realizzato grazie al finanziamento di 81 milioni di euro provenienti da fondi nazionali e comunitari. La tratta stazione-aeroporto cantierizzata nel 2009 e realizzata in 3 anni ha come obiettivo più ampio quello di essere a servizio anche dei pendolari vista l'istituzione di due fermate intermedie e di un collegamento diretto con i Comuni già serviti dalla linea ferroviaria (Bari, Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato, Andria e Barletta) con il sud e nord della Regione grazie al sistema di interconnessione nelle due stazioni di Bari e Barletta.

Ad un anno dall'apertura della linea il successo è clamoroso. Sono stati infatti **240.000 i viaggiatori** totali, con numeri in costante ascesa sin da luglio 2013, data di attivazione del servizio, che confermano come la nuova "metro" per l'aeroporto abbia rappresentato la giusta risposta alle esigenze di cittadini e turisti. Un ulteriore punto di forza di questo servizio **riguarda il nuovo sistema di bigliettazione integrata** tra

Ferrovie del Nordbarese e Ferrovie Appulo Lucane, con il quale è possibile raggiungere **106 destinazioni in Puglia e Basilicata acquistando il biglietto ferroviario dall'aeroporto.**



Treno al capolinea dell'Aeroporto di Bari

Un pacchetto di interventi attuato da fine 2013 sta permettendo di **razionalizzare, velocizzare e modernizzare il servizio ferroviario in Toscana.** Il provvedimento deciso dalla Regione riguarda alcune delle direttrici principali e complessivamente tutte le linee diesel, sulle quali transiteranno sei nuovi treni Minuetto.

Sulla Arezzo-Firenze viene aumentata l'offerta, con l'inserimento di due nuove coppie di treni, una mattutina ed una pomeridiana. Inoltre, in base all'analisi dei dati di frequentazione ed alle richieste dei pendolari, saranno aggiunte delle fermate nel percorso di alcuni treni Regiostar, i regionali veloci introdotti nel 2012.

Per quanto riguarda i nuovi convogli, grazie all'accordo con Trenitalia, si sta gradualmente effettuando uno scambio di materiale rotabile con il Piemonte: la Toscana sta cedendo sei treni Minuetto a trazione elettrica e ne riceverà in cambio sei a trazione diesel, da utilizzare per potenziare il servizio sulle linee diesel, quelle che hanno materiale rotabile più obsoleto. Sono interessate a questo inserimento di nuovo materiale rotabile la linea Faentina, la Empoli-Siena e la Siena-Chiusi.

Sempre in Toscana va segnalata l'entrata in funzione proprio in queste settimane di **10 treni a doppio piano Vivalto.** Il Vivalto offre circa 700 posti a sedere distribuiti su 5 vetture, prodotte nelle officine di AnsaldoBreda, oltre a spazi per le biciclette e sistemi di informazione avanzata. Il potenziamento e ammodernamento della flotta è attuato grazie al Contratto di Servizio in vigore fra Trenitalia e Regione Toscana. Questa fornitura, composta da 150 carrozze, ha comportato un investimento totale, a carico di Trenitalia, di 150 mln di euro in 6 anni. Tra i collegamenti più interessati dall'utilizzo dei nuovi treni si trovano le principali linee elettrificate della Regione: la Viareggio- Lucca-Firenze, la Firenze-Pisa, la Firenze-Arezzo e la linea tirrenica. In parallelo alla consegna dei nuovi convogli, prosegue il programma di rinnovo "face lift" delle rimanenti vetture elettriche media distanza, dal prossimo anno circa **l'85% dei passeggeri regionali della Toscana viaggeranno su treni elettrici composti da vetture nuove o interamente rinnovate.**

Oltre ai nuovi treni la Toscana va segnalata per la riapertura di una tratta ferroviaria chiusa ormai dal 2011. Si tratta della linea **Cecina-Saline di Volterra**, reinaugurata nel Dicembre 2013. Già nel 2010 la linea, nonostante il lento declino dovuto alla mancanza di fondi, era stata protagonista di un protocollo d'intesa firmato tra i Comuni dell'Alta e della Bassa Val di Cecina, unitamente ad alcuni istituti bancari locali, per il rilancio e la valorizzazione della ferrovia. Nel 2011 RFI aveva restaurato la stazione di Saline su richiesta dell'Amministrazione Comunale di Volterra, la quale ha già avviato le procedure per prenderla in gestione

col fine di assegnarla come sede di associazioni locali. Purtroppo nonostante gli sforzi la linea è stata chiusa a causa della mancanza di materiale rotabile. A dicembre 2013 è stata riaperta la linea all'esercizio ferroviario, dopo alcuni interventi all'infrastruttura, con la volontà di dare una prospettiva di sviluppo alla linea che dovrebbe superare l'attuale numero di 4 coppie di treni nei soli giorni scolastici, per puntare a una migliore integrazione (anche tariffaria) con le autolinee locali e allo sviluppo pure in chiave turistica. Proprio per questo tra le ipotesi anche quella della prosecuzione del servizio nel periodo estivo e nei festivi. L'intero tragitto tra Saline e Cecina viene percorso in 35 minuti, con 4 fermate intermedie.

Una linea tramviaria realizzata negli ultimi anni è quella di **Padova**, inaugurata nel 2007 e che ha visto un successo notevole grazie agli oltre 12.200 viaggiatori al giorno rilevati già dopo il primo anno di attività. La linea si snoda per 10,5 km tra Pontevigodarzere e Guizza effettuando 26 fermate e vede il passaggio di tram su gomma (che garantiscono un ridotto impatto acustico). Secondo le intenzioni del Comune di Padova il progetto complessivo prevede la realizzazione di altre 4 linee che al momento però non sono state finanziate.

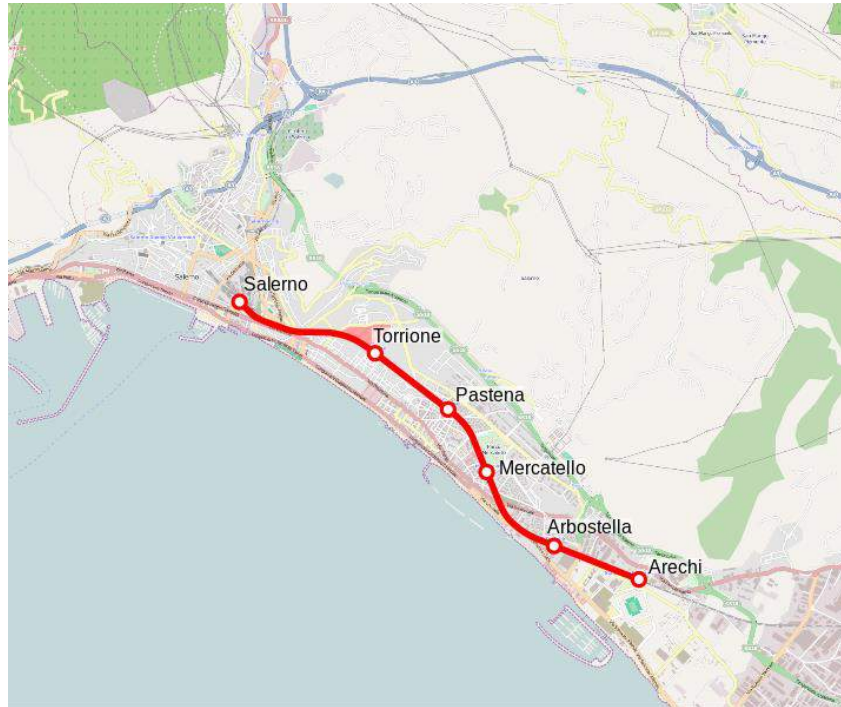


Linea tramviaria di Padova

Nonostante i numerosi anni di ritardi ed i contenziosi verificatisi tra la Regione Campania ed il Comune è finalmente entrata in funzione nel Novembre 2013 la **linea di metropolitana leggera di Salerno**.

Si tratta di un servizio con caratteristiche molto più simili a quelle delle linee ferroviarie suburbane che si sviluppa su un percorso di circa 8 km e collega la parte alta del centro storico con lo Stadio Arechi in un tempo di percorrenza stimato in meno di circa 20 minuti. È stato calcolato un bacino potenziale di utenza di circa 25 mila utenti a stazione, serviti da 58 corse giornaliere con una cadenza dei treni di uno ogni 20 minuti negli orari di punta. Il vettore utilizzato sarà il **Minuetto** che ha una capacità di **300 passeggeri**. **Il costo del biglietto è di 1 euro**, ma fino alla primavera del 2014 sarà comunque possibile utilizzare il ticket Unico Campania che permetterà di usare anche altri mezzi pubblici nel percorso urbano.

Purtroppo le criticità della linea non sono terminate con l'inaugurazione e nel corso del 2014 il servizio è stato sospeso per carenza di fondi gestionali e fortunatamente riattivato il 22 giugno 2014 grazie ad un accordo tra Trenitalia e Regione Campania. Dopo la riattivazione del servizio le corse totali tra Salerno Centrale e Arechi sono in totale 48, equivalenti a 24 coppie di treni.



Mappa della metro di superficie di Salerno

La **metrotranvia di Sassari** rappresenta un altro esempio positivo da raccontare, unico in Italia per la tipologia di servizio. Si tratta di una linea, a binario unico, che nel tratto urbano collega la stazione ferroviaria con il centro cittadino effettuando un servizio tranviario, mentre per il tragitto extraurbano i convogli si innestano sulla ferrovia per Sorso fino al capolinea di Santa Maria di Pisa. I tempi di frequenza raggiungono nelle ore di punta vedono il passaggio di un treno ogni 15 minuti su un percorso di 4,5 km e 7 fermate, con una media di oltre 3.000 passeggeri al giorno.

Anche in questo caso è in previsione uno sviluppo notevole del servizio, nato nel 2006 per il tratto urbano e prolungato nel 2009 alla restante parte del tracciato. Il prolungamento della linea, già finanziato anche se in ritardo nella fase di realizzazione, riguarderà una diramazione, ad uso esclusivo del tram, da Santa Maria di Pisa alla località Li Punti. Ancor più interessante è la conversione dell'intera rete locale di ARST (ex Ferrovie della Sardegna) per Alghero e Sorso in linee metro tranviarie, con l'elettrificazione e l'aumento del numero delle fermate. L'utilizzo di un biglietto integrato, valido sia per la metropolitana che per gli autobus del Comune di Sassari, consente inoltre di usufruire più facilmente e al medesimo costo del nuovo servizio.



Metrotranvia di Sassari

Anche a **Cagliari** è in funzione dal 2008 una moderna metrotranvia su una linea di 6,3 km di lunghezza. Risultando dalla ricostruzione di una linea ferroviaria (finanziata dalla Regione Sardegna e dall'Unione Europea), la metrotranvia è totalmente in sede riservata, allontanandosi spesso dai tracciati stradali, anche se sono presenti alcune intersezioni regolate da semafori.

Le corse hanno frequenza di 10 minuti e sono utilizzate da 5.000 persone al giorno. Il progetto complessivo prevede la realizzazione di altre conta 7 linee metrotranviarie con un investimento della Regione Sardegna pari a 319 milioni di Euro.



Metrotranvia di Cagliari

Della linea ferroviaria **Sulmona-Castel di Sangro** se ne è parlato molto negli ultimi anni a causa della chiusura per mancanza di fondi. Fortunatamente nel Maggio 2014 la tratta ha visto la riapertura all'esercizio almeno come **ferrovia turistica** denominata "*Ferrovia del Parco*". Questa iniziativa inaugura l'attività della Fondazione FS Italiane su quattro linee storiche che, a livello nazionale, costituiranno un vero e proprio museo dinamico della storia e dell'esercizio ferroviario perché oltre alla Sulmona-Castel di Sangro, la più estesa delle quattro, il progetto prevede l'attivazione della "*Ferrovia del Lago*" (da Palazzolo sull'Oglio a Paratico/Sarnico sulle rive del Lago d'Iseo), della *Ferrovia della Val d'Orcia* (da Asciano a Monte Antico nelle "Crete Senesi") e della *Ferrovia della Valle dei Templi*, che va da Agrigento Bassa a Porto Empedocle. La Sulmona-Castel di Sangro è lunga 76 km e costituisce un vero e proprio capolavoro dell'ingegneria ferroviaria italiana. Aperta nel 1892 fino a Cansano e poi per tappe successive fino a Isernia, la linea subì pesanti danni durante il secondo conflitto mondiale, tanto che il suo ripristino si concluse solo nel 1960. Per questa riapertura sono utilizzati treni composti da rotabili storici che viaggeranno a calendario e che potranno anche essere noleggiati. Locomotive a vapore e carrozze in legno primi del '900 saranno i mezzi che condurranno i visitatori.

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.

Dal 2012 in **Provincia di Bolzano** l'intermodalità è ancora più incoraggiata grazie ad un nuovo tipo di abbonamento, "**Bikemobil Card**", che permette di utilizzare **tutti i treni regionali** dal Brennero fino a Trento e da Malles fino a San Candido, gli **autobus** del trasporto locale (urbani, extraurbani e citybus), le **funivie** verso Renon, Maranza, San Genesio, Meltina e Verano, il **trenino del Renon** e la **funicolare** della Mendola, l'AutoPostale Svizzera tra Malles ed il **noleggio della bicicletta**. Il biglietto è disponibile per un solo giorno, per tre oppure 7 giorni consecutivi. Sempre dal 2012 la Provincia ha istituito un abbonamento con durata di 365 giorni valido su tutti i mezzi di trasporto pubblico denominato "**Alto Adige Pass**". Grazie al meccanismo di tariffazione progressiva a scalare ed una carta prepagata (collegata ad un conto bancario) consente di risparmiare notevolmente proprio alle persone che usufruiscono di più del trasporto pubblico locale. Infatti per i primi 1.000 km percorsi si paga 8 cent. a km, tra i 1.001 ed i 10.000 km la tariffa è di 4 cent. mentre tra i 10.001 ed i 20.000 km percorsi la tariffa è di 2 cent. al km.

Un'altra buona pratica da segnalare è quella dell'introduzione del **biglietto ferroviario integrato in Puglia**. Nel corso del 2014 sono infatti entrati in vigore gli accordi per la tariffazione unica tra **Ferrotramviaria, Trenitalia e Ferrovie Appulo Lucane**.

Solo il bacino d'utenza legato all'accesso all'aeroporto di Bari Palese coinvolge circa **un milione di abitanti** mentre sono 116 le località servite in tutta la Regione (a cui si aggiungono quelle della Basilicata per FAL).

Contestualmente all'introduzione del biglietto unico integrato è stato anche inaugurato l'ascensore nelle stazioni dell'aeroporto che permette di collegare il piano binari delle Ferrovie Appulo Lucane con quello di Ferrotramviaria, consentendo ai passeggeri di transitare da una stazione all'altra senza dover uscire all'esterno: una struttura che ha un valore sia fortemente simbolico, sia concretamente efficiente.

In **Emilia-Romagna**, dal settembre 2008, è possibile usufruire di biglietti ed abbonamenti ad integrazione tariffaria su scala regionale. Inizialmente 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. Dal Gennaio 2010 è stato introdotto il sistema a Ferrara e soprattutto a Bologna con ottimi risultati anche di vendita dei biglietti ed una vera **integrazione tra treno, autobus urbano ed extraurbano**; proprio per sviluppare ulteriormente il sistema di integrazione tariffaria e modale la Regione Emilia-Romagna ha promosso il progetto di "bike sharing & ride" regionale denominato "Mi Nuovo in bici", grazie all'adesione dei Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti. Un altro tipo di abbonamento è quello chiamato "Mi Nuovo Tutto Treno" che permette agli abbonati al servizio ferroviario di accedere anche ai treni Intercity e Eurostar City. Sempre per andare incontro alle esigenze dei pendolari dal maggio 2010 è riconosciuto, per i residenti della Regione, uno sconto del 20% sugli abbonamenti AV per la tratta Bologna-Firenze, considerando che su questa relazione gli unici treni della lunga percorrenza disponibili sono sostanzialmente quelli dell'Alta Velocità.

In termini di successo va sottolineato come nel 2010 sono state vendute ai residenti in Emilia-Romagna 3.858 carte "Tutto Treno", anche se recenti decisioni di Trenitalia di modificare il servizio di lunga percorrenza, con soppressione di treni IC e velocizzazione di treni ES City, rischiano di minare l'efficacia di questa integrazione tra servizi regionali e nazionali nel territorio dell'Emilia-Romagna.

Un altro esempio positivo viene dal **Piemonte** dove dal 1 Dicembre 2014 è attivo il **Biglietto Integrato Piemonte, BIP**, un innovativo sistema di bigliettazione elettronica e che ha già visto un notevole successo 600.000 attivazioni. Si tratta di una semplice card personale valido per tutti gli spostamenti (al momento nelle province di Torino, Cuneo, Asti e Biella). La BIP Card sostituisce quindi il tradizionale abbonamento e permette di **caricare su un'unica tessera** i titoli di viaggio e le iscrizioni a diverse tipologie di servizio di trasporto pubblico e mobilità. E' possibile poi caricare del credito per accedere a servizi come il *bike sharing* e il *car sharing*. Questa card elettronica è fornita di un *microchip contactless* ed è utilizzabile ad esempio sulla metropolitana di Torino, sui tram, bus urbani e extraurbani ed anche sul Servizio Ferroviario Metropolitano e sui treni del Servizio Ferroviario Regionale.

Un esempio positivo è quello della Regione Campania dove da alcuni anni è nato il consorzio **Unico Campania** che riunisce le principali aziende di trasporto passeggeri (pubbliche e a partecipazione pubblica) operanti nella Regione Campania, la quale 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 ad oltre 70mila, per un totale di abbonati tra mensili e annuali di 200.000 persone, dato che pone la Campania tra i primi posti in Italia.

Già a partire dal 2015 questo tipo di sistema verrà rivoluzionato con l'introduzione del **Tic** (Ticket Integrato Campania). Saranno previsti 82 titoli di viaggio contro i 95 attualmente esistenti. Il nuovo sistema comporterà degli **aumenti su alcuni titoli mentre verranno ridotte alcune tariffe sugli abbonamenti**. Le **fasce tariffarie** in tutta la Regione saranno 16 per gli spostamenti extraurbani, e ci saranno cinque aree a tariffazione urbana e suburbana, ovvero i Comuni di Napoli, Salerno, Caserta, Avellino e Benevento e le aree circostanti. Infine nel 2016 dovrebbe entrare in funzione la nuova carta elettronica, fondamentale per capire e gestire i flussi reali di traffico. Infine sarà possibile anche acquistare un abbonamento per una sola azienda di TPL (ferroviario e/o su gomma).

Anche in **Lombardia** dal febbraio del 2011 sono state introdotte le nuove tariffe integrate regionali "**Io viaggio**" che includono: "Io viaggio ovunque in Lombardia", un abbonamento mensile per l'intero trasporto pubblico lombardo (treno, bus urbano e interurbano); biglietto giornaliero per l'intero TPL (in precedenza non esistevano abbonamenti e biglietti giornalieri intera rete); "Io viaggio in famiglia", ragazzi minori di 14 anni gratis se accompagnati da un parente (in precedenza i minori pagavano il 50% sulla ferrovia e tariffe diverse sugli altri mezzi); inoltre è stato introdotto uno sconto del 20% sull'acquisto del secondo abbonamento per i figli minori di 18 anni e la gratuità dal terzo abbonamento in poi; infine l'abbonamento "Io viaggio TrenoCittà", ossia abbonamenti mensili integrati treno e trasporto urbano per ciascun capoluogo di provincia. In questa Regione inoltre sono stati decisamente aumentati i "bonus" mensili per i viaggiatori come indennizzo per le direttrici che non hanno raggiunto una predefinita soglia in termini di puntualità e soppressioni, che già prevedeva da vari anni lo sconto del 20% sul prezzo del successivo abbonamento, è stato alzato al 25% da gennaio 2013 e diventerà il 30% da gennaio 2014.

Orari facili e collegamenti efficaci!

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.

A dicembre 2010 sempre in Toscana è stato istituito il nuovo servizio **Regionale Veloce "fast"**, dedicato ai collegamenti tra i principali centri della Toscana e Firenze. Al momento interessa la tratta Pisa Aeroporto-Pisa Centrale-Firenze, attiva dal dicembre 2010, la relazione Chiusi-Arezzo-Firenze, attiva dal dicembre 2010, la Grosseto-Pisa-Firenze, attiva da aprile 2011. Il prezzo finale per l'utenza è risultato nel complesso ridimensionato per l'effetto della velocizzazione del servizio, il cui costo è determinato su base oraria, il che indica delle potenzialità interessanti per questo servizio che, a partire dal cambio orario dicembre 2011, vedrà nuovi treni regionali "fast" tra Siena e Firenze, Siena e Chiusi e nella tratta Pistoia-Prato-Firenze. In questo modo verrà completata un'offerta che ha già visto una risposta positiva in termini di frequentazioni da parte dei pendolari. Miglioramenti ampliati anche alla linea regionale Arezzo-Stia-Sinalunga, dove gli orari

sono stati rimodulati in funzione di una migliore accessibilità al capoluogo, e dove sono stati introdotti treni veloci (che effettuano poche fermate) in modo da diventare concorrenziali all'auto per catturare utenza nelle ore di morbida del servizio.

Un'altra linea che finalmente vede un servizio cadenzato a livello metropolitano è la **Mestre-Padova**. Una delle linee più affollate d'Italia ha visto avviare, anche se solo in modo sperimentale al momento, la linea tra le stazioni ferroviarie di Mestre e Padova, con 24 treni (12 in andata e 12 al ritorno), che si fermeranno in tutte le stazioni. La partenza dei treni è situata nella nuova stazione giardino di Padova, sul lato sud di Padova Centrale e arriva a destinazione con un tempo di **percorrenza di 50 minuti**. La linea è di 37 km di lunghezza.

E' da segnalare come anche in **Friuli Venezia Giulia** dal Dicembre 2013 sia entrato in vigore l'orario cadenzato su tutte le linee ferroviarie regionali. Le linee sono state inoltre suddivise tra quelle percorse da treni regionali veloci, come la Trieste-Udine-Tarvisio, la Trieste-Gorizia-Udine-Pordenone-Venezia e la Trieste-Monfalcone-Venezia, e quelle percorse da treni regionali che effettuano tutte le fermate. Le coincidenze nelle stazioni principali sono poi diventate sistematiche permettendo di raggiungere la stazione con un treno per proseguire, poco dopo, con un altro treno nella direzione desiderata.

Stazioni belle e moderne!

Stazioni riqualficate, 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: Giuliano, Aversa Ippodromo ed Aversa Centro.

Dalla già citata linea della Val Pusteria, in Provincia di Bolzano, viene un altro importante esempio di valorizzazione del trasporto su ferro. Si tratta della **nuova fermata Brunico Nord**, inaugurata il 13 ottobre 2013 e che è situata nei pressi dell'Ospedale di Brunico ideata con lo scopo di aumentare la competitività del servizio ferroviario per spostamenti di breve/medio raggio e di migliorare l'integrazione con il trasporto su gomma da e per le valli del comprensorio circostante, oltre che a servizio del centro ospedaliero. Anche il materiale rotabile utilizzato risulta tra i più innovativi grazie al nuovo treno FLIRT delle ferrovie altoatesine SAD dotato di nuovi allestimenti con le sedute rivestite di tessuto e di collegamento gratuito ad internet. Secondo le stime soltanto questa nuova stazione dovrebbe vedere un'affluenza di 1.300 persone al giorno.

Nel corso del 2014 un'altra stazione è stata aggiunta sulla linea Bolzano-Merano. Si tratta della fermata **Casanova**, nell'omonimo quartiere di Bolzano, dove è previsto il passaggio di un collegamento all'ora da e per il Centro (il cui viaggio dura 7 minuti).

La stazione presenta numerose rastrelliere per l'interscambio con le biciclette, e darà la possibilità di arrivare nel centro altoatesino in pochi minuti, contro una percorrenza in autobus di almeno 30 minuti. Al momento fermano solamente i treni regionali di Trenitalia, senza quindi il piano ribassato e la possibilità di accedere per i disabili.



Stazione Casanova nell'omonimo quartiere di Bolzano

Dallo scorso anno anche l'aeroporto di Cagliari è collegato al resto della città via treno. Dalla **nuova stazione 'Elmas Aeroporto'** è possibile raggiungere la stazione del capoluogo in **circa 6 minuti**. La frequenza dei collegamenti è di circa 1 treno ogni 20 minuti da poco dopo le 5 del mattino a poco dopo le 21. Cagliari è entrata dunque nel novero dei pochi scali italiani (come Roma-Fiumicino, Milano-Malpensa, Torino, Bari, Reggio Calabria e Pisa) che offrono ai propri passeggeri e visitatori l'utile ed economica opzione del trasporto su rotaia. Si tratta quindi di un tassello importante per l'intermodalità del capoluogo sardo che va ad aggiungersi alla già citata metro tranvia.



Nuova stazione di Elmas Aeroporto

Una buona notizia viene anche dalle **Marche** dove, in seguito all'accordo tra la Regione, RFI e le Amministrazioni locali per il recupero delle stazioni minori ed impresenziate del 2012, si sta intervenendo sul restyling di fermate rimaste finora in uno stato di semiabbandono; si tratta di un investimento totale di circa 2 milioni di Euro, di cui la metà finanziato dalla Regione, del quale beneficeranno stazioni tra le quali Senigallia, Tolentino, Loreto e San Severino.

Una delle stazioni nelle Marche che ha visto la nascita di uno spazio vivo, dinamico, al servizio della comunità e un centro di aggregazione per diverse realtà territoriali, è quella di **Pedaso**, un piccolo comune costiero in provincia di Fermo. I locali, di proprietà delle ferrovie italiane che nel piano di smaltimento e chiusura delle sale d'aspetto e biglietterie delle stazioni minori hanno trovato un accordo per l'utilizzo gratuito di questi spazi, sono stati destinati dal Comune in comodato gratuito a diverse associazioni e gruppi cittadini. Oggi hanno sede in stazione l'Associazione Sportiva Pallavolo e il gruppo missionario comunale oltre che la Caritas Valdaso e l'associazione culturale MAD. L'azione si colloca all'interno di un'operazione di qualificazione di spazi definiti non-luoghi, che in seguito all'abbandono stavano subendo un progressivo degrado che ne avrebbe vanificato ogni tentativo di utilizzo futuro. La stazione, dopo anni di abbandono, è finalmente viva e piena di energia propositive e creative, dove i cittadini hanno scoperto un piacevole luogo di ritrovo per tutta la comunità.

Un risultato positivo è stato raggiunto in **Sicilia**, grazie al serio e deciso impegno dell'amministrazione comunale: è il caso della **stazione di Brolo** (ME). Il Comune è riuscito ad ottenere in comodato gratuito per 5 anni la stazione situata sulla direttrice Palermo-Messina. Il tutto in una situazione di degrado avanzato fino al 2011, quando sembrava che la stazione di Brolo fosse destinata ad una chiusura irreversibile. L'intenzione è quella di far rivivere questo luogo portando qui attività importanti per una piccola realtà: gli uffici dei vigili urbani ed il centro policomunale di Protezione Civile. Un uso sociale della stazione che sarà allargato ad altre importanti attività e che al tempo stesso garantirà una serie di servizi in più ai pendolari della zona; grazie all'accordo infatti il Comune si è assunto gli oneri di pulizia e di custodia delle sale d'attesa dei viaggiatori (fino a pochi mesi fa non più funzionali).

Infine in Friuli Venezia Giulia, sulla **linea Udine-Cividale**, le novità sono state molte (nuovi treni, orario cadenzato etc.), ma la più interessante è quella che riguarda la realizzazione della nuova stazione di Cividale. Entrata in esercizio nel marzo 2008, sostituendo lo storico edificio precedente, grazie allo spostamento della stazione si è ottenuto uno spazio più congeniale alla costruzione di una moderna struttura dedicata ai viaggiatori. Si tratta quindi di un vero e proprio centro intermodale per favorire lo scambio tra ferrovia, autobus e traffico privato, e mantenendo un'elevata accessibilità ciclistica e pedonale con il vicino centro urbano.



Treno di FUC alla nuova Stazione di Cividale

Sempre in Friuli Venezia Giulia un altro importante progetto di restyling riguarda la stazione di Gemona, attualmente gestita in comodato dal Comune. Il **progetto di restyling** presentato dal **Comitato Pendolari Alto Friuli**, per il rilancio della struttura vede anche l'appoggio della Regione ed è il primo nel suo genere perché realizzato tenendo conto delle criticità della struttura, e in particolare delle esigenze di chi utilizza ogni giorno il treno. La gestione in comodato ha già permesso, dopo 18 mesi, la riapertura dei servizi igienici e garantirà per i prossimi 5 anni la gestione diretta dell'infrastruttura.

Ora si parla dell'apertura di un varco di collegamento tra la stazione e il centro commerciale. L'intervento permetterebbe così di avere a disposizione ulteriori parcheggi, riacciando un contatto diretto con la parte ovest della cittadina, oltre a facilitare lo sviluppo di un vero e proprio centro intermodale per lo scambio gomma-rotaia. Il progetto prevede infatti interventi volti a migliorare l'assetto funzionale ed estetico della stazione, sia al piano terra che al piano dei binari. Oltre al varco del sottopasso verso il centro commerciale è prevista l'installazione di quattro cupolini in plexiglass a copertura delle scalinate di accesso dei binari al fine di evitare l'allagamento e limitando la scivolosità dei gradini, l'installazione di un moderno tabellone partenze-arrivi nell'atrio centrale, la sostituzione dell'attuale pavimento logoro con uno in resina antiscivolo e di facile pulitura, oltre ad un restyling generale della cartellonistica e dell'estetica delle pareti. Il tunnel in particolare diventerà una vera e propria galleria fotografica, dove verranno collocate alcune fotografie d'epoca della stazione e della linea ferroviaria, richiedendo altresì il patrocinio alla Fondazione Ferrovie dello Stato. La Regione darà un proprio importante contributo mettendo a disposizione 400.000 euro.

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 ed ormai diventato modello per altre realtà 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.

Anche in **Lombardia** si segnalano realizzazioni di nuove stazioni e di ammodernamenti di esistenti. Tra i casi più interessanti c'è quello di **Inverigo (CO)** dove negli scorsi anni è stata inaugurata la velostazione realizzata presso l'ex bar della stazione ferroviaria. La nuova velostazione è situata all'interno del Parco Valle del Lambro e ha molteplici funzioni come un punto di deposito e noleggio per le biciclette del parco (25 assegnate al Comune di Inverigo), una piccola ciclofficina per le bici, sia per quelle a noleggio del parco che per quelle private, un punto informazione e sensibilizzazione del Parco incentrato sugli spostamenti casa-lavoro per **sostenere l'intermodalità bici-treno**.

Il progetto è stato realizzato grazie all'iniziativa di Regione Lombardia Stazioni in Comune per il rinnovo e il recupero delle stazioni ferroviarie e loro adiacenze.

Anche in **Liguria** è stata approvata la convenzione tra la Regione e Trenitalia riguardante lo sviluppo dell'intermodalità bici-treno. Per i **viaggiatori singoli** o in **comitiva** il servizio bici al seguito sui treni regionali è **gratuito dal 2011**. Il tutto è stato possibile grazie all'impegno economico della Regione, tra l'altro esiguo: 25mila euro annui. Al momento i treni regionali abilitati al trasporto delle bici risulta essere il 68% del totale (169 su 248). Già nel corso del 2011 sono stati circa **9.000** gli utenti che hanno usufruito di questo servizio.



Intermodalità treno+bici

Un'iniziativa simile, anche se ancora limitata al **periodo estivo**, è stata portata avanti anche in **Emilia-Romagna**. Con la campagna “La tua bici va in treno”, a seconda del periodo stabilito, è stato possibile viaggiare trasportando la bici gratuitamente sulla tratta Ferrara-Ravenna-Rimini-Pesaro, sulla Bologna-Vignola, sulla Suzzara-Ferrara e sulla Ferrara-Codigoro.

Il trasporto delle bici va prenotato compilando l'apposita maschera sul sito www.tper.it/bici ed è gratuito. Alle comitive di almeno 10 persone con bici al seguito è stato applicato uno **sconto del 10% sul prezzo del biglietto**, acquistando il biglietto cumulativo contestualmente alla prenotazione, direttamente sul sito web.

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.

Presso la **Regione Toscana** è invece attivo un servizio di **Contact Center** con un numero verde dedicato, al quale i viaggiatori possono rivolgersi per reclami su disservizi e disagi e richiedere informazioni e chiarimenti. Nel 2010 i contatti/reclami per il solo servizio ferroviario sono stati circa 3.300, con una media settimanale di 63 reclami (circa il doppio dell'anno precedente); di essi oltre 2.000 sono relativi ai soli ritardi e 550 al comfort di viaggio. Nel 2013 i contatti/reclami per il solo servizio ferroviario sono stati circa 2600, in sensibile diminuzione rispetto all'anno precedente (3.700); di essi il 70% è relativo ai soli ritardi e soppressioni, il 15% relativo a condizioni e comfort di viaggio. A ciascun reclamo viene comunque garantita una risposta e sono programmati degli incontri periodici con i pendolari della Toscana e i rappresentanti delle Associazioni dei consumatori, secondo quanto previsto dal Contratto di Servizio vigente.

Nel 2014 è stato realizzato il Protocollo di intesa per l' **Informazione all'utenza in tempo reale** “Treni News”. Con questo obiettivo Regione Toscana, Trenitalia e Rete ferroviaria italiana hanno firmato a novembre 2014 un Protocollo d'Intesa che dà certezza e continuità al servizio, avviato nel 2013 in via sperimentale, chiamato “Treni News”, un rullo di notizie in tempo reale accessibile dal portale della mobilità 'Muoversi in Toscana' (oltre che dai siti istituzionali della Regione). In base all'accordo vengono comunicati tutti gli eventi che causano perturbazioni del traffico ferroviario e dunque disagi agli utenti. In particolare sono segnalate le cancellazioni, anche parziali, di un treno; le cancellazioni di più treni sulla stessa linea o anche su linee diverse, ma generati da uno stesso evento; gli eventi che riguardano le linee alta velocità che possono comportare ripercussioni sui servizi regionali.

Tramite apposita Legge Regionale in **Emilia-Romagna** è prevista espressamente la costituzione di comitati degli utenti per i servizi del TPL, con funzioni consultive. I comitati degli utenti del trasporto ferroviario riconosciuti dalla Regione trovano **rappresentanza nel CRUFER**. Ogni comitato interagisce con la Regione e con le imprese ferroviarie per quanto riguarda gli aspetti specifici di ogni linea attorno a cui si è costituito. Per gli argomenti di interesse generale (tariffe, obblighi contrattuali, finanziamento del settore trasporti, piano dei trasporti regionali, legislazione regionale) il CRUFER viene consultato alla pari con gli altri attori sociali. Il contatto diretto e continuo con i comitati degli utenti è principalmente sul tema della qualità del servizio e comporta uno scambio reciproco: la Regione mette in comune gli esiti delle proprie elaborazioni e indagini a tappeto, mentre i comitati segnalano episodi specifici utilizzati come input dalla Regione per successive indagini e la ricerca di soluzioni con le imprese ferroviarie.

In Italia una delle poche esperienze significative era quella del **Piemonte**, dove nel 2006 è stata attivata la “**Bacheca del Pendolare**”, una pagina web sul sito della Regione che fornisce informazioni su servizi ed eventuali variazioni di orari ed al tempo stesso permette, tramite un **Forum**, lo scambio di indicazioni da parte dei pendolari. Anche i risultati delle ispezioni effettuate sui treni dagli ispettori regionali possono essere consultati mensilmente sulla stessa pagina online. Nel 2008 è stato istituito il Forum Regionale sul Trasporto Pubblico Ferroviario come strumento consultivo di rappresentanza dell’utenza del trasporto ferroviario regionale, per favorire l’individuazione delle migliori strategie di risoluzione delle problematiche avvertite dall’utenza stessa. Purtroppo nel 2010 il forum è stato sostituito dall’Osservatorio Permanente sul Trasporto Pubblico Locale, organo che prevede la partecipazione al tavolo di confronto, dei gestori del servizio, degli EE.LL, della Regione, dell’Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino, delle Confederazioni sindacali regionali, delle associazioni/comitati dei pendolari e di quelle dei consumatori. Un Osservatorio che quindi non può garantire il ruolo svolto in precedenza dal Forum e che organizza appositi tavoli tecnico/politici distinti per tematiche ed aree geografiche.

Interessante iniziativa è quella avvenuta lo scorso mese di Luglio in Liguria. Si è trattato di una serie di incontri in **18 stazioni liguri** dedicati alla clientela in cui il personale di Trenitalia ha illustrato tutte le modalità di acquisto dei biglietti ferroviari e i nuovi canali diretti per ottenere informazioni e assistenza. E’ sicuramente un modo per avvicinare gli utenti pendolari alla gestione del servizio regionale ma soprattutto un modo diretto e veloce per informare i cittadini sulle modifiche di orari, modalità di acquisto dei biglietti e servizi di pulizia a bordo. Tra le altre novità è stato anche un modo per sponsorizzare le nuove livree dei 7 treni Vivalto, in circolazione proprio dal 2014 in Liguria.

4. CITTA' ITALIANE ED EUROPEE A CONFRONTO

Chiunque ha avuto la possibilità di viaggiare in questi anni in una qualsiasi città europea ha avuto la possibilità di apprezzarne la qualità e efficienza del servizio ferroviario regionale. Una ragione sta sicuramente, come evidenziato nella premessa del Rapporto, nel vero ritardo infrastrutturale del nostro Paese che ha i suoi dati più rilevanti proprio nelle aree urbane. Per capirne di più in questo capitolo abbiamo messo a confronto il nostro Paese con i principali Stati europei: Germania, Regno Unito, Francia e Spagna.

Tra l'altro il ritardo è ancora più palese perché riguarda sia le capitali e le grandi città sia i centri di minore grandezza.

Il totale di km di metropolitane in Italia sale ancora, per il secondo anno di seguito, arrivando a superare i 218 km grazie in particolare all'apertura della metro della linea M5 di Milano ed alla prima tratta della linea C di Roma. Nonostante i piccoli passi avanti **la nostra rete complessiva continua ad essere sempre distanziata rispetto agli altri Paesi europei, dove si trovano città come Berlino (147,5 km), Parigi (219,5 km), Madrid (290,3) e Londra (464,2) che mostrano numeri impressionanti anche considerati i progetti messi in campo in queste Capitali.** In particolare a Berlino, con la costruzione di una nuova linea entro il 2016, a Londra con il lunghissimo Crossrail ed a Parigi con l'estensione pianificata di almeno 3 linee esistenti. Un rapido raffronto con le popolazioni residenti nei bacini metropolitani considerati metterebbe ancor di più in cattiva luce la situazione attuale italiana visto il numero di pendolari che ruotano nelle aree metropolitane delle capitali elencate. Una condizione particolarmente positiva, nonostante la grave crisi economica, è quella della Spagna dove grazie agli investimenti degli anni precedenti si è arrivati ad un totale di 569,3 km di metro, in particolare dovuti allo sviluppo della rete di Madrid (con livelli elevatissimi di servizio grazie agli oltre 2.300 treni e a tempi di attesa massimi di 4 minuti) ed a quella di Valencia, oltre alla realizzazione della prima linea di metropolitana a Siviglia, senza dimenticare la ben sviluppata rete di Barcellona, ennesima città che vede in fase di realizzazione una nuova linea da 48 km di lunghezza. Nel corso dell'ultimo anno si è aggiunta l'estensione della rete di Bilbao (altra città che vede in fase di realizzazione una nuova linea di metropolitana di 6 km). In Germania è stato inaugurato l'ampliamento della metropolitana di Colonia, mentre in Francia la metro di Lione ha visto realizzato un importante prolungamento.

Se si considera come termine di paragone lo sviluppo degli ultimi anni e quello dei progetti per gli ampliamenti futuri delle metropolitane la situazione italiana risulta ancor più allarmante data la crescita quasi inesistente registrata negli ultimi anni, dove ad esempio a Roma si attende il completamento della linea C della metro con anni di ritardi e senza certezza sui tempi per la sua realizzazione. Senza dimenticare il tratto, di poche centinaia di metri, che dovrebbe portare il capolinea della diramazione B1 alla stazione Jonio, con la probabile apertura al pubblico rimandata al 2015.

Problemi simili sono presenti anche a Napoli, dove la Linea 6 è in forte ritardo ed i lavori sono fermi.

Per quanto riguarda i progetti futuri sono da segnalare il prolungamento della metro di Torino, la già citata linea C, l'intera rete di Milano dove sono in progetto ed in realizzazione prolungamenti e nuove linee, la Linea 1 di Napoli.

Le linee di **ferrovie suburbane** presentano una situazione molto più eterogenea rispetto a quella delle metropolitane; in ogni città questo servizio presenta realtà differenti sia per tipologia di treni utilizzati, sia per la gestione delle linee. I dati elaborati indicano come il ritardo italiano sia comunque evidente, ma soprattutto come negli ultimi anni in molti città del resto d'Europa si stia proprio puntando a questo sistema di trasporto, sicuramente più economico delle metropolitane pesanti.

Per questo tipo di infrastrutture l'Italia è dotata di una rete totale di 626,8 km mentre sono 2.033,7 quelli della Germania, 1.815,4 km nel Regno Unito e 1.400,4 in Spagna. In questo ambito il nostro Paese si avvicina solo alla Francia (698,8 km) che però vanta ben 587 km di linee suburbane (RER) nella sola capitale Parigi, munita di un servizio capillare ed efficiente, ed ha visto la nascita di una rete importante a Tolosa, arrivata a 61,4 km di ferrovie suburbane. 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 da molti anni, mentre in Germania, ma soprattutto nel Regno Unito si continua a puntare sulla riattivazione di linee storiche

o sulla nascita di nuove tratte non solo a Londra ma anche a Birmingham, Manchester e Leeds. Proprio a Manchester lo sviluppo della rete Metrolink continua grazie a 5 prolungamenti avvenuti solo nell'ultimo biennio. In Spagna è da segnalare a Palma la seconda linea di metro (nata nel 2013) che ha però una cadenza ed una funzione di linea suburbana.

Dotazione di Metro e Ferrovie Suburbane nelle città europee⁴.

Italia	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Milano	93,9	4	186,4	8
Roma	53,6	3	195,1	7
Napoli	34,8	3	67,4	5
Brescia	13	1	-	-
Torino	12,7	1	45	5
Genova	6,7	1	35	2
Catania	3,8	1	4	1
Bologna	-	-	37,5	5
Palermo	-	-	39	2
Bari	-	-	9,3	1
Salerno	-	-	8,1	1
TOTALE	218,5	14	626,8	37
Germania	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Berlino	147,5	10	331,5	15
Amburgo	105	4	150,3	6
Francoforte sul Meno	88,6	5	95,8	9
Monaco di Baviera	87,5	6	442	7
Dortmund	55	3	*	4
Colonia	46,9	5	141	4
Norimberga	42,7	3	67	3
Stoccarda	25,3	5	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	625,4	44	2.033,7	81
Francia	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Parigi	219,5	16	587	22
Lille	45,5	2	50	7
Lione	34,4	4	-	-
Tolosa	28,2	2	61,4	3
Marsiglia	21,8	2	-	-
Rennes	9,4	1	-	-
TOTALE	358,8	27	698,8	32
Regno Unito	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Londra	464,2	14	464,1	26
Newcastle/Sunderland	77,5	2	-	-
Glasgow	10,4	1	37	7
Leeds	-	-	355,3**	12
Birmingham	-	-	348,7	7
Manchester	-	-	272,3	6

Liverpool	-	-	120,6	5
Cardiff	-	-	109,4	7
Belfast	-	-	108	3
TOTALE	552,1	17	1.815,4	73
Spagna	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Madrid	290,3	12	366,9	11
Barcellona	120,3	11	494,3	7
Valencia	88,9***	3	205,8***	6
Bilbao	44,5	2	86,8	4
Siviglia	18,1	1	168	4
Palma de Maiorca	7,2	1	8,3	1
Malaga	-	-	67	2
Donostia	-	-	3,3	1
TOTALE	569,3	30	1.400,4	36

Legambiente 2014⁵

⁴ 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.

⁵ 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 in maniera più efficace negli altri Paesi europei si possono citare gli investimenti successivi alla crisi economica nel Regno Unito, in Germania ed in Francia. Nel **Regno Unito** ad esempio sono stati stanziati 1,2 miliardi di Euro per l'inizio anticipato di grandi progetti infrastrutturali come il Crossrail, un passante ferroviario che collegherà con treni ad alta frequenza il centro di Londra con varie aree della metropoli fino alle zone a Sud-Est del Paese, e per l'elettrificazione di alcune linee come la Liverpool-Manchester e la Londra-Swansea. Nella capitale si è completata il grande progetto di trasformazione della vecchia linea metropolitana (East London Line) creando 4 linee suburbane (Overground) ad elevata frequenza e capillarità, progetto che ha da pochi giorni ha visto l'inaugurazione di una ennesima tratta che va a formare una linea circolare tra il centro e la prima periferia di Londra. Un altro spunto per lo sviluppo dei trasporti metropolitani nella capitale britannica è stato dato dalle Olimpiadi della scorsa estate, per le quali si è creata una nuova linea della DLR (Docklands Light Railway). In totale sono stati decisi investimenti per il trasporto pubblico, per le opere già realizzate e per quelle che vedranno la luce i prossimi anni, pari a 11,2 miliardi di Euro.

Sempre in questi anni di crisi economica e finanziaria anche la **Germania** ha deciso di mettere 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, ma soprattutto per il decennio 2010-2020 si parla di 6,6 miliardi di Euro per realizzare nuove e moderne linee tramviarie, pari a circa 230 km di rete in più.

Al contrario in Italia si assiste ad una continua attenzione focalizzata sulle infrastrutture stradali e a nessun cambiamento delle priorità anzi, l'elenco delle opere della Legge Obiettivo citato in premessa

vede un maggior intervento destinato a creare nuove autostrade e soprattutto una mancanza di finanziamenti proprio per le ferrovie e gli interventi nelle aree urbane sempre più allarmante. 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 al contrario 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 solo Nord Italia, dove a parte l'assurdità di uno scenario dei trasporti incentrato sul trasporto su gomma, **ben oltre 9 miliardi di Euro di risorse pubbliche sono richiesti per nuove pagare autostrade, dato fra l'altro in crescita a causa dell'aumento dei costi totali per queste opere, di cui molte ancora nella fase progettuale.** Tra gli ultimi inserimenti è il prolungamento della A31 da Piovene Rocchette verso la Provincia di Trento, la cosiddetta Valdastico Nord. Un'opera da 2 miliardi di euro che vede l'opposizione della Provincia Autonoma di Trento ed ha il solo scopo di prorogare la concessione sull'Autostrada A4 senza passare attraverso la procedura di gara.

LE NUOVE AUTOSTRADALE 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)	2,4	0	62,1
Nuova Tangenziale Est Esterna Milano	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	1,87	0,33	35
Pedemontana Lombarda	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	4,16	1,23	87
Autostrada regionale Cremona-Mantova	Lombardia	Regione Lombardia	0,8	0,13*	60
Autostrada regionale Broni-Mortara	Lombardia	Regione Lombardia	1,2	0,8	68
Boffalora-Malpensa	Lombardia	Anas	0,261	0,261	18,6
Autostrada Ti.Bre.	Emilia Romagna-Lombardia-Veneto	Anas	2,73	0,9*	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	1,27	0,782	93
Passante di Mestre	Veneto	Anas	1,18	0,48	32,3
Pedemontana Veneta e GRA di Padova	Veneto	Regione Veneto	3,09	0,73	137
Valdastico Sud	Veneto	Anas	1,245	0	53,9
Valdastico Nord	Veneto-Trentino	Autostrada Brescia-Padova	2	0*	39
Autostrada regionale veneta Nogarole-Rocca-Mare	Veneto	Regione Veneto	1,96	0,06	110
Brescia-Padova sistema tangenziali	Veneto	Regione Veneto	2,523	0,137	108
Nuova autostrada Romea	Emilia Romagna-Veneto	Anas	4,0	1,8	125
Nuovo Passante autostradale di Bologna	Emilia Romagna	Anas	1,28	0*	38,7
Raccordo autostradale Campegalliano-Sassuolo	Emilia Romagna	Anas	0,598	0,234	15
Autostrada regionale emiliana Cispadana	Emilia Romagna	Regione Emilia-Romagna	1,17	0,18	67
TOTALE			35,41	9,062	1.319,6

Legambiente 2014

*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 insieme costituiscono la vera forza del trasporto su ferro delle altre città europee e 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 10 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 46 linee (con l'aggiunta nell'ultimo anno delle linee a Manchester e della nuova Overground a Londra). In una scala cittadina emergono Parigi (17 linee) e Londra (21) che come raccontato sta puntando sempre di più sulla nascita di nuove linee suburbane ad alta frequenza di transito. 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, il cosiddetto 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. A Torino si segnala l'importante apertura nel 2013 del Passante che permette il passaggio di treni suburbani ogni 10 minuti tra le stazioni Stura e Lingotti, nonché la presenza di materiale rotabile con una capienza di circa 800 persone per convoglio.

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 Manchester, Birmingham, Liverpool, Sheffield e Cardiff.

Qualità delle linee suburbane

Italia	Linee Suburbane con frequenza al max di 15 min.	Velocità Media (km/h)	Capienza massima del treno
Milano	1	35	1.004 posti
Roma	5	37	1.200 posti
Napoli	1	35	842 posti
Torino	1	40	800 posti
Genova	2	33	596 posti
Bologna	-	49	267 posti
Palermo	-	41	369 posti
Salerno	-	30	300 posti
Bari	-	23	583 posti
Totale e media	10	35,9	662,3
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
Tolosa	3	48	339 posti
Lille	2	47	339 posti
Totale e media	22	46,6	924,6
Regno Unito			
Londra	21	37	1.120 posti
Glasgow	4	32	360 posti
Leeds	2	44	390 posti
Birmingham	4	48	520 posti
Manchester	5	42	390 posti
Liverpool	5	34	520 posti
Cardiff	5	40	360 posti
Belfast	1	46	480 posti
Totale e media	47	40,5	516,8
Spagna			
Madrid	4	52	997 posti
Barcellona	3	50	997 posti
Valencia	1	59	997 posti
Bilbao	3	48	724 posti
Siviglia	-	50	603 posti
Malaga	-	50	n.d.
Donostia	1	51	707 posti
Palma	-	48	520 posti
Totale e media	12	51	792,1

Legambiente 2014⁶

⁶ 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; 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 o Spagna: nel nostro Paese i treni sono tendenzialmente più lenti, con una media di 35,9 km/h contro 48,1 della Germania ed i 51 della Spagna, il che implica tempi di percorrenza più lunghi; allo stesso tempo la capacità media delle ferrovie suburbane italiane è più elevata di quella tedesca (saliti a circa 662 posti contro i 576 della Germania) e comunque in linea con il resto d'Europa. 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 792,1 posti in media e con una velocità di 51 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: 1.200 a Berlino e Roma, circa 1.100 a Londra e circa 1.000 a Madrid.

Tutti questi vantaggi hanno però anche un costo, che si riscontra quando si parla degli **abbonamenti**. La differenza tra un cittadino londinese ed uno di una grande città italiana sta nell'offerta incomparabile ma anche nel costo dell'abbonamento che arriva ad essere di **3-4 volte superiore**. E così, a scendere, per le altre 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, per le politiche di incentivazione dell'uso della bicicletta e per la frequenza dei mezzi pubblici. Nel corso degli ultimi 3 anni però anche in Italia, a Milano, Bologna, Napoli, Roma e da ultimo a Torino, sono aumentate le tariffe degli abbonamenti; nonostante le prime reazioni dei cittadini possano risultare senza dubbio negative rispetto agli aumenti, non si può ragionare di un sistema urbano capillare ed efficiente che integri metro, tram, treni ed autobus senza pensare ad aumenti nel costo dei biglietti. Purtroppo la situazione

attuale nelle città italiane è concentrata nel limitare il più possibile i danni causati dai tagli governativi passati (senza parlare dell'assenza totale di certezze per uno sviluppo nel prossimo futuro), il che implica una mancanza di risorse diffusa che non potrà garantire i giusti investimenti per lo sviluppo futuro delle reti di trasporto. Al tempo stesso non mancano le opportunità per rendere più assimilabili i rincari e consentire un corretto efficientamento dei servizi urbani e suburbani. A Londra, nota proprio per l'esosità dei trasporti, dal 2010 si è passati ad un sistema di tariffazione integrata che punta su due fattori principali: un nuovo tipo di abbonamento (*pay as you go*, paghi quanto utilizzi i mezzi e con un limite massimo giornaliero di spesa) e la "penalizzazione" di chi utilizza il trasporto pubblico saltuariamente e nelle ore di punta, con tariffe più alte di quelle dei pendolari. Quest'ultimi hanno così visto almeno stabilizzare i costi dell'abbonamento e contemporaneamente limitare il sovraffollamento di metropolitane e treni proprio in quelle fasce orarie in cui si concentrano i loro spostamenti, oltre ad assistere ad una continua crescita di offerta del trasporto su ferro e della qualità (basti pensare che con l'ammodernamento di stazioni e treni, nel corso del 2013 i ritardi ed i malfunzionamenti delle linee metropolitane sono calati del 40% rispetto al 2008 e caleranno ancora entro il 2015 di un ulteriore 30%).

Costo abbonamento integrato treni, metropolitane, tram, autobus urbani ed extraurbani nelle aree urbane europee⁷.

Area urbana	Euro al Mese
Londra	277,70
Monaco di Baviera	182
Berlino	158
Barcellona	153
Madrid	131,80
Parigi	113,20 (+5 di attivazione tessera)
Glasgow	100,65
Amburgo	99,80
Birmingham	97,40
Milano	93 (+10 di attivazione tessera valida 4 anni)
Valencia	79,10 (+5 di attivazione tessera)
Lione	75 (+5 di attivazione tessera)
Roma	73,50
Bologna	66 (48 abbonamento extraurbano+ 18 integrazione urbana)
Torino	56,50
Napoli	55,60
Bari	35

Legambiente 2014⁸

Anche un semplice **confronto tra tratte pendolari**, quelle intorno ai 30 km di lunghezza, mostra come ci siano notevoli diversità all'interno del nostro Paese (si va dai 3,90 euro della Lombardia ai 2,40 della tratta della Puglia, con aumenti di 5 centesimi per la tratta lombarda e quella emiliana, rispetto al 2013, di 10 in Toscana, di 15 centesimi per la tratta piemontese e di 45 in Veneto) e soprattutto nel confronto col resto d'Europa, dove in tutti i casi scelti i prezzi indicati superano abbondantemente quelli delle tariffe italiane. Si deve sicuramente considerare che negli altri Paesi europei il costo dell'abbonamento ha spesso dei vantaggi fiscali ed è comunque molto più vantaggioso rispetto a quello del biglietto singolo. Inoltre nella gestione del servizio e nella spesa per gli investimenti (acquisto treni e miglioramento delle linee e stazioni) oltre alla quota di guadagni dalle tariffe vi è sempre un contributo pubblico che quasi ovunque è superiore a quello italiano. Ma non si può sottolineare come ormai sia **impensabile far pagare così poco** (come nei casi di Lazio e Puglia) **rispetto anche alla vicina Spagna** che vede comunque tariffe superiori alla media italiana.

⁷ Roma: Validità su tutti mezzi pubblici di Roma, Metro, Cotral e Trenitalia seconda classe per le zone 1, 2 (Roma), 3 e 4. 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 Trenord 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 i collegamenti ferroviari metropolitani (2 fasce) ed i servizi urbani. **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 (4 zone). **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 in Sterline sono Londra 219,70, Glasgow 85,10, Birmingham 78,50.

⁸Elaborazione su dati: ATM; ATAC; MetroNapoli; GTT Torino; ATC Bologna; AMTAB; BVG; HVV; MVG; RATP; TCL; Tisseo; TFL; SPT; Midland Metro; MetroMadrid; TMB; MetroValencia; Ferrotramviaria.

Confronto dei costi tra tratte pendolari nelle principali Regioni italiane e nel resto d'Europa

Regione	Tratte di circa 30 km	Costo (euro)
Lombardia	Busto Arsizio Nord-Milano Centrale	3,90
Piemonte	Torino Lingotto-Piscina di Pinerolo	3,55
Campania	Caserta-Napoli	3,50
Liguria	Rapallo-Genova Piazza Principe	3,40
Toscana	Firenze S.M.N.-Montelupo	3,40
Veneto	Venezia Mestre-Treviso	3,30
Emilia-Romagna	Galliera-Bologna	2,95
Lazio	Lanuvio-Roma Termini	2,60
Puglia	Bisceglie-Bari Centrale	2,40
Paese europeo		
Regno Unito	Slough-London Paddington	11,20
Germania	Munich-Freising	7,50
Francia	Paris Nord-Persan	6,70
Spagna	Alcalà de Henares-Madrid Atocha	3,95

Legambiente 2014

Focus: le S-Bahn in Germania, la RER a Parigi, l'intermodalità a Londra e lo sviluppo di Madrid

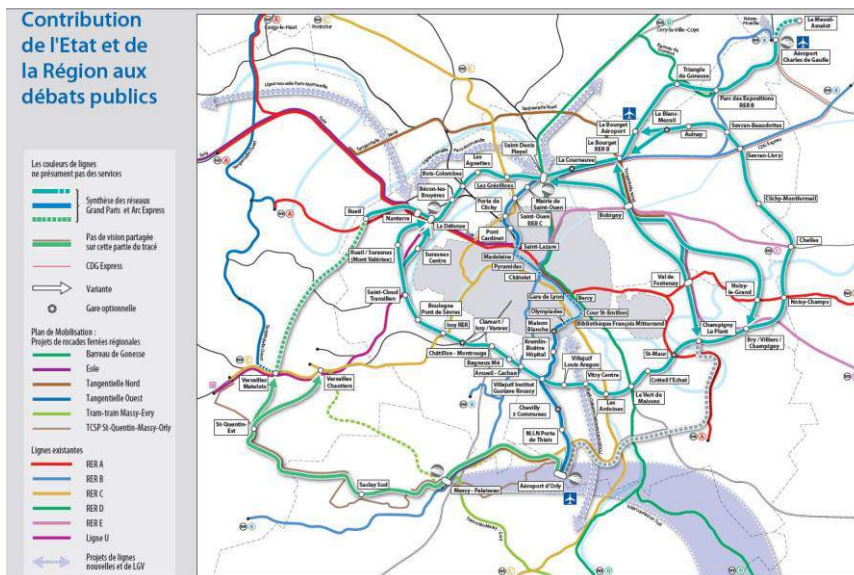
Relativamente alle cosiddette **metropolitane di superficie**, mentre in Italia non viene adeguatamente sfruttato il patrimonio di ferrovie locali presenti in molte città, la Germania è il Paese europeo che porta i migliori esempi per questo mezzo di trasporto. Città come Berlino, Monaco di Baviera,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

Anche la recente attivazione del servizio ferroviario metropolitano a Torino si avvicina all'idea creata dalle S-Bahn, in particolare anche in questo caso grazie alla realizzazione del Passante ferroviario sotterraneo che permette di svolgere un servizio metropolitano nell'area urbana.

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 2.670 posti disponibili nei nuovi convogli con 10 carrozze.

Un ulteriore slancio alle RER viene dal grande progetto, approvato nel corso del 2011, chiamato *Grand Paris Express*. L'opera consiste in una nuova grande rete di 175 km e 57 nuove stazioni, per un costo di 30

miliardi di euro, che collegherà tutti gli aeroporti parigini, le aree periferiche ed il centro per rendere maggiormente competitivo il trasporto su ferro in quelle municipalità che formano l'area metropolitana dell' *Ile de France*.



Futuro sviluppo delle linee RER nell'Ile-de-France

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.

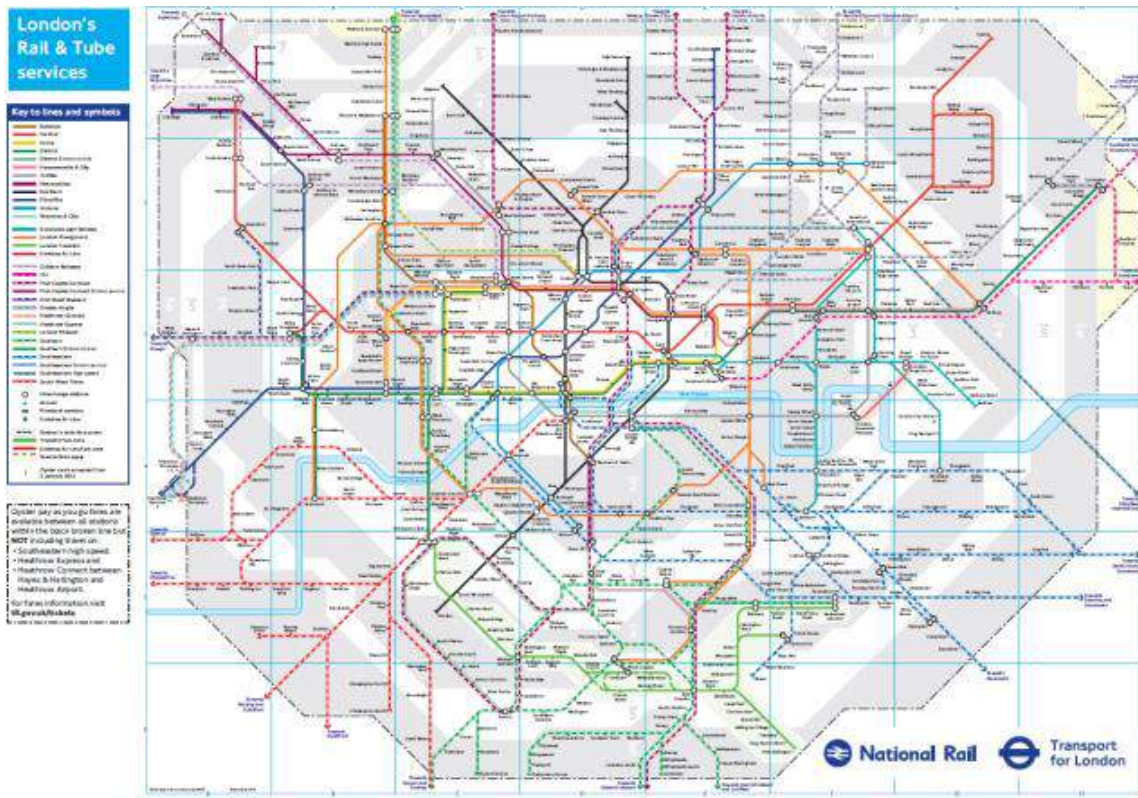
Nella capitale francese ogni anno sono circa 3 milioni i viaggi realizzati sulla rete di metro e RER con un incremento costante di circa il 2% all' anno su tutti i mezzi del trasporto pubblico locale ma in particolare sulla metro e sulla linea A della RER si registrano incrementi superiori al 3% annuo.

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

A Berlino ogni anno la rete cittadina del trasporto pubblico trasporta circa 950 milioni di passeggeri, pari a oltre 2,5 milioni di persone al giorno. Nel solo anno 2008 si è registrato un aumento del numero degli abbonamenti di ben 20.000 persone arrivando alla cifra record di 220.000 abbonati che, tanto per fare un raffronto, equivale al numero degli abbonati nella Regione Campania. Nonostante le tariffe presenti a Berlino siano tra le più alte d'Europa i risultati ottenuti sono clamorosi rispetto agli standard italiani: il tasso di motorizzazione è il più basso d'Europa (322 auto su 1.000 abitanti) mentre tra le grandi capitali Berlino è tra le poche che può vantare un uso della bicicletta elevato, pari al 10% circa degli spostamenti quotidiani.

Nella più grande città d'Europa, Londra, oltre al già citato nuovo sistema integrato di biglietti ed abbonamenti colpisce il grande sviluppo delle linee suburbane, gestite da una decina di diverse compagnie. Dal 1999 la società "Transport for London" ebbe il potere di coordinare la gestione dei trasporti intermodali nell'area della Greater London, sviluppando un progetto di collaborazione con il *Department for Transport* (responsabile delle strategie ferroviarie), il *Network Rail* (proprietario delle infrastrutture) e le diverse società ferroviarie che gestiscono le linee ferroviarie nella regione. Grazie a questo tipo di organizzazione è stato possibile effettuare gli investimenti i cui risultati parlano chiaramente: sulla sola rete di ferrovie suburbane dell'area di Londra sono effettuati ogni anno 800 milioni di viaggi! Tutto questo ha anche portato ad una grande partecipazione popolare sulle discussioni che vengono proposte alla nascita di nuovi progetti sulla rete di trasporto, includendo inevitabilmente i temi legati all'urbanistica, ma anche ad una sempre maggiore consapevolezza dei cittadini sui vantaggi ambientali ed economici del trasporto su ferro. Proprio da questo punto di vista sono clamorosi i risultati raggiunti dalla *Congestion Charge*. Il pedaggio per gli automobilisti, introdotto nel 2003, ha consentito di avere certezza sui fondi da reinvestire nel trasporto pubblico, e con cifre notevoli; nel solo biennio 2009-2010 sono stati 148 i milioni di sterline entrati nelle casse cittadine (173 milioni di Euro) e contemporaneamente sono aumentati i viaggi effettuati su autobus (+10%) e bici (+50%)

nel centro storico). Non da meno è stato l'impegno dell'amministrazione ad assicurare ad oltre 2,5 milioni di persone gli spostamenti con i mezzi pubblici durante le Olimpiadi in maniera sempre più efficiente. Ulteriori investimenti stanno portando ad una crescita sensibile dell'offerta sia in termini di parco rotabile sia di infrastrutture dedicate. Da ultime il già citato *Crossrail* ed il Thameslink, riconversione della principale linea suburbana che taglia la città da nord a sud e che diventerà entro il 2018 una vera e propria linea di metropolitana, con cadenza dei treni ogni 2-3 minuti.



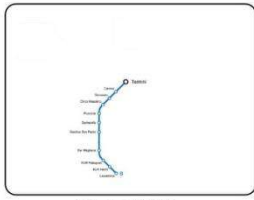
Sistema integrato su ferro (tram, ferrovie regionali, suburbane e metropolitane) a Londra

Infine non si può non sottolineare quanto accaduto a Madrid. **La metropolitana della capitale spagnola è stata realizzata per più della metà negli ultimi 15/20 anni**, rappresentando un caso di riferimento internazionale. L'anno più importante in questo percorso è il 1995, quando viene inaugurato la linea di circonvallazione del centro, la linea 6.

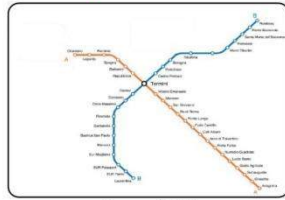
Da quel momento sono stati collegati inizialmente i sobborghi Nord ed Est (56,3 km e 38 nuove stazioni) poi dal 1999 al 2003 sono stati aperti nuovi km di rete (55,6 km e 36 stazioni) in gran parte su un nuovo percorso circolare di collegamento con i sobborghi meridionali (linea 12 chiamata Metrosur). Un nuovo programma 2003-2007 ha poi esteso il servizio, unendo alla metro anche 28 km di nuova tranvia (metro leggera) nel quadrante Ovest. Infine negli anni più recenti sono state prolungate numerose linee storiche, nonché, tra gli aspetti più importanti è la linea 8 che partendo dai nuovi quartieri direzionali e ministeriali collega la città con l'Aeroporto Barajas.

Sicuramente un confronto con Roma (a cui si è aggiunta una tratta della linea C non collegata alle altre linee) non può che lasciare perplessi:

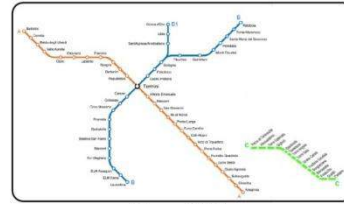
Linee metropolitane Roma vs Madrid



Roma 1974
km: 11



Roma 1994
km: 32



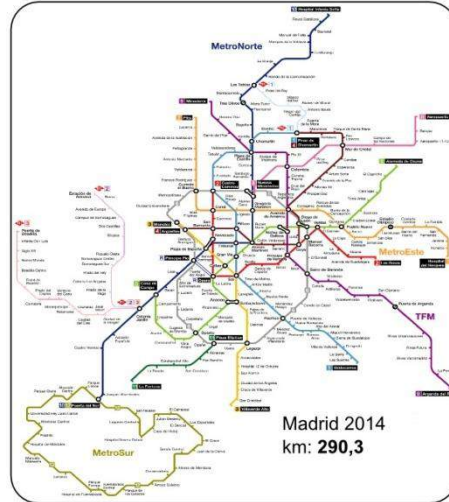
Roma 2014
km: 53,6



Madrid 1974
km: 64



Madrid 1994
km: 100



Madrid 2014
km: 290,3



Legambiente onlus

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