



LEGAMBIENTE

Rapporto

Pendolaria

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

2013



nell'ambito della campagna

Pendolaria

LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO



LEGAMBIENTE

Sono tempi difficili per quei cittadini italiani che ogni giorno prendono il treno per andare a lavorare o a studiare. Una condizione di disagio che nelle grandi città dipende dal “successo” di frequentazione dei treni, sempre più stracolmi, mentre sulle altre linee frequentate dai pendolari la situazione è di disperazione per la riduzione dei collegamenti avvenuta negli ultimi anni. Dei problemi di questi cittadini, sono quasi tre milioni, non si occupa nessuno. Persino di fronte a tagli clamorosi di risorse come quelli avvenuti negli ultimi anni, una questione che è evidentemente di interesse generale non riesce a trovare spazio. Nel dibattito pubblico e nell'attenzione politica questi problemi compaiono per alcune settimane all'anno, quando i problemi sono tali da catturare l'attenzione per via di proteste o incidenti. Eppure guardare ai problemi dei pendolari è oggi una chiave imprescindibile per capire non solo la domanda di mobilità delle persone, ma più in generale il Paese, soprattutto in un momento così difficile per le famiglie, il lavoro, l'economia. Per cominciare a occuparsi della questione pendolari occorre guardare con attenzione a quanto sta accadendo sulla rete ferroviaria italiana e ad alcuni cambiamenti recenti.

Il primo cambiamento avvenuto nel 2013 riguarda il numero totale dei passeggeri sulle linee regionali, che ha avuto una leggera riduzione dell'1,4%. E' la prima volta che succede da dieci anni e la ragione sta nel **“crollo” del numero dei viaggiatori in alcune Regioni.** Ossia quelle dove in questi anni sono stati effettuati i maggiori tagli al servizio. **In Campania** sono state effettuate riduzioni complessive del servizio pari al 19% dal 2010 ad oggi con punte di -50% dei treni in circolazione su alcune linee. La conseguenza è che si sono ridotti i passeggeri da 467.000 del 2011, a 395mila lo scorso anno, fino ai 310mila. Mentre **in Piemonte** i tagli al servizio sono stati del 9,75% e soprattutto sono state cancellate ben 13 linee con la conseguenza che i viaggiatori sono passati da 236mila al giorno dello scorso anno ai 209mila del 2013. **Solo in queste due regioni oltre 110mila passeggeri in un anno in meno a causa dei tagli,** a dimostrazione di quanto la quantità e la qualità del servizio incida sul determinare o meno quante persone si muovono su mezzi privati o sui treni. **Complessivamente sono oltre 2milioni e 861mila i passeggeri sul servizio ferroviario regionale, dal 2007 ad oggi l'aumento è stato di oltre il 20%** e di circa il 7% dal 2010. A conferma di quanto politiche lungimiranti e investimenti producano risultati sono i numeri di crescita dei pendolari in Lombardia e in Alto Adige, in Toscana e in Emilia-Romagna.

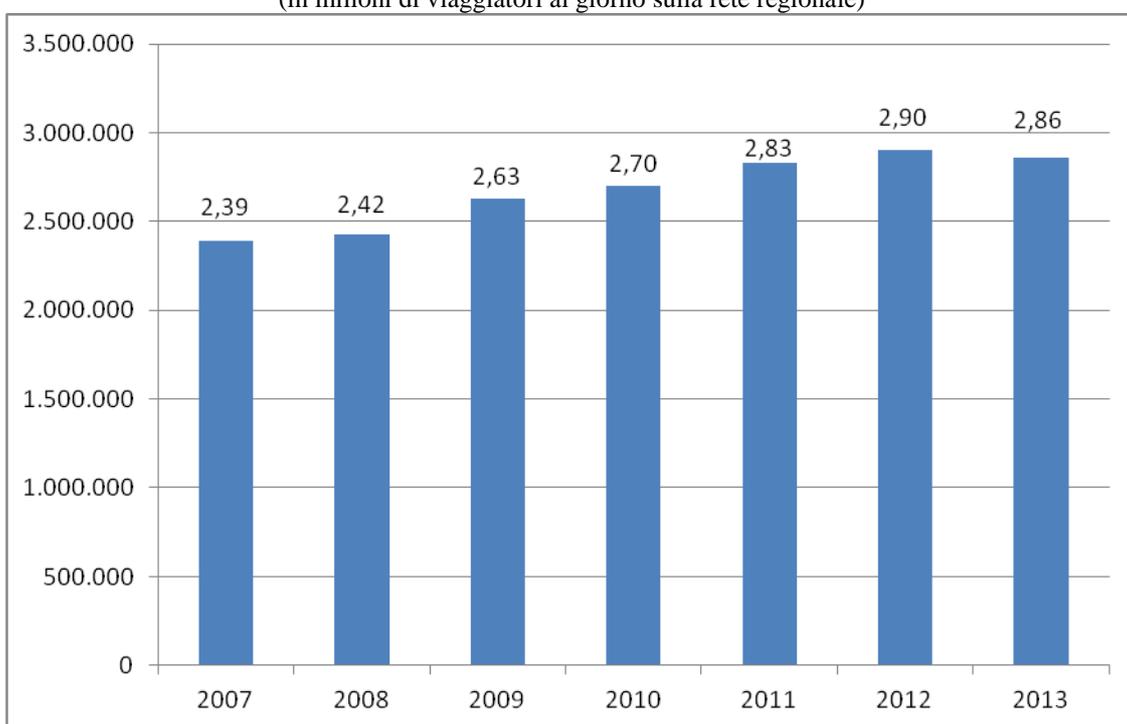
Il secondo cambiamento è il grande successo dei treni che tra Salerno e Torino oggi si muovono sulla linea ad alta velocità, con sempre più persone ogni giorno sui Frecciarossa e sugli Italo. Risultati positivi si riscontrano anche per i treni Frecciargento e Frecciebianche al centro-nord dove sono stati fatti investimenti sul materiale rotabile e ridotti i tempi di percorrenza a dimostrare, ancora una volta, quanto una diversa politica dell'offerta ferroviaria sia premiata dai cittadini. Stessi numeri non si trovano, purtroppo, sui treni intercity o per i collegamenti nelle altre direttrici nazionali (Adriatica, Tirrenica, Napoli-Bari, Jonica, ecc.) dove sembra essere rimasti fermi agli anni Ottanta come tempi di percorrenza. Non è colpa dei Frecciarossa se la situazione sia 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 (oltre che di riduzione delle alternative più economiche come gli intercity sulle stesse linee), che oggi si devono spostare nelle aree urbane per dare risposta a 3 milioni di cittadini 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, tra treni di serie A e treni di serie B.**

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, 560mila quelli del Lazio, e su alcune linee è come se ogni mattina si spostassero tutti gli abitanti di città come Arezzo 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 spostarsi sui mezzi pubblici per risparmiare. 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 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.

I pendolari in Italia 2007-2013

(in milioni di viaggiatori al giorno sulla rete regionale)



Legambiente 2013

Tagli di treni e linee, mentre aumenta il prezzo dei biglietti: cosa succede sulle linee ferroviarie?

I numeri lo raccontano meglio di tante parole. **Dal 2009 ad oggi, mentre i passeggeri aumentavano del 17% le risorse statali per il trasporto regionale su gomma e ferro si sono ridotte del 25%**. Sta qui la ragione della situazione di degrado e incertezza del trasporto ferroviario in Italia. Quello che i pendolari stanno vivendo dipende da una situazione di irresponsabile incertezza sul futuro del trasporto pubblico, su quello delle aziende, sulla sopravvivenza delle linee, per non parlare delle gare annunciate e mai fatte o di un'Autorità per i trasporti promessa da anni e che finalmente ha cominciato le proprie attività solo da settembre 2013.

Tabella dei tagli ed aumenti tariffari dal 2011 al 2013

Regioni	2011-2013	
	Totale dei tagli ai servizi	Totale aumenti tariffe
Abruzzo	-21%	+25,4%
Calabria	-16,3%	
Campania	-19%	+23,75%
Emilia-Romagna	-5,9%	+14,4%
Friuli Venezia Giulia		+14,9%
Lazio	-3,7%	+15%
Liguria	-20,8%	+41,24%
Lombardia		+23,4%
Marche	-14,3%	
Piemonte	-9,75%	+47,3%
Puglia	-15%	+11,3%
Sicilia	-10%	
Toscana	-6,2%	+21,8%
Umbria	-3%	+25%
Veneto	-3,35	+15%

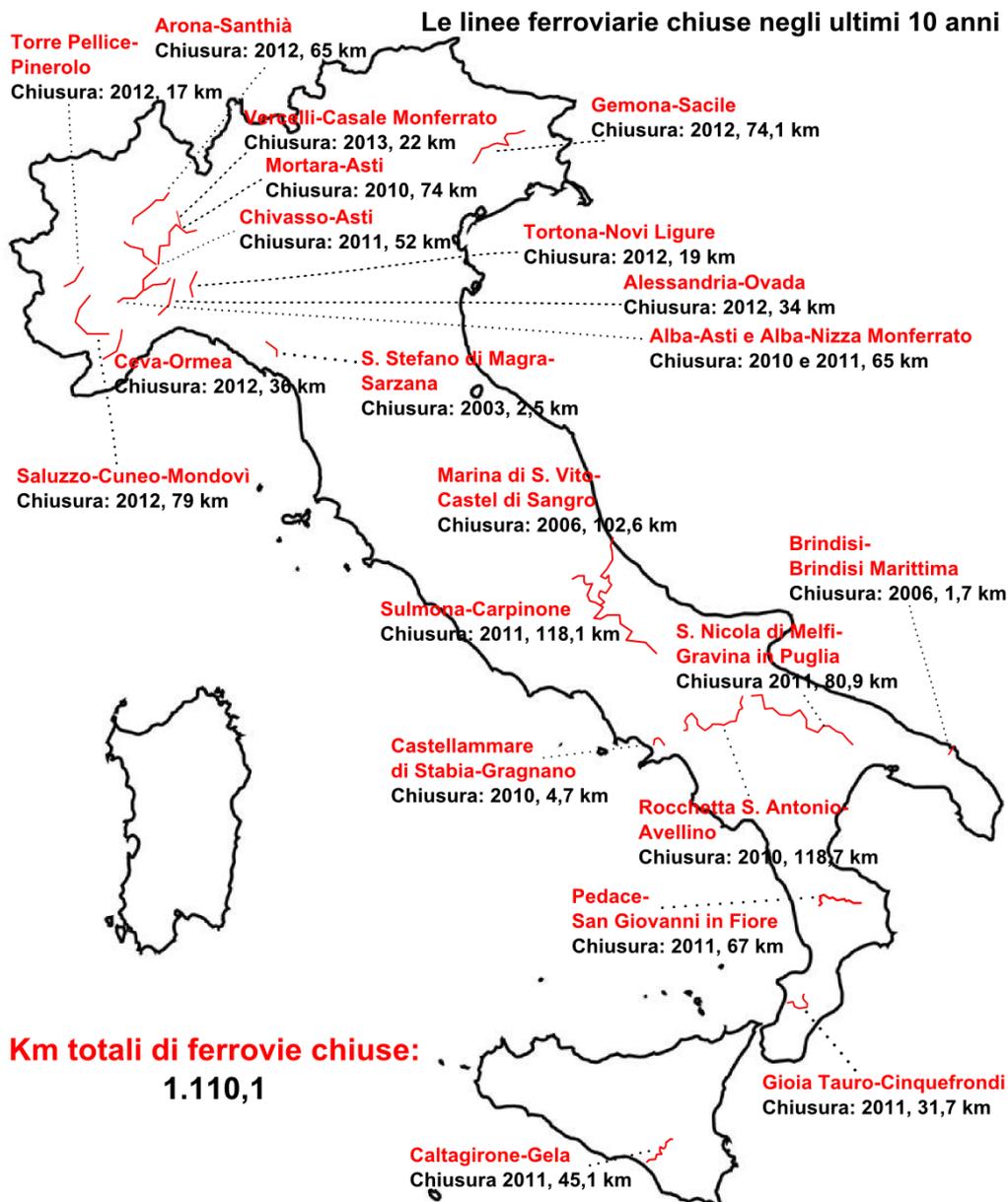
Legambiente 2013

*Solamente per i treni sovraregionali

Come viene spesso ripetuto, il prezzo del biglietto in Italia è in media molto più basso che negli altri Paesi europei, secondo varie stime è di circa la metà sui treni regionali. Vero, ma la differenza più forte con Madrid, Lione o Berlino è 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. Nel corso del 2013 l'aumento più consistente ha riguardato il Piemonte con un +19%, mentre aumenti meno consistenti si sono registrati in Friuli Venezia Giulia, Puglia ed Emilia-Romagna. In Liguria gli aumenti del 7% hanno toccato i soli treni extraregionali, comunque molto frequentati vista anche la geografia della Regione.

Ma il costo dei biglietti nei recenti anni ha visto aumenti in **Abruzzo del 20% come in Toscana** (con tariffe scontate per i redditi bassi) nel Lazio del 15% ma con un servizio sempre peggiore, ed in Liguria del 10% per il biglietto semplice e del 5% per gli abbonamenti mentre è prevista un'ulteriore maggiorazione del 3% per il 2013. Aumenti che si vanno a sommare ulteriormente a quelli del 2011, avvenuti in Campania, Emilia-Romagna, Liguria, Piemonte, Veneto e in **Lombardia dove le tariffe erano state incrementate del 23,4%**. Considerando l'insieme delle Regioni l'aumento medio è stato superiore al 10%.

Gli ultimi tre anni sono stati il periodo più nero della storia dei trasporti ferroviari locali e per la vita dei pendolari. Anche nel 2013 sono **molte le Regioni che hanno deciso di tagliare i servizi** (meno corse e meno treni) e di **aumentare il costo di biglietti ed abbonamenti**. Quest'anno i tagli ai servizi hanno visto esempi drammatici come **in Sicilia**, Regione con un servizio già fortemente deficitario, dove hanno raggiunto il 10% dei treni, ed in **Calabria** con un taglio del 7% ed una situazione altrettanto difficile. Non vanno dimenticati i tagli dello scorso anno: **del 15% in Puglia e del 10% in Abruzzo, Calabria, Campania e Liguria**. Addirittura nel 2012 sono state **chiuse 12 linee in tutto il Piemonte, ma anche in Abruzzo e in Molise** i tagli hanno provocato chiusure importanti, arrivando a vedere definitivamente soppressi i treni della linea Pescara-Napoli. All'elenco va aggiunta anche la linea Avezzano-Roccasecca chiusa nel corso del 2013 (anche se non si sa ancora se a titolo definitivo o meno). Chiusa definitivamente nel 2013, sempre in Piemonte, la linea Vercelli-Casale Monferrato, mentre la Novara-Varallo ha ricevuto una drastica riduzione di corse che ne mina in modo significativo la reale utilità e la futura esistenza. Ma come si evidenzia nella cartina successiva si tratta di un fenomeno purtroppo diffuso in tutta Italia e che riguarda l'intero ultimo decennio. 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 1.100 km di rete ferroviaria "storica" chiusi negli ultimi 10 anni.



Legambiente, 2013

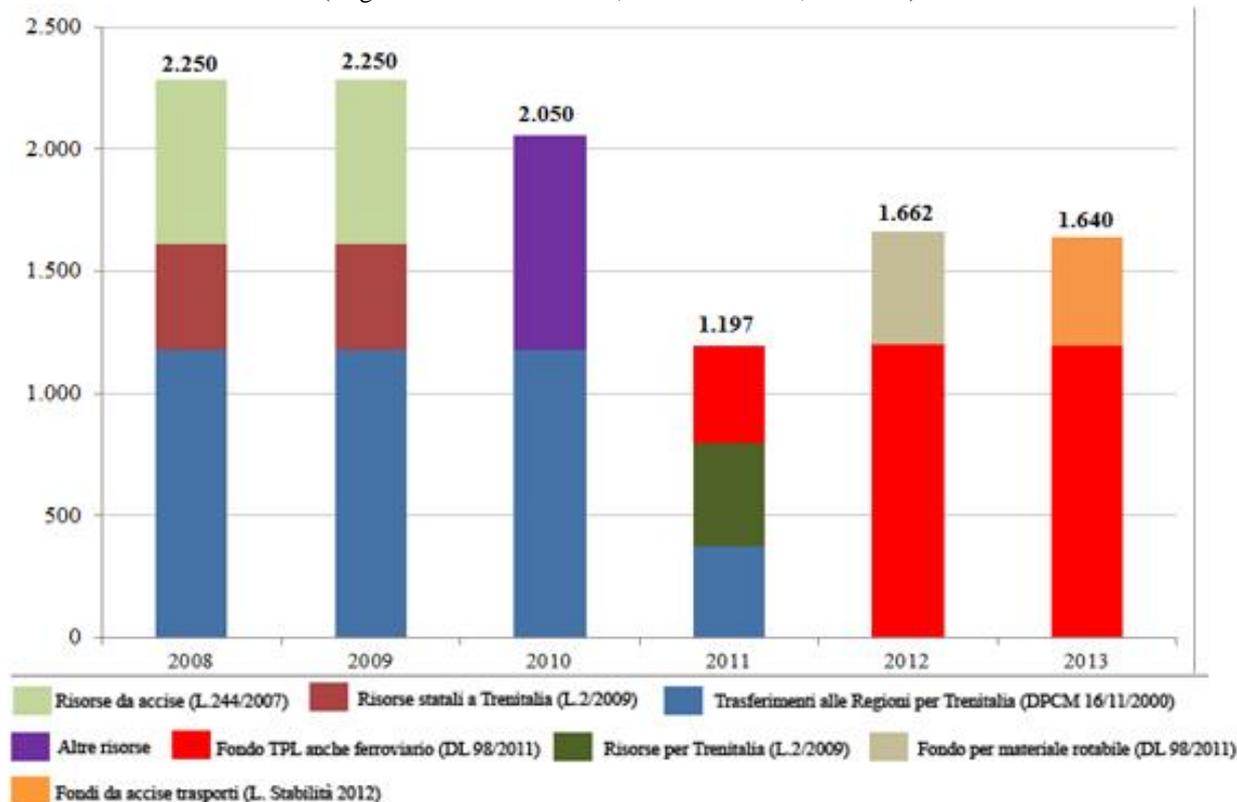
Nella crisi, le incertezze sul futuro del servizio pendolare

Dal 2001 la competenza sul servizio ferroviario pendolare è in mano alle Regioni che definiscono contratti di servizio con i concessionari (in larga parte Trenitalia), mentre per il funzionamento del servizio ferroviario regionale 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 nell'ultimo triennio (2010-2012) pari a -22% rispetto al triennio precedente (2007-2009). 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.

Le risorse nazionali per il trasporto ferroviario

(Regioni a statuto ordinario, anni 2008-2013, mln euro)



Legambiente 2013

Il problema è molto semplice, 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 6,1 miliardi di euro, nel 2013 questa stessa voce risulta ridotta a poco più di 4,9 miliardi. Con l'introduzione del Fondo Unico per il TPL è proprio qui che bisogna andare a verificare la quantità di finanziamenti stanziati e risulta ancora più preoccupante confrontare il dato attuale con la cifra che sarebbe necessaria per il funzionamento del servizio (parliamo dei servizi di base, non di miglioramenti!), ossia 6,5 miliardi di euro. Ci troviamo dunque di fronte a risorse inferiori del 25% rispetto al passato e comunque di ritardi enormi nei trasferimenti. Per quanto riguarda lo specifico del trasporto su ferro le risorse per il 2013 da parte dello Stato sono pari a 1,64 miliardi di Euro per le regioni a statuto ordinario a cui si devono aggiungere 190,2 milioni per quelle a statuto speciale (Sicilia, Sardegna, Trento, Bolzano). Invece complessivamente le Regioni hanno stanziato 482,7 milioni di Euro (di cui però il 52% stanziato dalle sole Lombardia e Provincia di Bolzano).

Per i prossimi anni ci si trova dunque di fronte a due sfide. La prima è di **individuare nuove e ulteriori 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 sarà possibile avviare alcuna liberalizzazione, con nuove gare, perché senza certezze sulle risorse e regole chiare si rischia addirittura un peggioramento della situazione esistente.

Proprio alle **Regioni spetta il compito più delicato nel garantire la qualità del servizio di trasporto ferroviario pendolare**. 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 2013

Regione a statuto ordinario	Stanzamenti per il servizio (mln Euro)	Stanzamenti per il materiale rotabile (mln Euro)	Stanzamenti sul bilancio regionale (%)
Pr. Bolzano	58,6	34	1,97
Valle d'Aosta	0,504	20,5	1,40
Pr. Trento	38,02	17	1,22
Lombardia	195,7	105,6	1,19
Toscana	50,1	22,3	0,76
Friuli V. G.	40,9	0	0,71
Emilia-Romagna	50,67	20	0,54
Veneto	24,47	12,9	0,31
Calabria	0	30	0,29
Basilicata	2,14	5	0,26
Liguria	11,15	2,6	0,26
Piemonte	5,34	10,5	0,14
Lazio	0	35	0,12
Umbria	2,04	0,521	0,11
Puglia	0	8,2	0,10
Sardegna	0	7,65	0,10
Marche	3,06	1,25	0,09
Campania	0	14,3	0,07
Molise	0	0	0
Abruzzo	0	0	0
Sicilia	0	0	0

Legambiente 2013

I dati della tabella obbligano a una riflessione 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 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**

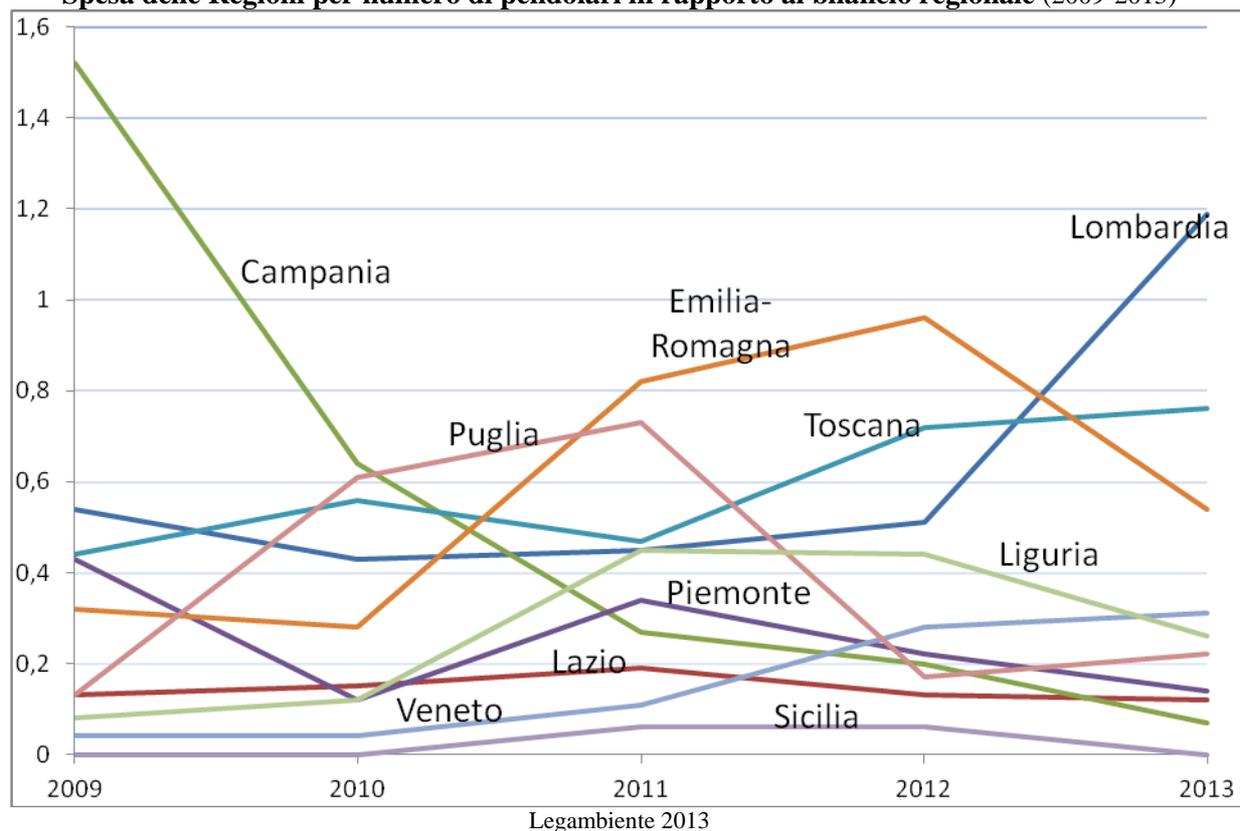
nulla dagli anni novanta: quanto arriva dallo Stato viene girato a Trenitalia o agli altri concessionari, ogni tanto si verifica e si infligge qualche penale, basta.

Da promuovere è solo la Provincia di Bolzano, che sfiora il 2% di spesa per i pendolari nel 2013 rispetto al proprio bilancio. La novità interessante è che iniziano a crescere gli investimenti anche in altre realtà con **Valle d'Aosta, Provincia di Trento e Lombardia che sono sopra l'1%. In tutte le altre Regioni la spesa e' del tutto inadeguata** ma anche qui con differenze sostanziali. **Toscana, Friuli Venezia Giulia 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. Le situazioni **più gravi sono quelle del Piemonte, Lazio e Campania** dove i pendolari sono centinaia di migliaia e non si arriva neanche allo 0,3% della spesa rispetto al bilancio. Ma anche il **Veneto non è da meno**, arrivando soltanto allo 0,31% dopo anni in cui non arrivava allo 0,2%.

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 e' invece importante sottolineare come questi investimenti stanno producendo risultati**, 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 29.000 del 2013, 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 che i bilanci in questi anni non permettevano investimenti maggiori. 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. Qualche esempio? Basterebbe citare i **50 milioni** di euro inseriti nell'ultimo bilancio 2013 della **Regione Siciliana per la "propaganda dell'autonomia siciliana"**, mentre **la voce di finanziamento con proprie risorse per i pendolari è stata pari a 0**. Anche al nord la situazione non migliora. In **Veneto** sono stati circa 26,5 i milioni spesi per il "funzionamento della politica" contro i 37,4 per nuovo materiale rotabile e servizi ferroviari.

Dal grafico seguente si evince in modo ancora più lampante 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 (addirittura ferma a 0 nel 2013), mentre in altri si sia passati da una condizione di stanziamenti elevati (come in Campania) per poi precipitare a livelli esigui. **Si distinguono Emilia-Romagna, Lombardia e Toscana**, che sono intervenute individuando e anticipando risorse proprie per evitare che avvenissero negli ultimi due anni drastici tagli radicali 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 stanziare per i trasporti e nelle priorità va alla realizzazione di strade e autostrade.

Spesa delle Regioni per numero di pendolari in rapporto al bilancio regionale (2009-2013)



Fermare i tagli, potenziare il trasporto ferroviario con nuove politiche

Il 2014 sarà un anno decisivo per ripensare il servizio ferroviario in Italia. Scadrà infatti il contratto di servizio cosiddetto “universale”, ossia quello che garantisce i collegamenti di pubblica utilità a fronte di un corrispettivo pari a 220 milioni di Euro, tra il Ministero delle Infrastrutture e Trenitalia e che garantisce alcuni collegamenti di giorno (gli Intercity, una parte degli Eurostar Italia e degli Espressi) e tutti quelli notturni (gli Intercity notte). Inoltre scadono i Contratti di Servizio in 12 Regioni e nelle 2 Province Autonome, e si dovrebbe aprire una stagione di gare per l’affidamento come obbligano le Direttive europee. La novità è che da Settembre 2013 e' entrata in funzione la nuova Autorità dei Trasporti che avrà proprio il compito di definire gli schemi dei bandi di gara per il trasporto ferroviario regionale e, soprattutto, le condizioni minime di qualità da garantire agli utenti e i diritti che possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi. Dunque un anno decisivo per affrontare alcune sfide fondamentali per cambiare e migliorare la qualità del servizio sulle linee ferroviarie.

La prima questione è l'attenzione da avere finalmente nei confronti di coloro che ogni giorno prendono il treno. Il 20 Novembre 2013 la Commissione Europea ha aperto una procedura di infrazione perché i passeggeri che viaggiano sul treno in Italia non possono contare su un'autorità che tuteli i loro diritti. Una questione di diritti sicuramente ma anche un tema commerciale che occorre affrontare in maniera trasparente. E' possibile che quasi tre milioni di persone che ogni giorno prendono il treno non interessino a nessuno? Perché, come avviene negli altri Paesi europei, questo segmento di domanda che viaggia tutti i giorni può essere interessante almeno quanto quello dell'Alta Velocità, in quanto “fidelizzabile”. Una delle grandi novità di questi anni è l'attenzione al cliente di cui sulle linee ad alta velocità e' possibile usufruire. Ai 50mila passeggeri che ogni giorno viaggiano sulla linea tra Napoli e Torino sono dedicate attenzioni, sono proposte offerte e carte fedeltà 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 anche nei confronti del trasporto regionale.

Una seconda questione riguarda il processo di liberalizzazione del settore. Perché cosa succederà nei prossimi mesi è ancora tutto da capire, dopo che nel 2013 la situazione è stata tanto complicata proprio perché si sommarono i tagli e le incertezze delle risorse statali, a politiche regionali in larga parte inadeguate a fronteggiare la situazione. Ad esempio sono state pochissime le Regioni che sono intervenute con variazioni di bilancio per coprire i buchi lasciati dallo Stato e anticipare le risorse. Senza una inversione di marcia nelle priorità di investimento a livello nazionale e regionale quello che accadrà saranno ulteriori tagli ai servizi, aumenti del prezzo dei biglietti, stop agli investimenti per l'acquisto dei treni. **È immaginabile che in una situazione di questo tipo si facciano gare per la gestione del servizio?** 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 ai casi di **Abruzzo e Calabria**. Nel primo 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.

Non meno importante sarà **riuscire finalmente a ragionare di una politica del trasporto ferroviario in Italia nei prossimi anni.** Perché in questi anni il Ministero di piazzale Porta Pia si è occupato solo ed esclusivamente di infrastrutture, senza soluzione di continuità o differenze tra i colori politici o la provenienza tecnica dei Ministri. L'assenza di indirizzi e controlli ha rivelato tutti i suoi problemi e contraddizioni, per cui sulla rete ferroviaria (pubblica) circolano treni regionali e interregionali con tariffe diverse a seconda dei contratti stipulati con le Regioni, treni Intercity finanziati dallo Stato, Freccerose, 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 e orari decisi dagli operatori. **Il Ministero ha competenze e responsabilità importanti da esercitare** per il futuro di questa complessa situazione. In primo luogo nella individuazione e programmazione dei collegamenti che sono pagati con soldi pubblici e operati da Trenitalia, il cui contratto di servizio è in scadenza. In secondo luogo nella gestione della rete ferroviaria pubblica, attraverso indirizzi e controlli nei confronti di RFI che opera in regime di concessione. Perché le scelte di Trenitalia come di Italo o di altri operatori italiani o stranieri che vorranno entrare nella liberalizzazione del mercato possono e devono essere indirizzati nell'interesse generale. Non è più ammissibile che treni commerciali abbiano sempre e ovunque la priorità nei confronti dei treni pendolari, come avviene non essendovi indirizzi e controlli. Il Ministero delle Infrastrutture deve cambiare passo su questi temi, nell'ambito di uno scenario cambiato e nel quale hanno oggi un ruolo importante Regioni e Autorità per i trasporti. 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. Non esistono scuse infrastrutturali, nei collegamenti tra i principali capoluoghi di Regione, al nord come al Sud, devono esservi 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 (ad esempio tra Veneto e Lombardia) perché le Regioni hanno deciso di tagliare le linee più periferiche senza che il Ministero intervenga in alcun modo. Altri tagli al servizio ferroviario non sono accettabili, anche perché i viaggi su treno complessivi ogni anno in Italia (847 milioni) sono ben lontani rispetto a quelli di altri Paesi direttamente confrontabili con il nostro come il Regno Unito (1.462 milioni di viaggi) ed inferiori di oltre la metà a quelli effettuati in Germania. Stesso risultato si ha se si prendono in considerazione i passeggeri/km annui, dato che evidenzia il numero di persone trasportate in rapporto alla lunghezza dello spostamento. Ancora più importante è quanto viene mostrato confrontando il numero di treni regionali che circolano quotidianamente in Italia, circa 8.000, e nelle principali nazioni europee, con un "deficit" enorme rispetto a Regno Unito, Francia e Germania.

Reti ferroviarie e numero passeggeri in Italia ed in Europa (2012)

Paese	Km ferrovie (escluse le reti TAV)	Viaggi l'anno (mln)	Passeggeri/km l'anno (mld)	Treni regionali in servizio al giorno
Germania	37.679	1.950	78,6	15.220
Francia	28.025	1.151	86,1	12.364
Italia	18.858	847	46,8	7.985
Spagna	15.931	590	22,8	1.526
Regno Unito	15.772	1.462	57,3	11.338

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 2012 di Trenitalia è che i treni a regime di mercato sono aumentati di oltre il 2% tra il 2010 e il 2011 (in termini di treni/km), mentre i treni regionali nello stesso periodo sono diminuiti del 3,4% con un'ulteriore riduzione del 2% nel 2012, anche se è importante sottolineare come il numero di viaggiatori/km sia rimasto pressoché costante. Le differenze più marcate si riscontrano con i convogli a lunga percorrenza finanziati con il contributo pubblico. **In pratica tra il 2010 e il 2012 i treni/km percorsi dagli Intercity sono scesi di oltre il 24%.**

I treni a mercato e con il contributo pubblico (Trenitalia)

Media e lunga percorrenza	2010	2011	2012
Viaggiatori·km (mercato, in mld)	13,6	14,1	13,9
Viaggiatori·km (universale contribuito, in mld)	7	6	4,5
Treni·km (mercato, in mln)	47.725	48.721	48.098
Treni·km (universale contribuito, in mln)	30.372	27.913	22.960
Traffico trasporto regionale			
Viaggiatori·km (in mln)	19.358	19.198	19.045
Treni·km (in mln)	163,3	157,7	154,8

Fonte: Bilancio consolidato 2012 Trenitalia

Proprio il 2010 e' 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 (2001-2012, in mld)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
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
Regionale	19,5	19,9	20,3	20,7	21,1	21,3	21,8	22,2	22,2	19,3	19,2	19

Fonte: Bilancio consolidato 2012 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 seria 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 2013 sono 52 le corse di Frecciarossa, a cui si sommano 14 Italo, per un totale di 66, con **un aumento dell'offerta in 6 anni pari al 395%!** Nello stesso periodo a **Genova i treni che attraversano la città da Voltri a Nervi** sono passati da 51 a 35, su una linea percorsa ogni giorno da 25mila pendolari con ulteriori tagli effettuati anche quest'anno, **un drammatico -31%**. A Roma, sulla linea Fiumicino Aeroporto-Fara Sabina, i 68.000 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. Ma sono poi evidenti anche le notevoli differenze sul numero di treni circolanti all'interno del quadro regionale. 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, con quest'ultima, quarta Regione in Italia per popolazione con 5 milioni di abitanti, che vede circolare 1/6 dei treni regionali della Lombardia (Frece e intercity esclusi), Regione con il doppio degli abitanti.

Treni regionali 2013

Regione	Numero treni	Popolazione residente
Lombardia	2.300	9.794.525
Lazio	968	5.557.276
Piemonte	869	4.374.052
Emilia-Romagna	787	4.377.487
Toscana	754	3.692.828
Veneto	632	4.881.756
Campania	607	5.769.750
Sicilia	414	4.999.932
Liguria	247	1.565.127
Puglia	244	4.050.803
Calabria	193	1.958.238
Marche	189	1.565.433
Sardegna	168	1.640.379
Abruzzo	147	1.312.507
Pr. Bolzano	136	509.626
Friuli Venezia Giulia	119	1.221.860
Pr. Trento	105	530.308
Umbria	87	886.239
Valle d'Aosta	87	127.844
Basilicata	58	576.194
Molise	40	313.341

Legambiente 2013 su dati Trenitalia

Insomma, sono evidenti le ragioni per 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	100.000
Roma Nord-Viterbo	75.000
Fiumicino Aeroporto-Fara Sabina	68.000
Roma Ostiense-Viterbo	65.500
Milano-Saronno-Lodi	60.000
Napoli-Torregaveta (Circumflegrea e Cumana)	56.000
Roma Termini-Velletri	56.000
Milano-Lecco-Sondrio-Tirano	55.000
Napoli-Giugliano-Aversa	48.000
Roma Termini-Frosinone	46.000
Milano-Como-Chiasso	45.000
Roma Termini-Nettuno	41.000
Roma Termini-Civitavecchia	40.000
Milano-Novara-Vercelli	38.000
Torre Annunziata-Napoli	35.000
Padova-Venezia Mestre	30.000
Milano-Gallarate	30.000
Genova Voltri-Genova Nervi	25.000
Torino-Chivasso	20.000
Pisa-Firenze	20.000
Porretta Terme-Bologna	20.000

Legambiente 2013

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**. L'unica linea che ha queste caratteristiche è la **FR1** (Fiumicino Aeroporto-Orte) di Roma anche se il servizio effettuato è spesso in ritardo e la linea soffre l'eccessivo affollamento (65mila persone al giorno per una capienza di

50mila), aggravato anche dalla scarsa attenzione a servizi e pulizia sia dei treni sia delle stazioni. Per quanto riguarda le **linee di “serie B”** 15 hanno queste caratteristiche (materiale rotabile dedicato al servizio pendolare e frequenza di 15-30 minuti): la FR3 di Roma (nel tratto Roma Ostiense-Cesano), la Ferrovia Cumana di Napoli, le linee S di Milano, la nuova linea metropolitana di Salerno, il Passante di Torino e la Voltri-Nervi di Genova che purtroppo sta assistendo a tagli consistenti negli ultimi mesi. Le cosiddette **linee di “serie C”** sono quelle dove la cadenza “migliore” è oltre i 30 minuti, con convogli vecchi recuperati dall’utilizzo in tratte a lunga percorrenza, con spesso un numero di carrozze insufficiente. Sono la grande maggioranza in Italia, con una stima approssimativa ed al ribasso se ne possono contare oltre 100, considerando le Regioni principali per domanda pendolare.

	Italia	Germania	Regno Unito	Francia	Spagna
Linee di serie A	1	11	9	7	6
Linee di serie B	15	25	24	14	10

Legambiente 2013

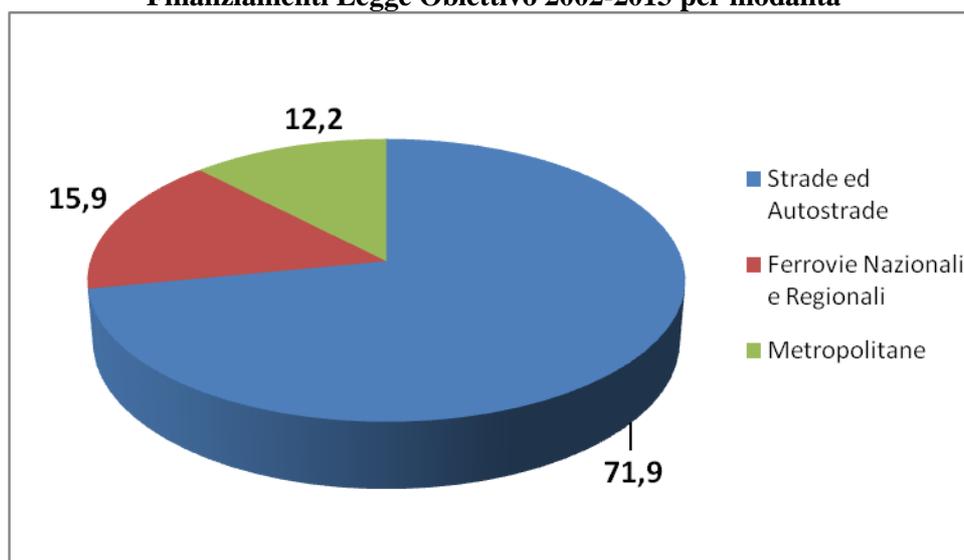
10 anni di priorità sbagliate: tutte le risorse per l’autotrasporto e i cantieri delle grandi opere

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 (l’ultimo proprio in questi giorni). I numeri lo raccontano meglio di tante parole.

Sull’autotrasporto sono piovuti dal 2000 al 2013 oltre 5,3 miliardi di Euro. Il pacchetto di incentivi che è andato ad aiutare gli autotrasportatori in questi anni riguarda fondi diretti al sostentamento del settore (300 milioni l’anno), sconti sui pedaggi autostradali (120 milioni in media ogni anno), le riduzioni sui premi INAIL e RCA (rispettivamente 105 e 22 milioni) 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) a cui vanno **aggiunti 330 milioni di Euro già stanziati per il 2014.** Quindi **Governi diversi ma sempre lo stesso partito.**

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 hanno **premiato per il 71,9% gli investimenti in strade e autostrade**, dato sempre costante ormai da anni. Quanto è stato finanziato per le **reti metropolitane** è ben poca cosa visto che questa voce raggiunge **appena il 12,2% degli stanziamenti** per opere infrastrutturali, situazione identica quella delle ferrovie, prese in scarsa considerazione, con il 15,9% degli investimenti totali. In termini assoluti le infrastrutture stradali sfiorano la quota faraonica di 81 miliardi di euro, contro i 17,8 ed i 13,5 di ferrovie e metropolitane, e soprattutto con costi aumentati esponenzialmente nel solo ultimo anno.

Finanziamenti Legge Obiettivo 2002-2013 per modalità



Legambiente 2013. Elaborazione su dati Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Allegato Infrastrutture 2013.

A leggere i dati di quanto finanziato dal 2002 al 2013 suddiviso tra strade, ferrovie, 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 2002-2013

	Totale Finanziamenti	Finanziamenti per modalità
Strade ed Autostrade	80.651,08	71,9
Ferrovie Nazionali e Regionali	17.824,69	15,9
Metropolitane	13.546,65	12,2
TOTALE	112.022,42	100

Elaborazione Legambiente su dati Ministero Infrastrutture e Trasporti 2013, Allegato Infrastrutture

Fabbisogni da reperire per tipologia di infrastrutture 2002-2013

	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	177.452,50	60,1%	96.801,42	54,55%
Ferrovie Nazionali e Regionali*	96.269,16	32,6%	78.444,47	81,48%
Metropolitane e ferrovie suburbane	21.716,41	7,3%	8.169,76	37,62%
TOTALE	295.438,07	100%	183.415,65	

Elaborazione Legambiente su dati Ministero Infrastrutture e Trasporti 2013, Allegato Infrastrutture

*Escluse le linee AV

A confermare questa situazione sono i **fabbisogni da reperire**, e quindi quelli non disponibili al momento, che per la stragrande maggioranza sono proprio quelli destinati alle **ferrovie**; si tratta dell'**81,5% dei fondi da reperire** e necessari alla realizzazione dei progetti ferroviari, per un valore assoluto di oltre 78 miliardi! Mentre per strade ed autostrade si tratta del 54,5% dei fabbisogni totali e per le metropolitane del 37,62%.

Nella legge di Bilancio in corso di approvazione in Parlamento sono stanziati 30 milioni di Euro nel 2014 e 100 nel 2015 per realizzare la terza corsia autostradale **A4 Quarto d'Altino-Villesse-Gorizia**. Inoltre vi sono nuovi soldi per le strade e autostrade lombarde legate all'Expo mentre **salta il finanziamento per la tramvia Milano-Limbiato**, opera al contrario fondamentale per l'area a nord del capoluogo lombardo.

LA SPESA REGIONALE PER LE INFRASTRUTTURE (2003-2013)

Regioni	Finanziamenti 2003-2013 in mln di Euro			Valori in % sul totale 2003-2013		
	Strade	Ferrovie	Metropolitane	Strade	Ferrovie	Metropolitane
Abruzzo	1,45	0	-	100	0	-
Basilicata	39,03	22	-	63,94	36,06	-
Calabria	5,95	11,14	-	35,24	64,76	-
Campania	1.645	2.800		37	63	
Emilia-Romagna	404,26	140,22	-	74,12	25,88	-
Friuli Venezia G.	300,24	19,04	-	94,27	5,73	-
Lazio	752,91	55,00	314,00	67,12	4,9	27,98
Liguria	46,11	3,12	0	93,67	6,33	0
Lombardia	469,72	310,74	144,35	50,79	33,52	15,69
Marche	88,32	15,57	-	84,95	15,05	-
Molise	13,68	0,04	-	99,71	0,29	-
Piemonte	210,42	258,10	88,10	37,8	46,36	15,84
Puglia	13,63	20,00	-	40,5	59,5	-
Sardegna	111,14	8,504	-	92,89	7,11	-
Sicilia	345,25	17,30	8,61	93,02	4,66	2,32
Toscana	697,0	78,83	-	89,83	10,17	-
Pr. Trento	306,39	164,6	-	65,18	34,82	-
Pr. Bolzano	431,91	162,86	-	72,61	27,39	-
Umbria	199,09	47,39	-	80,56	19,44	-
Valle d'Aosta	38,87	47,4	-	45,06	54,94	-
Veneto	932,35	76,54	-	92,46	7,54	-

Anche le Regioni continuano a scegliere strade e autostrade come priorità degli investimenti!

Complessivamente rappresentano il 60% degli stanziamenti regionali, mentre la somma di ferrovie e metropolitane arriva al 40%. **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. Stessa situazione in **Veneto**, Regione che ha tagliato con il nuovo orario i collegamenti interregionali con la Lombardia 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**, almeno fino al 2010, quando aveva finanziato per il 63% le ferrovie puntando sul sistema di metropolitana regionale con 2.800 milioni 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 un grande stanziamento è stato quello destinato alla riattivazione della linea della Val Venosta (circa 100 mln di Euro) oltre che 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; 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.

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.

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 poi risorse per i nodi urbani (come dimostrano i ritardi di questi cantieri). Ma non importa, quello che conterebbe non è cambiare la situazione dei trasporti, ma 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.

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 43,9). Incredibile è la distanza dalla città di Madrid che da sola ci supera di 90 chilometri. Lo stesso discorso vale per le ferrovie suburbane che contano in totale 626,8 km di estensione, lontanissimi dai 2.033,7 km della Germania e dai 1.807,4 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. 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.

Dotazioni infrastrutturali nei principali Paesi europei:

NELLE AREE URBANE E' 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	12.845	2.207	624,6	2.033,7
Spagna	15.235	3.103	568,1	1.400,4
Francia	11.397	2.036	354,7	694,9
Regno Unito	3.558	115	552,1	1.807,4
Italia	6.919	997	202,8	626,8
Italia rispetto a Media Ue (100)	69,3	59,1	43,9	47,7

Legambiente 2013

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.

Cambiare scenario per i pendolari italiani

Il tema del trasporto pendolare deve entrare nell'agenda delle politiche nazionali, perché è una delle chiavi fondamentali per uscire dalla crisi economica, sociale e climatica che stiamo vivendo. Investire qui aiuta a migliorare la qualità della vita per milioni di cittadini, restituisce ad ognuno di loro tempo libero perso fermi in macchina o in treni affollati. Occuparsi di mobilità urbana seriamente vuol dire affrontare la questione lavoro in Italia. Di lavoro nel trasporto pubblico locale (oggi 130mila dipendenti) e regionale, che versa in una 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. Di 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 e che permetterebbe una rilevante riduzione di inquinanti e emissioni 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. Inoltre coloro che utilizzano l'auto si dichiarano – come mostrano i sondaggi - in larga parte 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 partire da una domanda semplice: **cosa chiedono i pendolari?**

Più treni

Occorre **aumentare l'offerta di collegamenti da subito sulle 20 principali linee pendolari**, oltre a garantire il servizio su tutte le altre, 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 i pendolari. Sono possibili riorganizzazioni dell'offerta per adattarle 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.

Treni nuovi

L'affollamento dei convogli sta diventando sempre più una ragione dei ritardi per la difficoltà di accesso alle carrozze e di chiusura delle porte. Solo con un parco rotabile rinnovato, 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. Si deve recuperare il "progetto 1000 treni per i pendolari" lanciato nel 2007 dal Governo Prodi e di cui si è persa traccia. Ed è possibile farlo dando certezze per le risorse nei prossimi anni in modo da accompagnare la ridefinizione dei contratti di servizio.

Treni più veloci

Se vogliamo togliere auto dalle strade dobbiamo rendere competitivo il servizio anche aumentando la velocità media dei treni. I treni pendolari italiani sono quelli che viaggiano più lentamente in Europa.

In Italia la media è 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, obbligando a ragionamenti sempre più attenti alle specifiche domande (tra grandi città, tra centri capoluogo, nell'hinterland).

Qualcuno che mi ascolti

Un tema di gestione del trasporto pubblico fino ad oggi ignorati, ma invece di fondamentale importanza in una strategia di potenziamento del servizio, è 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. Migliorare la qualità dipende anche molto dall'attenzione ai problemi delle linee e delle stazioni (accessibilità, servizi, biglietterie automatiche, ecc.), 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.

LE SCELTE PER CAMBIARE IL FUTURO

Il 2014 sarà un anno decisivo per vedere finalmente un cambiamento nel trasporto ferroviario. Si dovrà affrontare il tema del rinnovo dei Contratti di Servizio in molte regioni e al contempo si dovrà discutere del nuovo contratto per il servizio universale con Trenitalia. Sono occasioni da non perdere per migliorare il servizio ferroviario e per questo servono scelte politiche coerenti.

1 Certezze sulle risorse da parte di Governo e Regioni per migliorare il servizio

Al Ministero delle Infrastrutture e al Parlamento spetta la responsabilità di individuare le risorse necessarie per il servizio ferroviario all'interno di una politica dei trasporti. **Aumentare le risorse è possibile, basterebbe fare pulizia dentro il grande calderone delle accise sui carburanti per indirizzarle verso il Tpl e spostare finalmente le risorse della Legge Obiettivo dalla strada verso il ferro.**

Le Regioni invece devono scegliere di investire sul serio nel servizio ferroviario, perché quanto fatto in questi anni è del tutto insufficiente. Occorre arrivare in poco tempo a una situazione efficiente del servizio attraverso maggiori risorse – l'obiettivo deve essere di raggiungere una spesa pari **almeno al 5% del bilancio regionale** – per aumentare i servizi aggiuntivi (più treni in circolazione) e per il materiale rotabile (treni nuovi o riqualificati). In modo da usare la leva delle risorse per arrivare a definire dei Contratti di Servizio con i gestori dei treni che riescano sul serio a migliorare l'offerta.

Dare certezza alle risorse è una condizione indispensabile per far partire gli investimenti nel materiale rotabile. Una buona notizia è la scelta, di cui bisogna dare merito al Governo Letta, di inserire nella Legge di Bilancio in corso di approvazione uno stanziamento di 100 milioni di Euro per il rinnovo del parco autobus e 200 per il ferro che sono un primo segnale a cui dare seguito. E' possibile inoltre rinnovare il parco circolante dando certezze alle risorse previste dai contratti di servizio. Lo dimostra la stessa Trenitalia che grazie ai contratti di servizio firmati in questi anni ha avviato un investimento pari a 2,5 miliardi per il rinnovo del materiale rotabile (che dovrebbe portare fra Trenitalia e Trenord all'acquisto di 70 nuovi elettrotreni, di 500 nuove carrozze doppio piano e di 180 locomotive, più revamping di oltre 1200 carrozze).

2 Approvare subito la carta dei servizi e dei diritti degli utenti

All'Autorità dei Trasporti spetta il compito di definire le condizioni attraverso cui i cittadini possano avere garanzia che dal processo di liberalizzazione siano tutelati i loro diritti e la qualità del servizio. 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 le condizioni minime di qualità del servizio che si devono garantire e i diritti per i cittadini che ogni giorno si spostano in treno.** 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, garantendo la concorrenza sulla base di indirizzi chiari e i diritti anche di natura risarcitoria che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture (quindi anche delle stazioni). 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 dell'offerta per i pendolari. 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. 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. Soprattutto 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 (perché non deve essere l'azienda!).

3 Introdurre una detrazione del 20% per gli abbonamenti al trasporto pubblico

Al Governo chiediamo di avere finalmente attenzione a chi prende ogni giorno il treno. In questa direzione si deve introdurre una detrazione pari al 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. La scelta politica più lungimirante è di **proporre un patto trasparente ai pendolari**. A partire da un impegno a garantire nei prossimi anni le risorse per migliorare il servizio e l'attenzione per i diritti di chi viaggia in treno diventa infatti possibile 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 proprio 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 dal pubblico, come succede in tutti i Paesi europei, e dall'altro da reperire anche attraverso un adeguamento delle tariffe e una seria lotta all'elusione dei biglietti. Arrivando a proporre un patto chiaro ai pendolari per cui il miglioramento del servizio e gli adeguamenti delle tariffe viaggiano in parallelo, con attenzione a premiare la fidelizzazione con gli abbonamenti e le fasce sociali più disagiate, e che porti a informare gli utenti, a coinvolgerli nel monitoraggio e nel contribuire a migliorare il servizio.

4 Un'agenzia per la mobilità in ogni regione

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 alle innovazioni che riguardano la rete**, ma anche di definire le strategie della mobilità e i contratti di servizio con i diversi attori (reti e operatori, stazioni). Una prospettiva di innovazione imprescindibile in particolare per le aree metropolitane i sistemi urbani dove proprio il nuovo fondo unico per il TPL su gomma e ferro può diventare l'occasione per avere una regia unica, in modo da integrare il servizio, gli abbonamenti, la stessa gestione della rete (oggi separata tra treni regionali e metropolitane nelle grandi città) e ridurre i costi di gestione, come avviene in tutte le altre grandi città europee. Infine, non meno importante è la discussione e 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. Serve una regia attenta per fare in modo che siano garantiti gli obiettivi pubblici attraverso 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, verificando la reale domanda sulle linee e quella che si potrebbe aggiungere con investimenti. L'esempio di successo delle linee gestite in Alto Adige, Trentino, Puglia, Lombardia 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.

5 Un ministero che finalmente si occupi del trasporto ferroviario

Si deve aprire una stagione nuova di attenzione a quello che succede sulle linee ferroviarie. **E' una questione politica 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. Chiediamo al Ministero delle Infrastrutture di definire in maniera trasparente gli obiettivi di miglioramento del sistema dei trasporti ferroviari e di aprire così un confronto pubblico con Regioni, Ferrovie dello Stato, Autorità dei Trasporti, associazioni e imprese. In modo da articolare e potenziare l'offerta subito, senza scuse legate all'attesa che si realizzino nuove infrastrutture ad Alta Velocità ovunque (visto il quadro delle risorse e la dubbia utilità in alcune direttrici), ma prendendo ad esempio la Germania dove si è investito sul materiale rotabile per garantire un servizio di qualità che si adattasse alle caratteristiche delle reti esistenti garantendo comunque un servizio competitivo con la gomma. 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.

Al Ministero spetta anche la responsabilità di aprire un confronto quanto prima con le Regioni per evitare che continui il taglio dei collegamenti ferroviari intercity e interregionali. In questi anni è qui che sono avvenuti i tagli maggiori (come con il nuovo orario in Veneto e Piemonte) 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 viaggiano in treno.

Priorità alle aree urbane

Una scelta indispensabile è quella di abolire la legge obiettivo, perché **sono nelle città le "grandi opere" che servono all'Italia**. E' infatti nelle aree urbane che si concentra larga parte della domanda di spostamento delle persone ed è proprio nei nodi urbani che si deve spostare la voce maggioritaria della spesa per infrastrutture. Il fallimento della Legge Obiettivo è ormai evidente (sono 200 le opere "strategiche" per il solo comparto trasportistico per 295 miliardi di spesa e con un peso preponderante di strade e autostrade) e occorre subito cambiare priorità e mettere al centro la risposta ai problemi di città inquinate e congestionate, e con un trasporto su gomma responsabile di oltre il 28% delle emissioni di CO₂ prodotte nel nostro Paese.

Il cambiamento passa per una scelta chiara: **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**. L'Italia non si può permettere di sprecare miliardi di fondi europei come è avvenuto in questi anni, per cui occorre dirottare priorità e risorse della programmazione 2014-2020 verso questi interventi in particolare nelle aree urbane del Sud. In questo modo si possono realizzare finalmente 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 treni e una maggiore offerta. 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 in un periodo di crisi. Ed è l'unico modo per rendere possibile **realizzare finalmente opere oggi "senza speranza" come il completamento dell'anello ferroviario di Roma, il passante ferroviario di Palermo, i raddoppi dei binari nelle principali tratte ferroviarie urbane, progetti di metropolitane e tram**. Nella tabella successiva sono stati elencati alcuni interventi infrastrutturali urgenti nelle città e che oggi sono praticamente senza speranza. Perché in uno scenario di difficoltà di investimenti pubblici il nostro Paese continua a investire nelle autostrade e ha individuato contemporaneamente almeno 5 grandi e costose opere ferroviarie (Tunnel della Val Susa e del Brennero, Tav Milano-Genova, Treviglio-Padova, Napoli-Bari per 31,1 miliardi di Euro) che rischiano di togliere attenzione e risorse a questi interventi. E' dunque indispensabile rivedere le priorità e vincolare risorse per le aree urbane, in modo da dare 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 2013 (mln di Euro)
Torino: completamento metropolitana Linea 1 tratte Cascine-Vica e Lingotto-Bengasi	974,94	497,87
Torino: Gronda merci nord	4.393	65,6
Torino: collegamento linea Torino-Ceres con Passante di Totino	162	162
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
Genova: prolungamento metropolitana Brin-Canepari e Brignole-Stadio	156,43	0

Genova: completamento raddoppi Ventimiglia-Genova	2.210,1	711
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: SFM Completamento del servizio metropolitano ferroviario	362,78	137,05
Bologna: quadruplicamento tratta Bologna Mirandola-Ozzano	87,8	0
Firenze: realizzazione linee 2 e 3 della tramvia	1.025,10	654,90
Firenze: tram-treno della Piana	270	-
Firenze: raddoppio Faentina tra Firenze e Borgo S. Lorenzo	600	0
Roma: completamento anello ferroviario, completamento Linea C metro fino a Colosseo, raddoppio dei binari nelle linee FR per i Castelli, Viterbo, Guidonia.	4.107,42	3.017,42
Roma: tram Termini-Vaticano	80	-
Roma: prolungamento metro B1	645	0
Roma: raddoppio Roma-Nettuno	500	82
Roma: quadruplicamento tratta Capannelle-Ciampino	62	0
Roma: gronde merci Nord e Sud	1.392	23
Napoli: completamento linea metropolitana tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale	1.031	545,43
Napoli: raddoppio Circumvesuviana Pioppaino-Castellammare	177,83	153,37
Napoli: Interramento della linea Cumana tra Mostra e Bagnoli e completamento della linea 6 della metropolitana	440	0
Bari: nodo ferroviario e metropolitana	1.632	708,06
Catania: interramento stazione e prolungamento Circumetnea	1.525,44	467,15
Messina: raddoppio linea ferroviaria Giampileri-Fiumefreddo	2.270	258,23
Palermo: realizzazione anello ferroviario Notarbartolo-Politeama	248,4	151,99
Palermo: raddoppio passante ferroviario	1.152	1.152
TOTALE	30.110,95	9.117,47

Legambiente 2013

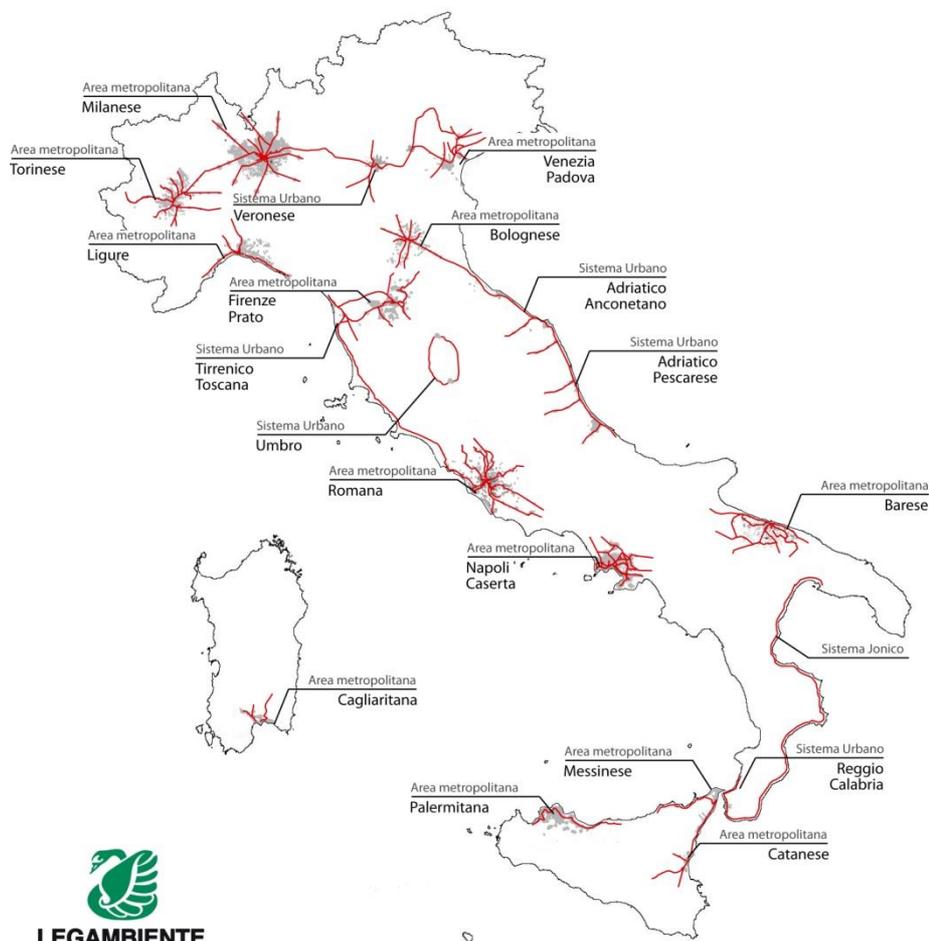
L'aumento della domanda di trasporto sulle linee ferroviarie regionali ha una spiegazione legata al cambiamento avvenuto nelle principali aree metropolitane italiane negli ultimi venti anni. Perché diverse conurbazioni si sono andate allargando e consolidando, e oggi qui vivono circa 25 milioni di persone. 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.

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



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

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 già subentrate al Ministero dei Trasporti nei rapporti con i gestori locali, mentre Sicilia, Sardegna e Valle d'Aosta ancora devono concludere questo iter. 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.

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 circa 2,6 milioni di viaggiatori al giorno. Il dato più rilevante è la continua crescita del numero di pendolari su ferro in tutte le Regioni e la straordinaria costanza di questo fenomeno (Cfr. grafico in premessa), con un **totale di 2milioni e 861mila viaggiatori al giorno**. In un periodo di crisi economica mostra un incremento sensibile anche il dato del **numero di abbonati**, arrivato a **superare il milione di persone**.

Ma la novità dell'ultimo biennio riguarda i cambiamenti avvenuti in negativo in alcune Regioni, **Campania e Piemonte su tutte**, che **hanno visto diminuire i viaggiatori** al giorno su ferro soprattutto per i tagli effettuati nel corso delle ultime stagioni. Al contrario **sono sempre di più i pendolari sulle ferrovie regionali della Lombardia** (arrivati a 670mila al giorno), delle Province Autonome di Bolzano e di Trento, della Puglia, del Veneto e del Friuli Venezia Giulia.

LA RETE FERROVIARIA E I VIAGGIATORI NELLE REGIONI ITALIANE, 2013

Regione	Estensione della rete ferroviaria regionale	Numero viaggiatori/giorno	Numero abbonati	Gestori
Abruzzo	674	23.030	8.957	Trenitalia, Ferrovie Sangritana
Basilicata	464	8.127	4.435	Trenitalia, Ferrovie Appulo Lucane
Calabria	1.327	26.000	15.636	Trenitalia, Ferrovie della Calabria
Campania	1.391	310.114	69.640 (annuali) 125.000 (mensili)	Trenitalia, Circumvesuviana, Sepsa, MetroCampania Nordest
Emilia-Romagna	1.400	208.000	44.000	Trenitalia, TPER, Consorzio Trasporti Integrati
Friuli V. G.	446	23.245	21.300	Trenitalia, Ferrovie Udine-Cividale
Lazio	1.379	560.000	n.d.	Trenitalia, ATAC

Liguria	575	105.000	19.000	Trenitalia
Lombardia	1.920	670.000	200.000	Trenord
Marche	391	26.469	n.d.	Trenitalia
Molise	268	5.032	965	Trenitalia
Piemonte	1.964	209.000	59.550	Trenitalia, Gruppo Torinese Trasporti
Puglia	1.548	138.300	n.d.	Trenitalia, Ferrovie del Sud Est, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane, Ferrotramviaria
Sardegna	432	14.400	5.800	Trenitalia, ARST
Sicilia	1.543	53.300	21.000	Trenitalia, Circumetnea
Toscana	1.561	234.000	54.800	Trenitalia, Trasporto Ferroviario Toscano
Pr. Aut. Trento	197	22.000	n.d.	Trenitalia, Ferrovia Trento-Malè
Pr. Aut. Bolzano	301	29.000	128.828*	Trenitalia, SAD
Umbria	529	28.900	6.800	Trenitalia, Umbria Mobilità
Valle d'Aosta	102	5.500	1.800	Trenitalia
Veneto	1.190	161.600	65.700	Trenitalia, Sistemi Territoriali
TOTALE	19.602	2.861.017		

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2013.

*Incluse funivie e trasporto su gomma

Il Rapporto Pendolaria 2013 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.

In **Calabria** (da 8,47 a 7,39 milioni) e **Campania** (da 17,1 a 16 milioni) le riduzioni più marcate degli importi dei CdS, ma anche il Lazio e la Puglia vedono diminuire i km*treno seppur in quantità inferiore; ma è anche il caso della **Liguria** che nel 2010 vedeva un totale di treni*km di oltre 7 milioni ed oggi è scesa a 6,6 ed un CdS calato al valore di 78,2 milioni di euro.

La **Lombardia** invece mostra l'incremento maggiore, arrivando ad un totale di oltre 425 milioni (rispetto ai 403 milioni di euro dello scorso anno ed ai 402 del 2011) per 40,9 milioni di treni*km. La **Sicilia** invece è l'unica Regione rimasta senza un Contratto di Servizio e di conseguenza senza alcun investimento serio in questo settore.

Tra l'altro la scadenza dei CdS si avvicina per molte Regioni (Marche, Lazio, Lombardia, Liguria, Campania, Toscana, Umbria, Basilicata, Veneto, Molise, Puglia, Friuli Venezia Giulia, Trento e Bolzano il 31 Dicembre 2014, mentre per la Puglia è il 2015 la data del possibile rinnovo ed in Emilia-Romagna e Piemonte è il 31 Dicembre 2016), la Sardegna e la Valle d'Aosta ancora devono subentrare allo Stato per sottoscrivere autonomamente l'accordo. Per l'Abruzzo il termine è nel 2018.

I CONTRATTI DI SERVIZIO NELLE REGIONI ITALIANE, 2013

Regione	Importo CdS 2012 (Mln €)	Treni*Km/anno da CdS (Mln)
Abruzzo	Trenitalia: 45,16	4,3
	Ferrovia Sangritana: 13,2	0,844
	TOTALE: 58,36	TOTALE: 5,144
Basilicata	Trenitalia: 27,3	2
	FAL: 21	0,7
	TOTALE: 48,3	TOTALE: 2,7
Calabria	Trenitalia: 86	6,5
	Ferrovie della Calabria: 27	0,897
	TOTALE: 113	TOTALE: 7,397

Campania	Trenitalia: 142,62 Gruppo EAV: 150,056 TOTALE: 290,676	Trenitalia: 9,686 Circumvesuviana: 3,46 SepSA: 1,52 MetroCampania Nord Est: 1,38 TOTALE: 16,046
Emilia-Romagna	Consorzio Trasporti Integrati*: 116,75	18,23
Friuli V. G.	Trenitalia: 38,8 Ferrovie Udine-Cividale: 2,1 TOTALE: 40,9	3,1 0,234 TOTALE: 3,334
Lazio	Trenitalia: 220 Met.Ro.: 94 TOTALE: 314	17 4 TOTALE: 21
Liguria	Trenitalia: 78,2	6,6
Lombardia	Trenord: 425,6	40,9
Marche	Trenitalia: 42,6	4,11
Molise	Trenitalia: 25,796	2,07
Piemonte	Trenitalia: 235,9 GTT: 22,02 TOTALE: 257,92	19,98 1,02 TOTALE: 21
Puglia	Trenitalia: 55 Ferrovie del Sud Est: 129,8 Ferrovie del Gargano: 20,4 Ferrotramviaria: 34,3 FAL: 18,7 TOTALE: 258,2	6,4 3,7 0,96 1,8 0,7 TOTALE: 13,56
Sardegna	Trenitalia: non sottoscritto ARST: 25,17	2,7 1,01 TOTALE: 3,71
Sicilia	Trenitalia: non sottoscritto Circumetnea: 16	9,4 0,76 TOTALE: 10,16
Toscana	Trenitalia: 229,3 TFT: 5,8 TOTALE: 235,1	22,9 0,79 TOTALE: 23,79
Pr. Aut. Trento	Trenitalia: 27,62 Ferrovia Trento-Malè: 11,67 TOTALE: 39,29	2,357 0,89 TOTALE: 3,247
Pr. Aut. Bolzano	Trenitalia: 38,48 SAD: 18,95 TOTALE: 57,43	2,819 2,187 TOTALE: 5,006
Umbria	Trenitalia: 35,95 UmbriaMobilità: 5,19 TOTALE: 41,14	3,6 1,45 TOTALE: 5,05
Valle d'Aosta	Nessun CdS con la Regione, ma direttamente con lo Stato	1,754
Veneto	Trenitalia: 127,5 Sistemi Territoriali: 7,8 TOTALE: 205,3	14,674 0,489 TOTALE: 15,163

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2013

*dal 2008 lo svolgimento dei servizi ferroviari d'interesse della Regione Emilia-Romagna è affidato al Consorzio Trasporti Integrati, costituito da Trenitalia, Ferrovie Emilia-Romagna e ATC.

Non si può certo trascurare il fatto che ci troviamo a valle di una situazione drammatica e che, a causa di un susseguirsi di manovre governative che hanno tagliato i fondi per i pendolari in quantità senza precedenti, il servizio ferroviario è diventato un tasto ancora più dolente per le Regioni. Al 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.

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 va anche detto che non sono stati effettuati tagli al servizio. In **Toscana** la Regione ha provveduto a garantire lo svolgimento dei servizi per il 2011-2012, attraverso proprie risorse a copertura dei costi

contrattuali, ed è stato predisposto un piano di ottimizzazione dei servizi da attuarsi a partire dal 2012 che interessa il servizio gestito da Trenitalia. Anche qui nel corso del 2011 e del 2012 sono stati attuati aumenti delle tariffe e tagliati in piccola parte i servizi, strumenti fortunatamente non più utilizzati nel corso del 2013. Anche la **Liguria** ha visto un aumento sensibile dei prezzi, con +10% sul biglietto semplice e +5% sugli abbonamenti, a cui si aggiungono nel 2013 gli aumenti del 7% che includono solo i treni extraregionali. Ma è in **Campania** che nel corso del biennio 2011-2012 si è assistito ad una diminuzione dei servizi drammatica. Lo scorso anno le corse tagliate sono state del 10%, a cui si aggiunge un ulteriore taglio nel corso del 2012 sempre del 10% (mentre per il trasporto su gomma la riduzione è stata del 5%). Al tempo stesso c'è stato un aumento delle tariffe del 12,5%. Infine è da citare il caso del **Piemonte**: aumento delle tariffe nel 2011 del 10%, poi nel 2012 del 12,5% e da ultimo nel 2013 un aumento drammatico del 19%. Non è andata meglio per quanto riguarda i tagli al servizio che, come noto, hanno visto chiudere numerose linee locali per un totale di quasi il 10% dei servizi totali regionali.

Nelle tabelle successive viene fatta una panoramica delle spese regionali aggiuntive per servizi ferroviari per anno nel periodo dal 2003 al 2013 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.

Nel corso dell'ultimo anno per i **servizi aggiuntivi** la **Lombardia** ha elargito 195,7 milioni di euro, una cifra importante ma che comunque non deve distogliere l'attenzione dal numero e 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). Al contrario **l'offerta di autostrade**, inclusi i numerosi nuovi tratti in fase di realizzazione o in progetto, rimane elevata, 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 **Toscana** mostra un incremento ancora più accentuato per le spese relative ai servizi aggiuntivi, con quasi 80 milioni di euro tra Trenitalia e Trasporto Ferroviario Toscano. Seguono la Provincia di **Bolzano**, con 58,6 milioni, e l' **Emilia-Romagna** con uno stanziamento di oltre 50 milioni di euro. Con 40 milioni di euro troviamo poi il **Friuli Venezia Giulia** e con circa 38 l'altra Provincia Autonoma, quella di **Trento**.

In negativo la **Calabria**, l'**Abruzzo**, il **Molise**, la **Sardegna**, la **Sicilia**, la **Puglia** e soprattutto il **Lazio** e la **Campania** con nessuno stanziamento aggiuntivo regionale per i servizi ferroviari.

RISORSE REGIONALI AGGIUNTIVE 2003/2013 PER SERVIZI* (in Mln di €)

Regione	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Abruzzo	0,5 T.	1,5 T.	2,1 T.	4,3 T.	2,1 T. 1,1 FS	1,51 T. 1,1 FS	2,29 T. 1,5 FS	3,16 T. 1,5 FS	3,16 T. 1,5 FS	3 T.	0
Basilicata	0	0	0	0	0	1,4 FAL	1,4 FAL	1,8 FAL	2 FAL	2,11 FAL	2,14 FAL
Calabria	0	0	0	0	8,678 FC	0,39 FC	0,35 FC	0,74 FC	0,74 FC	0	0
Campania	0	1,68 C.	1 T. 0,75 MCNE 9,6 C.	3,33 T. 2,4 MCNE 9,6 C.	3,33 T. 2,4 MCNE 9,6 C.	3,33 T. 2,4 MCNE 9,6 C.	6,06 T. 7,22 MCNE 8,1 C.	6,06 T. 7,22 MCNE 8,1 C.	5,5 T. 7,22 MCNE 6,9 C.	5,5 T. 7,22 MCNE 6,9 C.	0
Emilia-Romagna	0	0	0,51 FER	2 T. 1 FER	2 T. 0,5 ATCM	31,86 CTI	31,35 CTI	44,08 CTI	67,96 CTI	48,04 CTI	50,67 CTI
Friuli V. G.	0	0	0	0	0	0	0	36 T. 2,1 FUC	36 T. 2,1 FUC	36,6 T. 2,2 FUC	38,8 T. 2,1 FUC
Lazio	18,14 MT	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	1,99 T. 31,87 MT	0	0	0
Liguria	0	0	0	0	1,5	1,5	5,15	7,7	11,6	8,8	11,15
Lombardia	1	3,6	7,5	22	24	24	54,6	59,6	74,1	169,6	195,7

	TN	TN	TN	TN	TN	TN	TN	TN	TN	TN	TN
Marche	0,89	0,89	0,89	0,89	1,18	1,18	1,6	2,78	1,9	3,2	3,06
Molise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Piemonte	9,38 T. 1,97 GTT	9,73 T. 1,99 GTT	9,73 T. 1,99 GTT	9,73 T. 1,99 GTT	9,73 T.	10,11 T. 1,99 GTT	13,39 T.	11,2 T. 4,74 GTT	13 T. 4,74 GTT	12,35 T. 4,74 GTT	4,1 T. 1,24 GTT
Pr. Aut. Trento	3,073 T. 7,55 TM	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	27,17 T. 10,85 TM
Pr. Aut. Bolzano	0,664 T.	2,202 T.	2,124 T. 5,232 SAD	3,766 T. 6,719 SAD	4,518 T. 8,271 SAD	8,754 T. 11,182 SAD	36,9 T. 16,97 SAD	39,7 T. 17,89 SAD	39,66 T. 19,27 SAD	38,44 T. 19,8 SAD	38,61 T. 20 SAD
Puglia	0	0	0	0	0	0	1,5 FG	0	0	0	0
Sardegna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sicilia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toscana	0	0	9,5 T.	17,2 T. 0,08 TFT	21,5 T. 0,17 TFT	31,9 T. 0,84 TFT	37,7 T. 0,92 TFT	40,4 T. 1 TFT	41,6 T. 1 TFT	48,9 T. 1,2 TFT	78,1 T. 1,4 TFT
Umbria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,54 T. 1,5 UM	0,54 T. 1,5 UM
Valle d'Aosta	0,521	0,534	0,535	0,501	0,501	0,388	0,380	0,346	0,405	0,565	0,504
Veneto	3,5 T.	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,82 ST	3,82 T. 1,16 ST	3,88 T. 2,07 ST	24,36 T. 1,17 ST	24,47 T.

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2013

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. In Campania Trenitalia è gestore anche della linea 2 di metropolitana ma in questo caso non si è in grado di dividere gli stanziamenti per questo servizio e quelli regionali di Trenitalia.

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 105 milioni di euro per l'acquisto di 15 nuovi treni. Da segnalare poi il **Lazio** dove almeno sull'acquisto del materiale rotabile, grazie ai Fondi FAS in passato ed ora ai fondi regionali, vengono ogni anno spesi circa 35 milioni di euro destinati a Trenitalia. La Provincia di **Bolzano** con 34 milioni di euro finanzia l'acquisto di 4 nuovi treni FLIRT a 6 carrozze per le linee Merano-Bolzano e Fortezza-S. Candido.

Solo recentemente la Regione **Calabria** è riuscita a finanziare con 30 milioni di euro l'investimento, con la compartecipazione statale e di Trenitalia, per l'acquisto di 7 mezzi a trazione elettrica a quattro vagoni.

La **Toscana** ha speso 22,3 sempre con una ennesima dimostrazione di costanza negli anni, mentre la **Valle d'Aosta** con 20,5 contribuirà all'acquisto di 5 convogli bimodali, a cui parteciperà con un cofinanziamento anche lo Stato. In **Emilia-Romagna**, sono 20 i milioni di euro destinati a FER per nuove locomotive e vagoni, mentre in Provincia di **Trento** sono 17 i milioni spesi per l'acquisto di 2 nuovi treni destinati a Trenitalia. In **Campania** sono 14,3 finanziati per l'acquisto di nuovi treni ETR per Circumvesuviana, il revamping di 13 treni Sepsa e l'acquisto sempre per Sepsa di 12 nuovi convogli. In **Veneto** a Sistemi Territoriali sono andati 12,9 mln ed in **Piemonte** sono stati spesi 10,5 milioni per nuovi treni. In **Puglia** sono stati spesi 8,2 milioni di euro per i treni di Ferrovie Appulo Lucane mentre per il 2013 anche la **Sardegna** ha deciso di contribuire con 7,6 milioni di euro per l'acquisto di 3 unità di trazione per le linee suburbane di Sassari. 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** è fermo il piano di cofinanziamento regionale per l'acquisto di treni Minuetto avviato negli ultimi anni e nessun investimento risulta nel 2013.

RISORSE REGIONALI AGGIUNTIVE 2003/2013 PER MATERIALE ROTABILE (in Mln di €)

Regione	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Abruzzo	1,5 T.	0	1 T. 1,5 FS	0,5 T.	0	0	0	0	4,2 FS	0	0
Basilicata	0	0	0	9,46 FAL	1 T.	1 T. 0,3 FAL	1 T. 0,843 FAL	1 FAL	1,3 FAL	5 FAL	5 FAL
Calabria	0	0	0	0	0	0	6 FC	16,3 FC	0,5 FC	3 FC	30 T.
Campania	0	2,065 C.	8,57 T. 18,59 C.	9,1 T. 14,46 C. 2,51 MCNE	0,7 T. 11,86 C. 3,37 MCNE	1,4 T. 11,66 C. 0,88 S. 13,26 MCNE	19,71 C. 1,48 S. 5,41 MCNE	60 C. 15 S. 2 MCNE	9,5 MCNE 10,14 S.	6 C. 2,5 MCNE 16 S.	10,3 C. 4 S.
Emilia-Romagna	3,551 T.	7,898 T.	16 FER	10,643 T. 25 FER	10 FER	8 T. 8,5 FER	22 FER	13,8 FER	0	36 FER	20 FER
Friuli V. G.	0	1 T.	7,665 T.	6,835 T.	0	0	2,7 FUC	18,2 T.	0	0	0
Lazio	10 T.	17,15 T.	18,21 T.	4,98 T.	28 MT	29 MT	29 MT 35 T.	35,1 T.	35,1 T.	35,1 T.	35 T.
Liguria	0	0	5,3	0	0,4	5,5	0,7	2,6	2,6	2,6	2,6
Lombardia	0	108,3 TN	45 TN	327,95 TN	72,19 TN	90 TN	7,98 TN	0	38 TN	0	105,6 TN
Marche	0	0	0	3,5	4,61	0	0	1,25	1,25	1,25	1,25
Molise	0	0	3,15	0	0	0	2,9	2,263	1,472	1,472	0
Piemonte	0	0	37 GTT	24,47 T. 38 GTT	3,38 T.	22,3 T. 13,67 GTT	37,24 T. 6,25 GTT	0	10,5 T. 11 GTT	10,5 T.	10,5 T.
Puglia	0	25 FSE 10,5 FAL	32,73 T. 12,42 FSE 3,5 FG	16,5 FT	13 FT	18,5 FSE 9,5 FG	5 FAL 2,5 FSE 3,3 FG 6,6 FT	20 FSE 40 FAL	19,6 FAL 3,75 FG	12,1 FG 5,2 FT	8,2 FAL
Sardegna	0	0	0	0	0	0	4,89 T.	4,89 T.	2,38 T.	28 T.	7,65 AR
Sicilia	0	0	22,65 T.	14,95 T.	6,9 T.	8,05 T.	0	0	12 T.	12 T.	0
Toscana	12,5 T.	8,1 T. 4,6 TFT	8,1 T. 4,6 TFT	10 T. 0,5 TFT	10 T.	5 T.	5 T. 3,6 TFT	5 T.	0	48 T. 1,7 TFT	22,3 T.
Pr. Aut. Trento	12 TM	7,8 T. 12 TM	7,8 T. 12 TM	7,8 T.	7,8 T.	7,8 T.	0	0	0	0	17 T.
Pr. Aut. Bolzano	0	0	37,8 SAD	0	58 T.	58 SAD	0	0	0	42 SAD	34 T.
Umbria	0	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
Valle d'Aosta	0	0	0	0	0	7,273	0	0	0	0	20,5
Veneto	0	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

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2013

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; AR = ARST

Chi ha investito di più in valore assoluto per i servizi aggiuntivi ed il materiale rotabile **nel periodo 2003-2013**, quello in cui effettivamente le Regioni hanno iniziato a contribuire, è la **Lombardia**, 635,7 mln di Euro per i servizi e circa 795 per il materiale rotabile, per un totale di circa 1.430 milioni di euro.

Al secondo posto la Provincia di **Bolzano** con 570 milioni di euro spesi negli ultimi 10 anni. Segue il **Lazio** che però, nella somma di oltre 540 milioni di euro, include parte dei servizi effettuati dalle due linee ATAC della metropolitana romana e quindi non può essere paragonata agli investimenti fatti in altre realtà regionali. Continua con investimenti costanti la **Toscana**, con oltre 520 mln di Euro complessivi, di cui 333 per i servizi aggiuntivi e 149 per nuovo materiale rotabile. Segue l' **Emilia-Romagna** con 462 mln. Chi in passato ha dato molto per questo tema è la **Campania**, con oltre 414 milioni in totale, Regione che però ha rallentato nei finanziamenti negli ultimi 3 anni. Seguono la Province Autonome di **Trento** con 370 mln, il **Piemonte** (362 milioni) e il **Veneto** (330 mln di euro).

Tra le Regioni del Mezzogiorno mostra buoni risultati anche la **Puglia** grazie ad uno 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. Segue il **Friuli Venezia Giulia** con oltre 190 mln.

A notevole distanza rispetto alle prime troviamo la **Sicilia** (76,55) e **Liguria** (70 milioni) entrambe Regioni a forte domanda di pendolarismo. La **Calabria** segue con 66 milioni (grazie all'ultimo finanziamento sul materiale rotabile) e poi la **Sardegna** ha investito sull'acquisto di nuovi treni negli ultimi 3 anni con 47,8 mln. Nel resto del Paese le risorse stanziati per i pendolari sono ancora più esigue: è il caso di **Umbria** ed **Abruzzo** (entrambe intorno ai 38 mln) e **Basilicata** (oltre 36 mln). Ancora peggiori i risultati di **Valle d'Aosta** (33 milioni) e **Marche** (con 31,5 milioni stanziati).

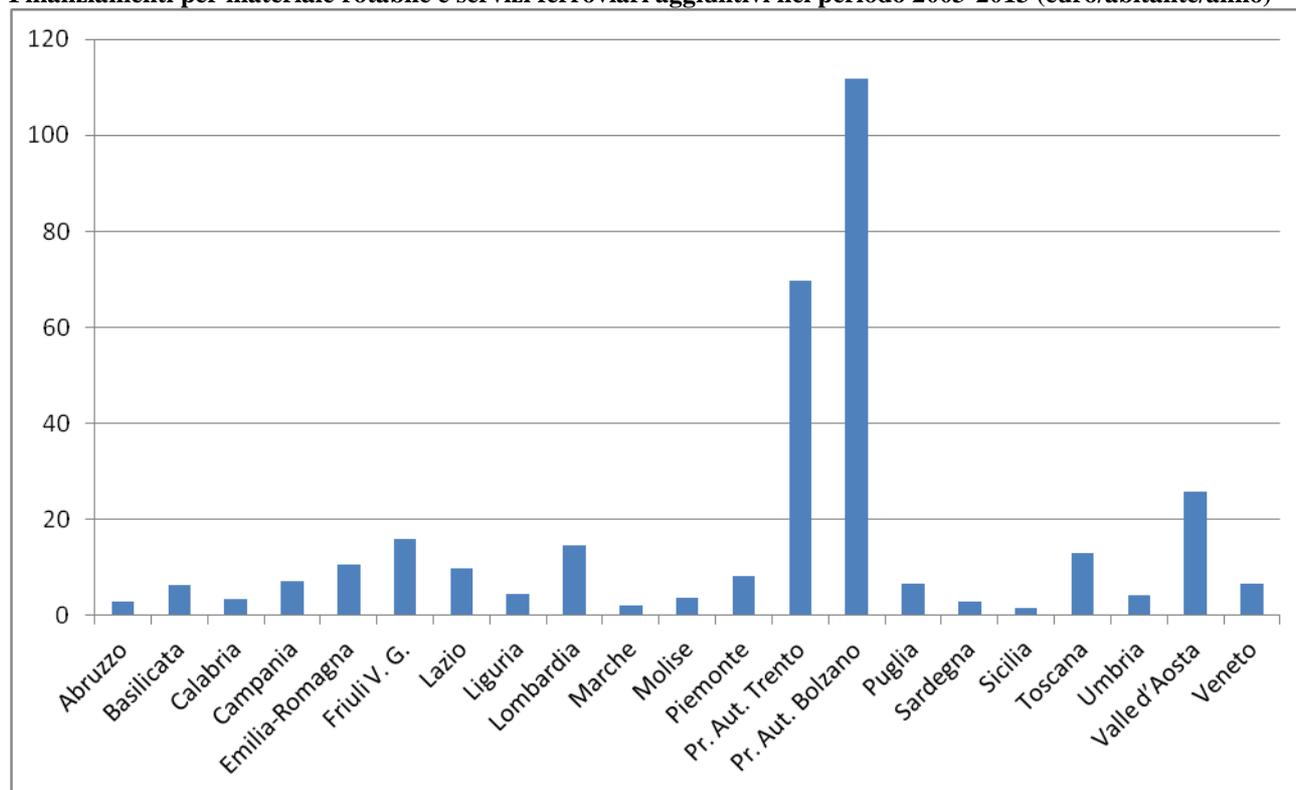
**RISORSE REGIONALI TOTALI NEL PERIODO 2003-2013
(SERVIZI E MATERIALE ROTABILE)**

Regione	Totale servizi (in Mln di Euro)	Totale materiale rotabile (in Mln di Euro)	Finanziamenti per abitante all'anno (in Euro)
Abruzzo	30,22	8,7	3
Basilicata	10,85	25,903	6,4
Calabria	10,898	55,8	3,4
Campania	141,02	273,885	7,2
Emilia-Romagna	281,97	181,39	10,6
Friuli V. G.	155,9	36,4	15,9
Lazio	228,8	311,64	9,7
Liguria	47,4	22,3	4,5
Lombardia	635,7	795,02	14,6
Marche	18,46	13,11	2,1
Molise	0	11,257	3,6
Piemonte	137,84	224,81	8,2
Pr. Aut. Trento	278,49	92	69,8
Pr. Aut. Bolzano	340,67	229,8	111,7
Puglia	1,5	267,9	6,7
Sardegna	0	47,81	2,9
Sicilia	0	76,55	1,5
Toscana	333,41	149	13,1
Umbria	4,08	33,3	4,2
Valle d'Aosta	5,18	27,77	25,9
Veneto	88,47	241,94	6,7

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2013

In **proporzione al numero di abitanti** delle singole Regioni possiamo capire ancora più nel dettaglio chi è stato virtuoso e chi meno. 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 circa 111 euro ad abitante tra il 2003 ed il 2013. Anche l'altra Provincia Autonoma, quella di **Trento**, mostra buoni risultati (quasi 70 euro/abitante/anno), seguita da **Valle d'Aosta** e dalla **Lombardia** (Regione più popolosa d'Italia con 10 milioni di abitanti). Al contrario Regioni come la Calabria, l'Abruzzo, ma soprattutto la **Sicilia**, con soltanto 1,5 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 2003-2013 (euro/abitante/anno)



Elaborazione Legambiente 2013

Alcune Regioni hanno destinato parte dei **fondi FAS** 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 nel 2012 e nel 2013 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 (addirittura la cifra record di 15,34 milioni di Euro), dall'Emilia-Romagna (3,5 milioni) e dal Veneto (1,09 milioni di Euro), a cui segue la Liguria (1 mln di Euro). Se si osserva il dato relativo al totale delle penali applicate, tenendo presente che nelle Regioni a Statuto Speciale tali sanzioni sono previste solo dal 2009, si nota come le somme in alcuni casi siano importanti; tra le più significative le penali in Lombardia con 75,45 mln di Euro, in Emilia-Romagna (22 milioni) ed in Veneto con un totale di 16 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 2001-2012

Regione	Penali 2012 (in mln di Euro)	Penali 2001/2012 (in mln di Euro)	Destinazione delle risorse recuperate nel 2012
Lombardia	15,34	75,45	Bonus per abbonamenti e ulteriori servizi aggiuntivi
Emilia-Romagna	3,5	22	Agevolazioni tariffarie e bonus mensili
Veneto	1,09	16	Bonus per abbonamenti e biglietti
Lazio	n.d.	11,10	Servizi aggiuntivi
Toscana	1,43	9,17	Bonus per abbonamenti e biglietti
Campania	n.d.	7,87	Revamping materiale rotabile
Liguria	1	7,68	Copertura servizio ferroviario
Piemonte	0,91	6,24	Miglioramento qualitativo del servizio
Marche	n.d.	3,96	Bonus per abbonamenti
Umbria	0,37	1,658	Servizi aggiuntivi
Puglia	0,585	0,845	Iniziative per la mobilità sostenibile
Basilicata	0,12	0,55	Miglioramento dell'informazione per l'utenza
Pr. Bolzano	0,297	0,491	Miglioramento qualitativo del servizio
Molise	0,199	0,438	n.d.
Valle d'Aosta	0,012	0,434	Una parte è stata inserita direttamente nel bilancio regionale, un'altra riguarda bonus

Friuli Venezia Giulia	n.d.	0,203	Servizi aggiuntivi
Abruzzo	0	0,14	Decurtazione dal corrispettivo
Pr. Trento	0	0,094	Bonus abbonamenti
Calabria	0	0	-
Sardegna	0	0	-
Sicilia	0	0	-

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2013.

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.

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 la quasi totalità dei viaggiatori quotidiani della Regione, **oltre 209.000 al giorno**. La condizione attuale, sicuramente deficitaria rispetto alle richieste dei pendolari, ha portato alla costituzione di

almeno 22 tra comitati ed associazioni di pendolari; in particolare su alcune linee, come la **Cuneo-Torino** e la **Genova-Alessandria-Torino**, le criticità riguardano la quantità di carrozze disponibili ed il conseguente sovraffollamento dei treni che molto spesso impedisce un regolare svolgimento del servizio. 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.

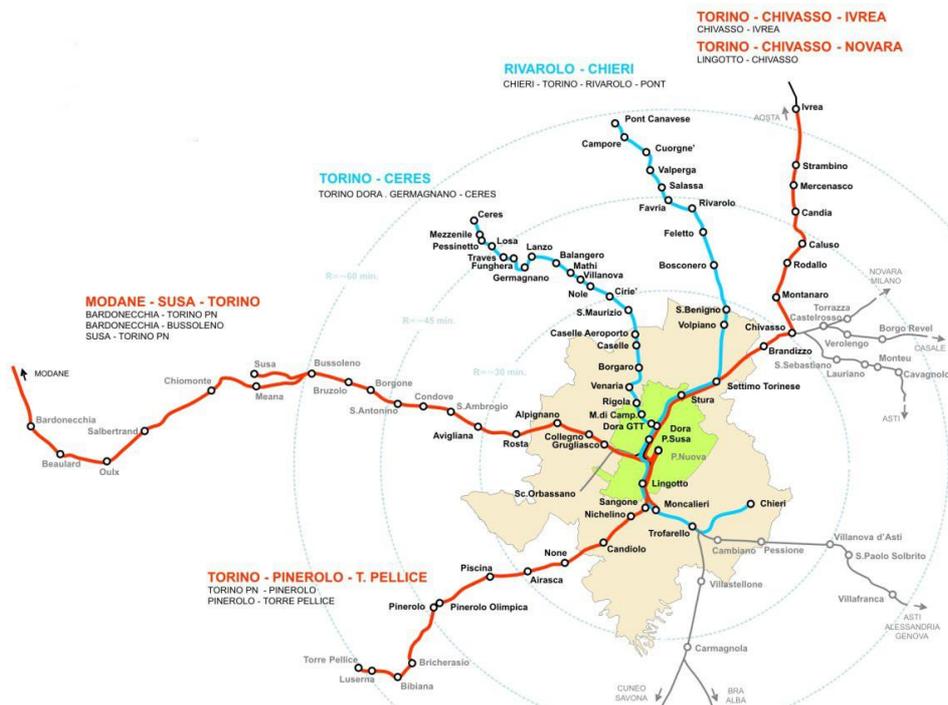
Più recentemente, nel corso del 2012, si sono costituiti nuovi comitati pendolari in seguito alla soppressione di 12 tratte ferroviarie piemontesi. Per quanto riguarda il Piemonte questa è proprio **la scelta più grave presa nell'ultimo anno con la sostituzione del servizio su ferro con quello su gomma**. 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 ha ricevuto una drastica riduzione di corse che ne mina in modo significativo la reale utilità e la futura esistenza.

Sulla **Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza** è davvero a rischio di chiusura il servizio ferroviario. Sono diversi i tagli ai servizi che interessano questa linea a partire dal prossimo orario invernale che vedrà una ulteriore riduzione di corse. Questo ha portato anche alla chiusura del deposito locomotive di Cuneo, essenziale e necessario per la manutenzione dei mezzi che percorrono la linea Cuneo-Ventimiglia. Oltre a questo preoccupa la carenza di fondi per la manutenzione straordinaria, con 27 milioni di euro destinati ad essere spalmati sui 50 km di tratta. Inoltre i tempi di percorrenza tra Cuneo e Torino mediamente arrivano ad 1 ora e mezza per 90 km, ritardi abituali esclusi. I principali problemi strutturali sono il mancato raddoppio della linea a binario unico tra Cuneo e Fossano, causa di frequenti ritardi legati agli incroci e l'assoluto disinteresse soprattutto da parte francese per il potenziamento del collegamento oltrefrontiera verso Nizza e la Liguria di confine, nonostante un buon traffico viaggiatori.

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

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 la fermata sotterranea di Dora ed una nuova stazione a Rebaudengo dove gli impianti sono stati predisposti per l'innesto della linea GTT per l'aeroporto di Caselle. Nonostante il grande vantaggio creato dal nuovo Sistema Ferroviario Metropolitano è da sottolineare come i tempi di realizzazione per quest'opera si siano allungati enormemente nel corso degli ultimi anni: inizialmente infatti il completamento era previsto per il 2006. La realizzazione di un vero sistema di linee suburbane 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.



Nodo ferroviario e linee pendolari della provincia 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 3 anni sono costretti ad effettuare un cambio a Chivasso con evidenti problemi di rottura di carico ed aumento dei tempi di percorrenza. Il problema riguarda quindi l'elettificazione della **Aosta-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 stazioni 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". 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**.

Recentemente è stato deciso un ingente finanziamento di 521 milioni di euro da parte del Governo per riqualificare la tratta che collega **Aosta a Chivasso**. Una montagna di denaro che dovrà essere speso nel triennio 2014-2016, ma con il vincolo di presentare entro il 30 giugno del 2014 i progetti, altrimenti i finanziamenti verranno dirottati altrove.

Da ultimo in Piemonte si registrano notevoli disagi a chi era solito **effettuare viaggi per e dalla Liguria**. Il taglio è enorme: 6 treni nella tratta Ventimiglia-Taggia, 8 tra Ventimiglia e Savona, 2 tra Genova e Alessandria, uno tra Novi Ligure e Genova, uno da Arquata Scrivia a Genova. I sacrifici richiesti ai viaggiatori tra l'entroterra ligure e della bassa piemontese, un flusso di circa 4.000 persone al giorno, sono enormi: si tratta di un quarto dei convogli circolanti in precedenza.

I tagli si aggiungono ad ulteriori cancellazioni già attuate dalla Regione Piemonte nei mesi scorsi: la coppia di treni tra Genova e Alessandria in partenza alle 21, il treno degli studenti del mattino tra Savona e Ceva e la cancellazione di tutti i bus che da Cuneo percorrevano la tratta Pieve di Teco-Ormea.

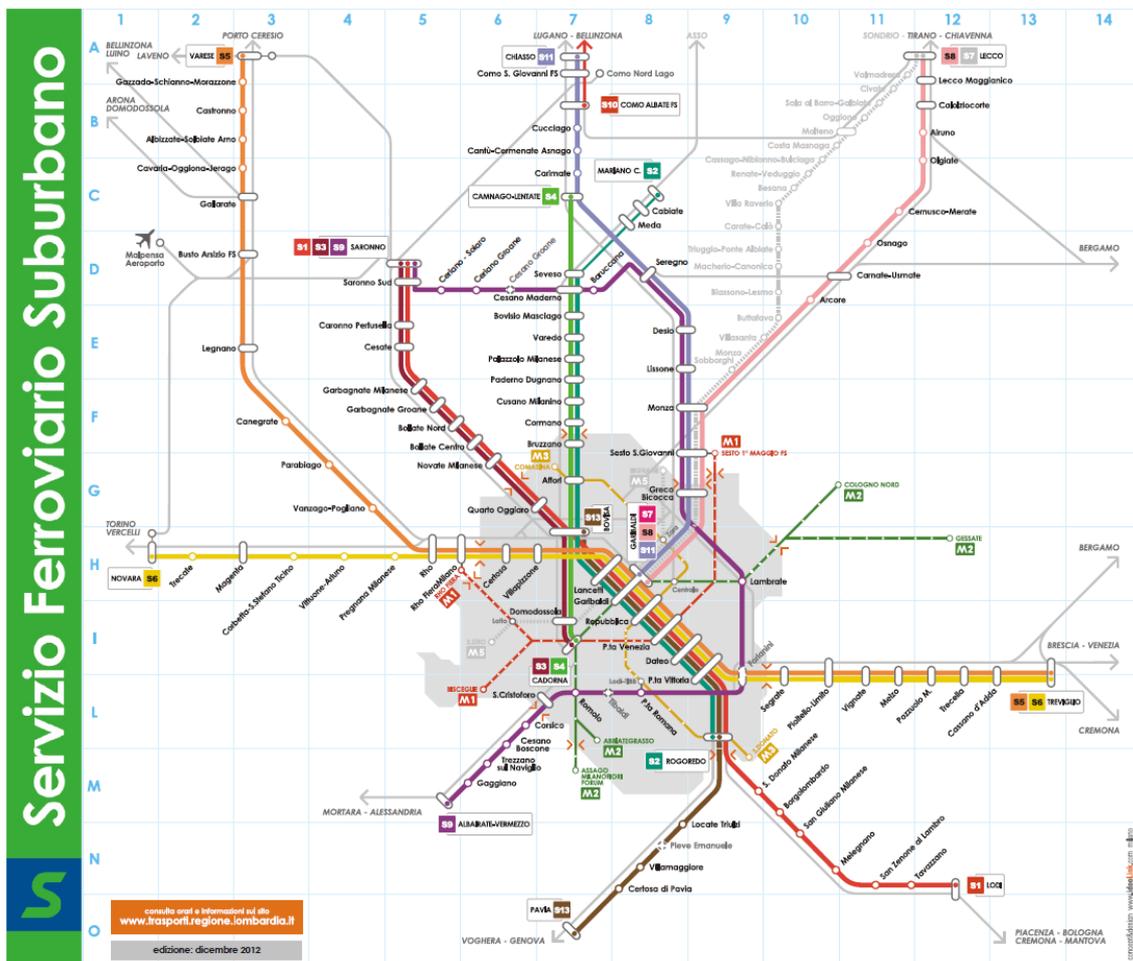
Il Nodo di Milano è certamente il più importante in Italia per la quantità di persone che quotidianamente vi si recano e transitano; in Lombardia circa **670 mila persone ogni giorno** si spostano per motivi di lavoro e di studio e larga parte di questi ha come destinazione proprio Milano.

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.

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 sono a rischio le nuove metropolitane milanesi, le **linee M4 e la M5**. La prima ha già visto negli ultimi anni un forte ridimensionamento, dando per scontato che solo 2 fermate su 22 (da Linate alla stazione Forlanini) saranno pronte rispetto a quanto previsto 5 anni fa dal primo dossier di candidatura per l'esposizione universale, mentre il resto dovrebbe slittare al 2018. Problemi anche per la linea 5, del valore complessivo di 2 miliardi, di cui il primo tratto (Garibaldi-Bignami), già costruito, dovrebbe essere aperto nel 2014, con un ulteriore slittamento viste le precedenti previsioni di apertura nel corso di quest'anno. Il secondo tratto (Garibaldi-San Siro) ha bisogno di un incremento di risorse per almeno 100 milioni.



Linee S e metropolitane a Milano (Fonte: Regione Lombardia)

Tra le infrastrutture ferroviarie che procedono a rilente 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).

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 sono negative le notizie sul **raddoppio della tratta tra Abbiategrasso e Mortara** vista la definizione dei tempi che sposta la sua realizzazione al 2015.

Nella città di **Milano** purtroppo proseguono a rilento linea 4 della metropolitana (progettata oltre 20 anni fa e lungi dall'essere realizzata visto che le ultime previsioni parlano di un'apertura nel 2018) e gli interventi di riqualificazione tra Milano Porta Romana e Milano San Cristoforo, che prevedono la realizzazione di due nuove fermate sulla linea esistente, a Porta Romana ed a Tibaldi. Sarebbe poi 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. 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. 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.**

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. In altri casi si è di fronte ad un **problema infrastrutturale**, come per i pendolari di Cremona, dove i collegamenti con Milano vedono la presenza del binario unico fino alla stazione di Treviglio Ovest e quindi una frequenza limitata dei treni e un rallentamento nel passaggio dei convogli. Una situazione simile è quella dei pendolari di Molteno, ed in generale della Brianza tra Erba e Monza, dove è presente una linea ferroviaria di 29 km interamente a binario unico. La tratta rientra nel progetto delle linee S (S7) ed ha visto un recente finanziamento per nuovo materiale rotabile, ma dovrà necessariamente essere raddoppiata e potenziata per permettere un efficiente servizio ai cittadini di un'area densamente abitata 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
FS 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

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 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 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. Nel corso del 2013 **altri guasti si sono segnalati tra Sondrio e Colico** ed il risultato è stato drammatico per i pendolari, con ritardi e cancellazioni dei treni.

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, ed è stata raddoppiata la tratta tra Camposampiero e Castelfranco Veneto.

Nel corso dell'ultimo anno sono stati pubblicati i risultati del tavolo di lavoro relativo allo schema di **orario cadenzato** che dovrebbe entrare in vigore proprio in questi giorni con il cambio di orario. Esso prevede un sistema di treni regionali veloci per collegare Vicenza con Verona e Padova con Venezia. Altri regionali, più lenti, percorreranno 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 porterà un notevole incremento del passaggio dei treni almeno nelle aree con maggiore domanda, essenzialmente i capoluoghi di provincia. L'aspetto paradossale e che riguarda **un tema fondamentale nel settore dei trasporti, quello della comunicazione**, è che a pochi giorni dall'entrata in vigore del nuovo orario i pendolari veneti non potevano conoscerne i dettagli mentre al tempo stesso il portale delle ferrovie tedesche, DBahn, pubblicava l'intero nuovo orario.

Sempre nel 2013 sono state costruite nuove stazioni ferroviarie, sono state ristrutturare altre stazioni, è stato realizzato il quadruplicamento della linea Padova-Mestre, è stata in parte riattivata la Linea dei Bivi ed è in parte completata la riorganizzazione del nodo di Venezia Mestre.

Al momento però **nessun servizio SFMR è entrato in servizio**.

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.

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



Il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano 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.

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**. Nei circa 30 km che separano le due città convergono anche buona parte dei pendolari dal resto della Regione con carrozze per la maggior parte fatiscenti ed inevitabili ritardi. Già alla **stazione di Ponte di Brenta** (nei pressi di Padova) i treni arrivano in ritardo costante ed a questo si aggiunge la condizione di estremo degrado della stessa stazione. I pendolari ormai da anni lamentano problemi di sicurezza, assenza di parcheggi e mancanza di riparo in caso di pioggia, con il paradosso della stazione nuova già realizzata nei pressi di quella fatiscente ma ancora non aperta per la mancanza del parcheggio di scambio (i cui lavori sono iniziati solo in questi giorni dopo anni di attesa). Non va meglio se si vuole raggiungere Venezia Santa Lucia anzi, in questo caso si assiste sempre più frequentemente ad un incolonnamento dei treni con ritardi che raggiungono i 20 minuti.

La vera novità, in negativo, del 2013 sui percorsi interregionali 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.

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 su una delle principali direttrici nazionali, allibiti dal comportamento della Regione Veneto che ha giustificato questa scelta per utilizzare i fondi risparmiati per finanziare l'orario cadenzato.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Padova-Venezia Mestre	28	5	55	Sovraffollamento e ritardi
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 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 imminente del nuovo orario invernale la linea subirà 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 troveranno a stiparsi nei treni provenienti da Bologna, sempre molto affollati.

Nel corso del 2013 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.

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 e che non vengono sostituiti con alternative di collegamento per le stazioni dove fa fermata, ormai esistono due soli Frecciargento da Roma, ed i 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, il che porta a far salire i tempi di percorrenza in alcuni casi ad oltre 3 ore, per una distanza di appena 65 km. Stessa situazione si riscontra tra Monselice ed Adria, dove il treno delle 7.32 obbliga ad 1 cambio ed arriva a destinazione 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. Ed è proprio quello che succede in tratte 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.



Pendolari della Padova-Calalzo

I collegamenti ferroviari tra **Calalzo e Padova** sono sempre più a rischio con le corse che 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.

Sulla disastrosa situazione della linea ferroviaria Calalzo-Padova, che ogni giorno raccoglie un 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 20 coppie di treni al giorno con le ultime corse limitate alle ore 21. 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 rischia di subire un ulteriore ridimensionamento con l'entrata in vigore dell'orario cadenzato.

Il **nodo di Genova** è particolarmente delicato per il costante aumento del numero di pendolari che si sposta in treno (oltre 105mila 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**.

Peggiora invece anno dopo anno la condizione dei pendolari di una delle tratte metropolitane più frequentate ed affollate d'Italia: la **Genova Voltri-Genova Nervi**. 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, confermate anche nel 2013, contro le 51 del 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.

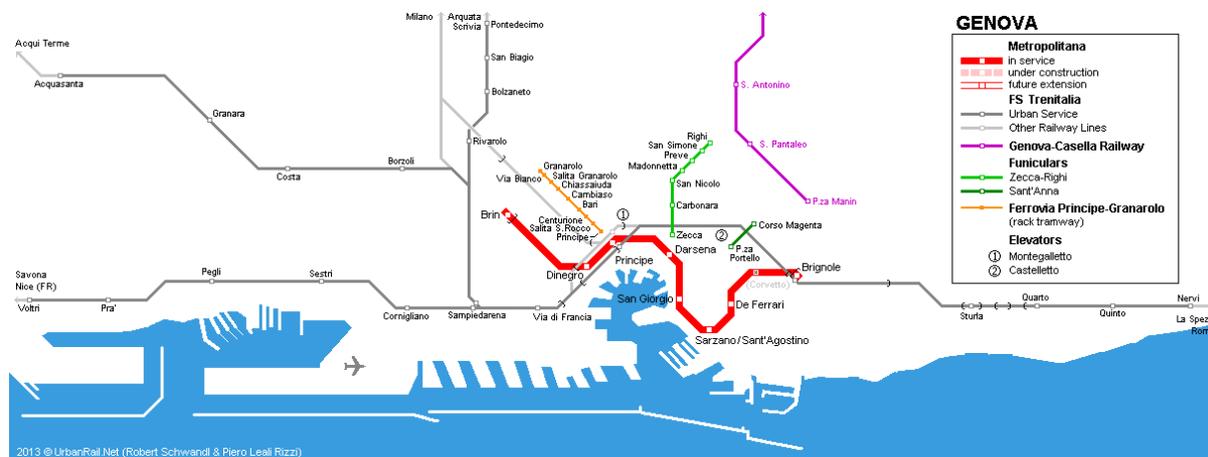
Queste infrastrutture sono di vitale importanza soprattutto vista l'apertura del **prolungamento della metropolitana** in direzione di Brignole, avvenuta a fine 2012 con 2 anni di ritardo, che ha portato un aumento sensibile dei viaggiatori su ferro nel capoluogo ligure in direzione est. A tal riguardo preoccupa la mancanza del materiale rotabile necessario a garantire l'offerta del servizio sulla metropolitana; sono infatti 14 in tutto i treni necessari per incrementare il servizio, ma ne arriveranno solo 7 tra il 2013 ed il 2014. Ora risulta 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). Ancor più urgente ed allarmante visto il quadro economico è l'attivazione del prolungamento verso ovest, **da Brin a Canepari**. Addirittura in questo caso su 269 milioni di euro previsti per l'opera non ci sono fondi disponibili.

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.

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

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. Ma non va meglio nella zona del **Tigullio**. Qui i pendolari temono che oltre ai tagli già verificati nella regione, si intervenga sulla tratta ferroviaria costiera per velocizzare la linea (sostituzione degli Intercity con i Frecciabianca) vedendo così sacrificate le fermate

nel loro territorio. Attualmente vi sono solo due coppie di treni da e per Roma che effettuano le fermate nel Tigullio, e dall'ultimo cambio di orario questa zona della Liguria ha perso anche uno dei treni più utilizzati dai pendolari perché in partenza da Genova verso le 19.00, sostituito anche in questo caso da un Frecciabianca che non effettua fermate tra Genova e La Spezia.



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 208mila, 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 Metropolitan** - 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 RuffilloMazzini-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 Metropolitan, 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 futura 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 Metropolitan di Bologna è rimandato al 2015**.

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.

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
Porretta Terme-Bologna	69	15	65	Mancanza di materiale rotabile
Modena-Sassuolo	19	11	38	Sostituzione di corse con autobus

Un altro intervento necessario è il ripristino del collegamento fra **Bologna e Ravenna** attraverso la vecchia linea per Budrio, Medicina, Massa Lombarda, Lugo che permetterebbe ai pendolari della zona a Nord Est di Bologna una notevole riduzione dei tempi di percorrenza rispetto al percorso effettuato in auto. A tutto ciò si dovrebbe affiancare il potenziamento della tratta tra Bologna e Ancona con 4 binari, in modo da aumentare la capacità di trasporto e velocizzare le linee verso la direttrice Adriatica. 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 i numeri di carrozze inferiori 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.

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.

I pendolari del Comitato per la **ferrovia Porrettana** (linea storica che unisce Bologna e Firenze) sono ormai esasperati perché vedono ogni anno la continua decadenza della linea, la mancanza di nuovi treni e la totale assenza della necessaria manutenzione sui treni attualmente utilizzati, con guasti sempre più frequenti. I pendolari, circa 10.000 al giorno su questa linea, denunciano continue soppressioni e quotidiani ritardi e scelte totalmente sbagliate come quella di inserire treni a doppio piano in orari di non pendolarismo, con la conseguenza di viaggiare semivuoti, mentre in orari di punta le composizioni dei convogli risultano insufficienti.

Anche la **Linea Modena-Sassuolo, lunga 19 km**, è una di quelle tratte ferroviarie che necessita di investimenti urgenti, mentre al contrario negli ultimi mesi ha visto tagli al servizio. Entro la fine del 2013 sembrano molto probabili ulteriori tagli al servizio, una sorta di ultimo stadio prima della soppressione dell’intera linea con **la sostituzione delle corse con autobus**, soluzione che allontanerebbero gli utenti dal trasporto pubblico costringendoli all’utilizzo dell’automobile. Al contrario è necessario il rilancio della linea, valutando le soluzioni tecnicamente più idonee ad attirare nuovi utenti e a trasformarla davvero in una “metropolitana di superficie” che sia concorrenziale con l’automobile in quanto a tempi di percorrenza, costi, comodità.

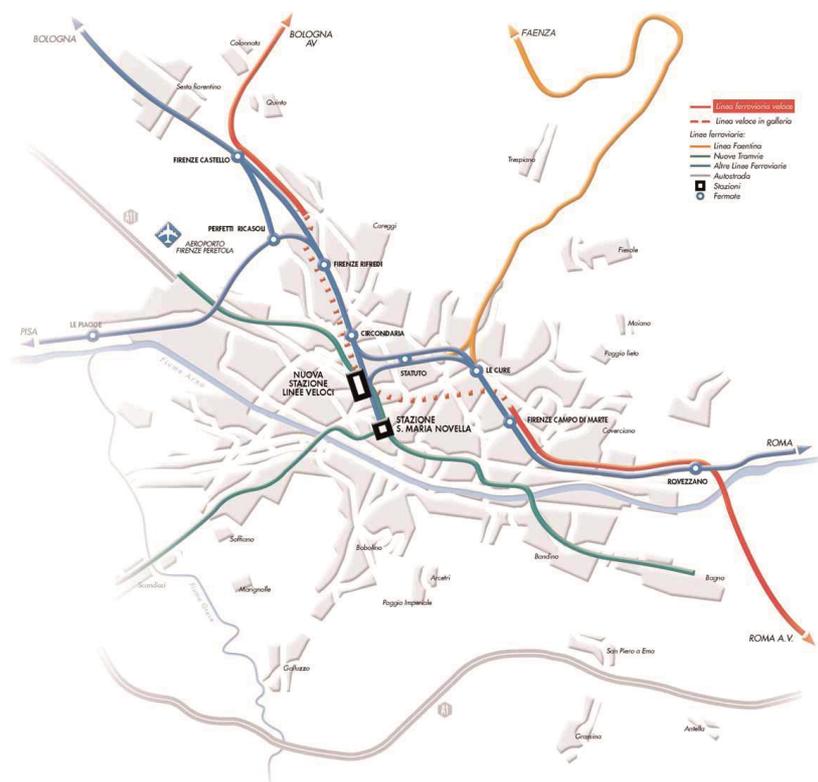


Sviluppo previsto del Sistema Ferroviario Metropolitano di Bologna
(Fonte: SFM Provincia di Bologna)

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 che vede il passaggio di convogli estremamente vecchi, frequentati però da almeno 2.700 pendolari ogni giorno (con **un incremento nell'ultimo anno del 14%**), e che per 5 anni consecutivi è stata "eletta" la linea peggiore della Regione Toscana. Oltre ad essere utilizzata giornalmente da lavoratori e studenti, 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.

Sarebbe necessario anche il raddoppio della **tratta Empoli-Siena** della direttrice per Firenze, ma anche il rilancio della tratta **Siena-Grosseto** dove transita un solo treno (lentissimo) per senso di marcia nell'orario tra le 7 e le 9. Una linea non elettrificata e tutta a binario unico che però rappresenta una straordinaria risorsa per il futuro di territori che oggi non hanno alternative per muoversi al trasporto su gomma. Purtroppo a causa della recente alluvione che ha colpito le due province, la linea ha subito una sospensione e richiede notevoli interventi dal punto di vista strutturale e della messa in sicurezza.



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 in parte iniziato 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.

Desti 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 futuro di una delle Freccebianche in servizio sulla **linea Tirrenica**, per la quale sarebbe allo studio la deviazione di percorso su Firenze che indebolirebbe ancor di più il servizio a lunga percorrenza tra le città costiere della Toscana e le città di Roma e Genova.

Buone notizie vengono invece per la linea **Firenze-Pistoia-Lucca-Viareggio** dove giunge finalmente a compimento il lavoro di rimodulazione dell'offerta reso necessario dalla spending review: l'esito è 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.

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

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 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. Attualmente nelle politiche di riorganizzazione del servizio seguite ai tagli degli ultimi 2 anni sono stati sostituiti 12 treni con 24 autobus, causando così un crollo drastico dell'utenza perché vista la conformazione del territorio appenninico i bus, a causa del traffico ed in inverno del manto stradale innevato, non garantiscono affatto la puntualità.



Linea ferroviaria Porretta Pistoia-Porretta Terme.Bologna

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.

Anche la linea ferroviaria tra **Siena e Chiusi** mostra problemi significativi, con materiale vecchio e stazioni in disuso, ma al tempo stesso un'importante potenziale di sviluppo. 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.

Oggi **Roma** è dotata di diverse linee **Ferroviarie 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 ed alla realizzazione della nuova linea di metro C e della D, che purtroppo vede ancora una lunga attesa nella sola fase progettuale, di dotare la città di un sistema di mobilità su ferro degno di una grande città europea. Fare il pendolare **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 passeggeri ogni giorno, 75.000 sulla sola linea ATAC, si ritrovano con treni sovraffollati e vecchi, che di conseguenza necessitano di una manutenzione sempre maggiore e che non garantiscono la

puntualità delle corse. Solo lo scorso inverno si sono registrati 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. Sulla linea FR3 i viaggiatori al giorno sono 65mila, per un totale 140mila, e lamentano costanti disservizi ed uno dei livelli di sovraffollamento più alto della Capitale.

E' fondamentale 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. 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 70% del totale dei **560.000 pendolari laziali**, a cui si aggiungono coloro che raggiungono Roma saltuariamente o con altri mezzi su gomma e via aereo, circa 550.000.



Linea Roma-Fiumicino Aeroporto

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 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.

Un'altra linea decisamente penalizzata è la **Roma-Velletri**. I molti problemi riscontrati riguardano spesso le condizioni di viaggio in inverno, quando è frequente il congelamento di porte e parti dei vagoni oltre all'estremo affollamento che si verifica già dalle prime stazioni in cui transita il treno. In aggiunta non sono rari i casi in cui l'arrivo a Roma Termini si verifica con molti minuti di ritardo dovuti anche al mancato funzionamento di alcuni passaggi a livello presenti sulla tratta. Anche le soppressioni continuano a rendere ancora più drammatica la situazione dei pendolari di questa linea, in particolare quelle dei treni in partenza da Velletri alle 7:26 che causano non pochi disagi considerando che si tratta di convogli di una fascia oraria centrale sia per lavoratori che studenti. Molto spesso si tratta di chiusure della linea dovute al maltempo ma che in realtà evidenziano la fragile condizione di **un'infrastruttura vecchia e ormai inadeguata**.

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 (FR5)** e che ogni giorno è frequentata da circa 40.000 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. Proprio su questa linea recentemente 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. Su questa linea spiccano carenza di treni, scarsa pulizia, ritardi e cancellazioni senza preavviso né comunicazioni, mezzi super-affollati con le carrozze piene già dopo 2

fermate da Civitavecchia. 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.

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

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 dagli interventi prioritari continua a essere rinviata e senza prospettive vere di realizzazione. Completare gli ultimi 5 chilometri che ancora mancano per realizzare l'anello ferroviario di Roma, tra la stazione Nomentana e Tor di Quinto, e rinnovare la tratta realizzata per i Mondiali di calcio del 1990 e da allora abbandonata, porterebbe ad un sensibile miglioramento della mobilità urbana di Roma. Il progetto, di cui si parla da diverso tempo e per il quale sono già stati predisposti molti studi, permetterebbe di puntare a tre linee fondamentali di attraversamento della città fortemente integrate e al contempo di potenziare il servizio merci nell'area di Roma liberando le linee destinate al trasporto delle persone. Questo intervento sarebbe ancor più utile per la possibilità di intermodalità treno/metro+bici, con parcheggi e noleggi presso le stazioni.

Altra questione critica per i pendolari dell'area romana è quella della **linea C della metropolitana**. E' stata rimandata infatti per l'ennesimo anno l'apertura al pubblico della prima tratta operativa (Pantano-Parco di Centocelle), mentre per il 2014 le previsioni parlano dell'apertura dell'intera tratta **tra Pantano e Piazza Lodi**, sicuramente più funzionale per l'utenza. Il nuovo cronoprogramma degli interventi dovrebbe consentire l'apertura al pubblico nell'estate 2014 per la tratta Pantano-Lodi e nell'inverno 2015 per la stazione di San Giovanni, snodo fondamentale per collegare tutto il quadrante est della Capitale con la linea A ed il centro storico.

Proprio su questa direttrice insiste una delle linee suburbana 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. Il mese di Ottobre del 2013 è stato tra i peggiori della storia con costanti scioperi, guasti, malfunzionamenti, inconvenienti tecnici e addirittura uno scontro tra due convogli.

La linea Termini-Giardinetti in particolare 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.

La linea di ferrovie regionali FR7, 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.



Pendolari della Roma-Nettuno

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.



Ferrovie Regionali e Metropolitane di Roma, (Fonte: Atac)

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 3 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. Dei 310mila viaggiatori al giorno campani, quasi la totalità (circa 250.000) sono quelli che si dirigono quotidianamente nell'area di Napoli. Nell'area di Napoli dopo il completamento nel 2008 della linea a Monte del Vesuvio, 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
Cumana Napoli-Torregaveta	20	16	40	Tagli alle corse e treni vecchi

Negli ultimi 3 anni però in questa Regione si è assistito ad una riduzione dei servizi e degli investimenti nelle nuove infrastrutture di dimensioni drammatiche. 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 **riduzione del 40%** delle corse nella scorsa primavera per poi vederne riattivate solo una piccola parte. Una delle più gravi conseguenze dei tagli al trasporto ferroviario emerge nell'area di Napoli e della Campania, in cui viaggiano 310mila persone al giorno (quasi 150mila in meno rispetto al 2011), e che ha colpito in particolare gli utenti della Circumvesuviana. Le proteste, che si ripetono da ormai un anno, vedono insieme utenti e lavoratori della linea infuriati per l'eliminazione di un terzo delle corse giornaliere. 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, ma attualmente inutilizzati per difetti strutturali**. Dei 142 treni, **ne circolano giornalmente 40-43, mentre ne servirebbero 92**. 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 mesi 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 sui passaggi a livello.

Non va meglio sulle linee **Cumana e Circumflegrea** dove nelle sole ultime settimane sono rimasti fermi almeno il 30% dei treni con disagi gravissimi per i circa 60.000 pendolari quotidiani delle linee. Tra le

conseguenze inevitabili si inizia ad assistere al ritorno dei pendolari all'uso dell'auto privata, creando uno spropositato flusso mattutino di veicoli che si muove dalla provincia verso Napoli. Ma anche negli altri orari la mobilità delle persone viene decisamente limitata visto che l'ultimo treno da Napoli parte alle 20 e sono state cancellate decise di corse nei weekend.

Nulla è migliorato nel 2013, anzi i disagi delle linee suburbane in Campania sono decisamente aumentati.

Nonostante si sia scongiurato il fallimento dell'EAV, la società che gestisce Circumvesuviana, Circumflegrea e MetroCampania NordEst, situazioni drammatiche si sono vissute in tutta la Regione con casi di linee bloccate per giorni; addirittura 5 giorni per la MetroCampania NordEst in estate con la conseguente impossibilità da parte dei 12.000 pendolari dell'Aversa-Napoli di riuscire a giungere nel luogo di lavoro o di studio. La linea **Cumana** collega su un tracciato costiero di circa 20 km il quartiere di Montesanto, nel centro storico della città di Napoli, con la località costiera di Torregaveta nel Comune di Bacoli, attraversando l'area urbana occidentale ed il litorale dei Campi Flegrei lungo i Comuni di Pozzuoli e di Bacoli, popolosi centri da considerarsi ormai in continuità con la città. La linea **Circumflegrea** collega ugualmente Montesanto con Torregaveta, ma lungo un percorso più interno e più lungo (di 27 km), attraversando altri quartieri di Napoli (Soccavo, Traiano, Pianura) ed i Comuni di Pozzuoli e Quarto.

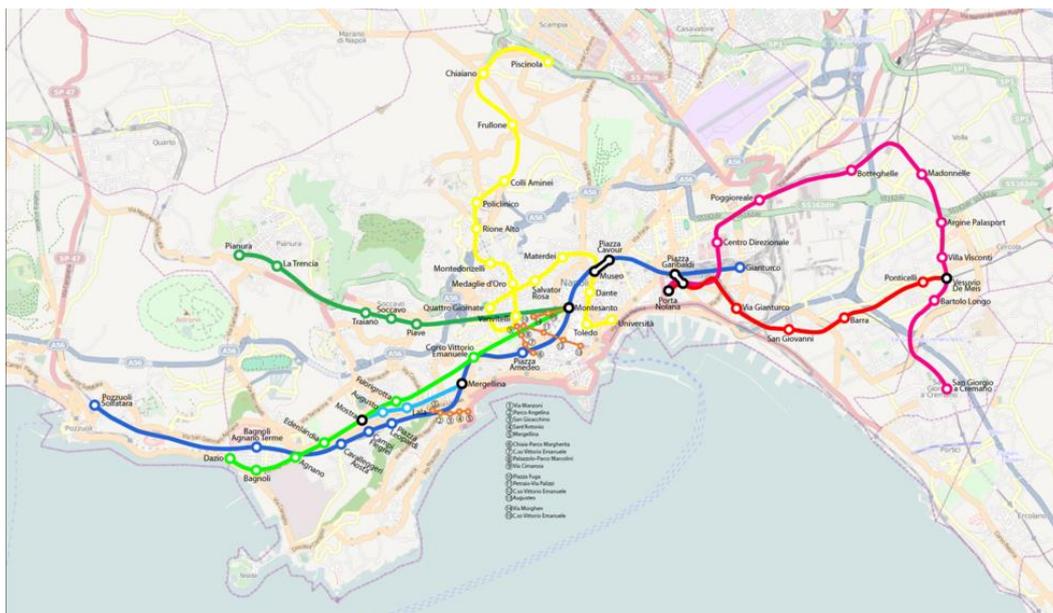
In realtà **i treni completano il percorso solo 3 volte al giorno**, in quanto il servizio ordinario si ferma a Licola, nel Comune di Pozzuoli, senza raggiungere quindi Torregaveta e non chiudendo il percorso ad anello. I lavori di raddoppio dei binari, avviati nel 1975 sono in corso ancora oggi perché gli unici tratti di raddoppio attualmente realizzati riguardano le tratte Montesanto-Bagnoli (km 8,450), Arco Felice-Torregaveta (km 5,900), Montesanto-Pianura (per complessivi km 7,460) e Pisani-Quarto (km 2,620).

I treni dell'ex Sepsa sono 30, 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. Dei 30 treni, **solo 11-12 circolano ogni giorno, scesi a 2 quest'estate**, mentre ne servirebbero 16 per garantire il servizio giornaliero. **Le stazioni sono fatiscenti, abbandonate e vandalizzate**, per buona parte sprovviste di biglietteria o di obliterate. 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**, 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.

I treni sono vecchi e manca la manutenzione, l'esempio più eclatante è stato un treno che si è fermato in un tunnel a Pozzuoli e sul quale si è sviluppato un principio di incendio, costringendo i passeggeri ad uscire dalla galleria a piedi.

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.

Infine altra situazione critica è quella delle **metropolitane di Napoli**. L'ultimo finanziamento per **la linea 1** è stato predisposto e proprio in questi giorni dovrebbero iniziare i lavori per il completamento, nonostante gli anni di attese e ritardi. 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 prevedeva tra gli interventi fondamentali quello dell'**interramento dei binari tra Palese e Santo Spirito e la variante della tratta tra Bari centrale e San Giorgio** che sarà completamente ridisegnata. Ma gli oltre 138mila 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 nel corso del 2013. Si tratta dell'attivazione dell'orario cadenzato per i servizi svolti da Trenitalia e da Fertramviaria 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 tratta dell'ennesimo caso di mancanza di fondi, vista la necessità di arrivare a 960 milioni di euro, considerati sia gli interventi a Nord del capoluogo pugliese sia quelli a Sud, contro gli stanziamenti disponibili di soli 390 milioni.

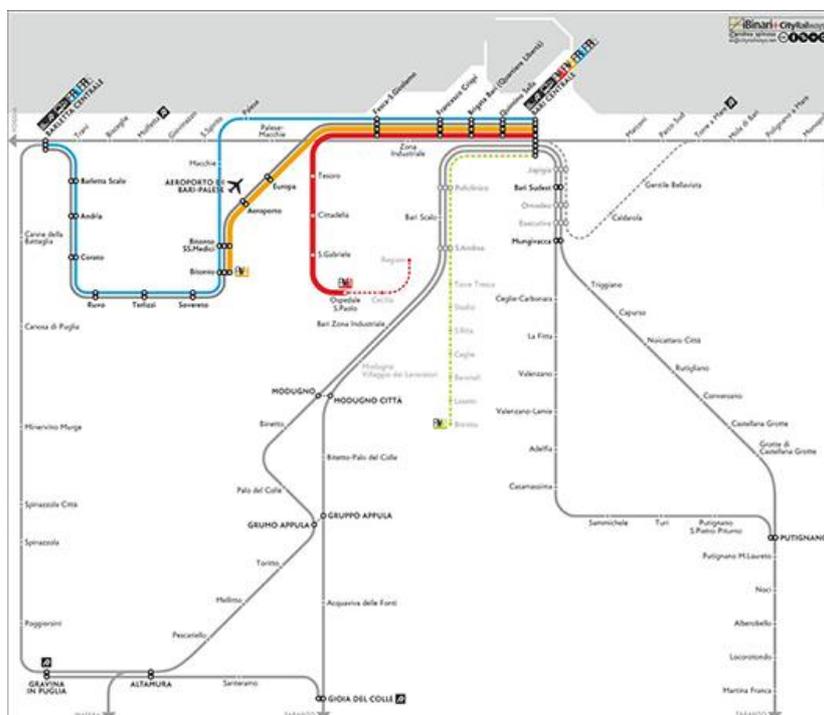
Ma nel frattempo altre linee vedono problemi quotidiani anche in questa Regione. Una delle peggiori è la **Brindisi-Taranto**, tratta di 70 km in cui i regionali effettuano 7 fermate. I pendolari lamentano l'assenza, e in alcuni casi la correttezza, degli annunci automatici che sarebbero almeno strumenti 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) 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

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.



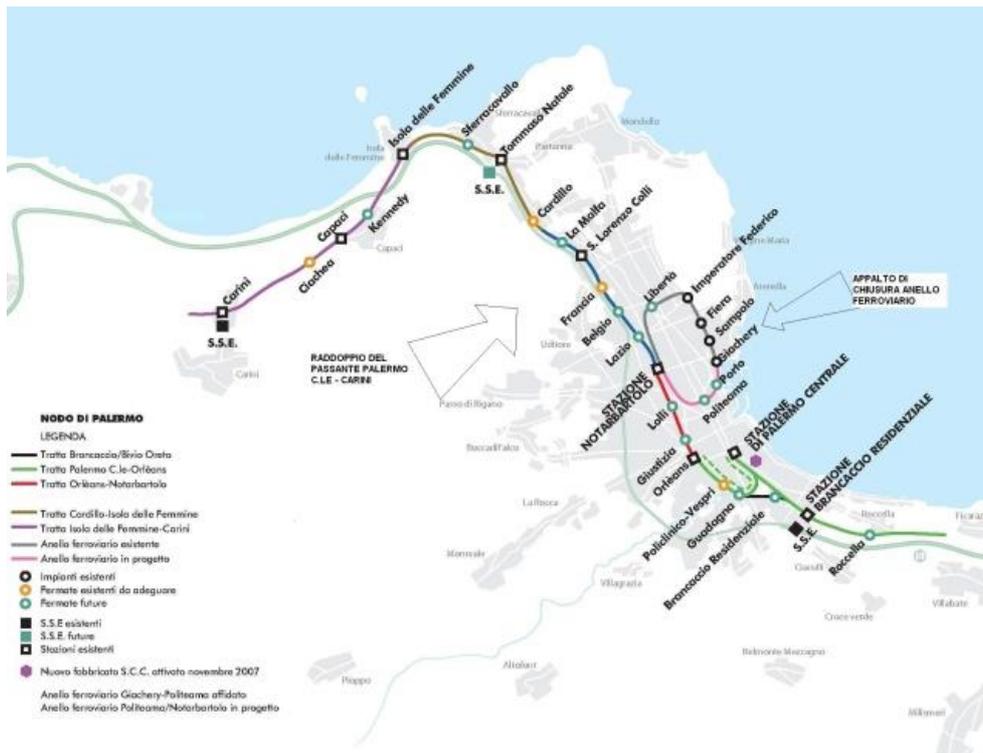
Nodo di Bari e ferrovie metropolitane, (Fonte: Cityrailways)

Il nodo di Palermo sconta i problemi di tutte le città del Sud. Bisogna ricordare che in tutta la Regione sono oltre 44.000 i pendolari che nonostante le difficoltà di una rete vecchia ed inadeguata decidono ogni giorno di prendere il treno ed a Palermo viaggia una consistente parte del totale. 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.

Un altro disagio che scontano i pendolari palermitani è nella mancanza di coincidenze funzionali con i **treni diretti a Messina**, dove peraltro il materiale rotabile impiegato è fatiscente e sottodimensionato.

L'opera infrastrutturale necessaria per creare un efficiente sistema di trasporto su rotaia a Palermo è il **Passante Ferroviario**. Il progetto, rinviato per molti anni e partito nel 2008, punta a costruire un collegamento in doppio binario tra la linea Palermo-Messina, la stazione Notarbartolo e l'aeroporto di Punta Raisi, permettendo di creare un servizio di metropolitana leggera tra Carini, Palermo e Termini Imerese.

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. Purtroppo il cantiere per i lavori non è mai partito nonostante un primo stanziamento da parte del CIPE di 21,6 milioni di euro (su un totale di 248 milioni).



Passante ferroviario 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, di fatto imparagonabile all'utilizzo di mezzi privati. Nelle Regioni meridionali il cronico ritardo che riguarda il potenziamento delle infrastrutture 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.

Al tempo stesso nel nostro Mezzogiorno non ha fatto che peggiorare anche la condizione di viaggio per i collegamenti con Roma e con le città del Nord.

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. **Tra Cosenza e Crotone** effettua servizio un solo treno diretto (di certo non in orari di pendolarismo visto che la partenza da Cosenza è alle 14:03), ma al tempo stesso si assiste ad una condizione tragica del tragitto **tra Ragusa e Palermo** dove soltanto 2 treni al giorno effettuano il percorso di cui il più "veloce" effettua 3 cambi obbligati ed impiega oltre 5 ore e 58 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 sono necessari 2 cambi (a Foggia e Bari) ed un tempo di percorrenza che sfiora le 7 ore, per una distanza di circa 100 km, a una media oraria di 14,5 km/h. Migliora seppur di poco la situazione sulla **Olbia-Cagliari** grazie all'inserimento di 2 treni al giorno diretti che impiegano comunque 3 ore e mezza per arrivare a destinazione.

COLLEGAMENTI FERROVIARI TRA CAPOLUOGHI DI PROVINCIA NEL MEZZOGIORNO

Regione	Tratta	Distanza (km)	Cambi	Tempo di percorrenza	Velocità media (km/h)
Basilicata	Potenza-Matera	100	2	6 h 50 m	14,5
Calabria	Cosenza-Crotone	115	1	2 h 40 m	38,5
Sicilia	Ragusa-Palermo	250	2	5 h 58 m	41,5
Sardegna	Olbia-Cagliari	280	0	3 h 30 m	77,5

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2013. 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 1.241 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, ipotizzato dalla regione, 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 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 tutto sembra essersi congelato 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 7:10, nell'orario dei pendolari da Messina verso Palermo. Stessa situazione se la destinazione è Catania: un unico Regionale alle 8 del mattino. In quest'ultimo caso è doveroso sottolineare come si stia ancora aspettando il raddoppio ferroviario della tratta Fiumefreddo-Giampileri, peraltro già finanziato con 1.970 milioni di euro dal 2005.

Proprio questo tipo di proposte sono state avanzate nel corso del 2013 dai Comitati pendolari siciliani alla stessa Regione. Sono infatti ulteriormente peggiorate le condizioni di chi vuole utilizzare il treno nell'isola, con esempi emblematici come nel caso delle tratte Siracusa-Ragusa-Gela, della Caltagirone-Gela (ancora chiusa per il crollo del ponte), della **Alcamo-Trapani** via Milo chiusa da febbraio per i continui smottamenti. Numerosi anche i progetti di sviluppo della rete di cui si parla da anni: il mancato **collegamento ferroviario con l'aeroporto di Catania** ed il mancato **raddoppio della Fiumefreddo-Giampileri** seppur finanziato dal 2005 sono tra gli esempi più importanti.



Treno regionale Siracusa-Ragusa-Gela

Cruciale è proprio 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 430 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.

Tutto ciò è reso ancora più difficile vista l'**assenza del Contratto di Servizio tra la Regione Sicilia e Trenitalia**, condizione che negli ultimi quattro anni ha visto perdere quasi 2 milioni di km/treno e quasi del tutto i treni da e per il nord.

Tutta questa serie di interventi, 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.

Un altro intervento che deve essere rilanciato, sul versante calabrese, è quello del treno "Tamburello" che invece al momento non viene più effettuato. 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 lo scorso anno di finanziare e garantire la presenza di questo treno indipendentemente dai lavori autostradali salvo poi ripensarci per il 2012. Con l'istituzione della fermata "Aeroporto" il servizio è ripartito nel 2013, sempre finanziato dalla Regione Calabria ma vede **il passaggio di sole 8 coppie di treni al giorno**. 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 però sono state almeno **ripristinate in Aprile due coppie di treni, anche se con numerose criticità presenti**. Il problema principale di questa tratta però è quella di essere concepita come ausiliare del trasporto su autobus, quando generalmente avviene il contrario. Altra questione è l'orario del primo treno in partenza da Sibari alle 5.45, decisamente troppo presto per la maggior parte dei lavoratori che raggiungono Trebisacce, Rocca Imperiale e Policoro le aree di primo afflusso dei pendolari. Infine questo tipo di collegamento rimane completamente inutile anche per i

possibili lavoratori diretti a Taranto poiché a Metaponto la prima coincidenza per raggiungere la città pugliese è addirittura alle 9:13, dopo oltre due ore.

Altra tratta in pessimo stato è la **linea Siracusa-Gela** che ha un'estensione enorme di 181 km, pari al 13% dell'estensione totale della rete ferroviaria siciliana. Si tratta di una linea **non ancora elettrificata e a binario unico** ufficialmente percorsa da 23 treni al giorno, dei quali 15 circolano fra Modica e Siracusa e 8 fra Modica e Gela. 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 in quest'ultimo anno i treni soppressi sulla linea sono 8. 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, Modica e Gela. 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.

Molto difficile è anche la situazione della **Sardegna**, con tempi di percorrenza dei treni elevatissimi.

La tratta Olbia-Cagliari, di circa 280 km, viene percorsa in 3 ore e mezza dai treni regionali diretti, mentre la maggiorparte prevede un cambio obbligato ad Ozieri. 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, e sta per iniziare un processo di rinnovamento del parco treni circolante che dovrebbe portare alla riduzione dei tempi di percorrenza sulla linea dorsale Cagliari-Olbia (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.

Mancano ancora all'appello circa 100 milioni di euro solo per realizzare il primo lotto dell'alta capacità ferroviaria Napoli-Bari ed è prevista l'approvazione del progetto definitivo solo entro il 30 settembre 2014.

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 convogli che spesso **non raggiungono i 50 km/h** di velocità ed impiegano 2 ore e mezza per arrivare a destinazione, sia che si tratti di regionali sia di Intercity. 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.

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 50 m	2 h 15 m	260	Velocizzazione tramite nuovo materiale rotabile ed infrastruttura
Cagliari-Olbia	3 h 30 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 lo scorso dicembre, 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 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. 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 incorrere 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 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.

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 negli ultimi mesi 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 già riattivato alcuni collegamenti tra Milano e Verona, ma per garantire l’intero percorso 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. 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 mesi, 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 nell'ultimo anno 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 2013 ancora un peggioramento sui tempi di percorrenza, arrivati a 6 ore e 41 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 48 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 4 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 2012-2013 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	Note
Taranto-Roma	4 h	6 h	6 h e 30 m	6 h 41 m	Nel 2009 diretto, ora 1 cambio. Oppure diretto con tempo di percorrenza minimi aumentati fino a 6 h e 41 m.

Alessandria-Roma	4 h e 55 m	6 h e 13 m	6 h e 16 m	5 h 48 m	Nel 2009 diretto, ora 1 cambio. Oppure diretto con tempo di percorrenza minimi di 5 h e 48 m.
Perugia-Milano	3 h e 30 m	4 h e 20 m	5 h e 36 m	5 h 40 m	Confronto tra treni diretti

Legambiente su dati Trenitalia 2013

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. Da ultima, ad Ottobre 2013, è da segnalare la chiusura della linea **Avezzano-Roccasecca** ufficialmente per motivi di sicurezza ma che comunque sta causando pesanti ripercussioni per gli **abitanti del territorio costretto all'isolamento**.

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 recentemente le biglietterie di Isernia e di Campobasso lasciando i pendolari senza informazioni e possibilità di acquistare biglietti se non tramite le poche obliteratrici 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.



Pendolari della Campobasso-Roma

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.



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. 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	0,44
Milano	50	Suburbana	11	36	30	0,21
Berlino	23	Suburbana	3	35	20	0,12
Monaco di Baviera	37	Suburbana	10	40/45	20	0,09
Francoforte	12	Suburbana	3,90	12	5/10	0,32
Parigi	27	Suburbana	9,10	35	8	0,65
Lione	27	Tram	14	25	15	0,65
Madrid	18	Metropolitana	4,50	25	5	0,37
Barcellona	15	Suburbana (metropolitana in costruzione)	3,50	20	30	0,29
Londra*	28	Metropolitana	5,70/5,15/3,10	50	5/10	0,20
Glasgow*	16	Suburbana	3,80	15	5/10	0,25

*Prezzi convertiti in Euro
Legambiente 2013



Capolinea della RER all' Aeroporto Charles de Gaulle, Parigi

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.

Portiamo ad esempio il **Piemonte**, dove i pendolari segnalano l'assenza di biglietterie nelle stazioni della linea Torino-Modane, come a Chiomonte, Meana, Susa e Condove, ma anche il degrado delle stesse strutture, con vetri rotti e sale d'aspetto mal ridotte, l'assenza di parcheggi di scambio per le auto private e la mancanza di collegamenti con autobus extraurbani per le località più interne. Una situazione simile è riscontrabile in moltissime stazioni 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.

Ancora più degradata è la condizione della stazione "**Due Ponti**", sempre a Roma, sulla linea ATAC Roma-Civitacastellana-Viterbo. La fermata non è presenziata ed in apparente stato di abbandono nonostante ogni giorno venga frequentata dai pendolari, ma soprattutto ancora non si è in grado di sapere quando la nuova stazione (ormai pronta) potrà essere aperta.



Treno ATAC alla fermata Due Ponti

Anche la stazione "**Lamezia Terme-Sambiase**" in Calabria versa in uno stato di totale abbandono sia strutturali sia igieniche. 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 la stazione in completo abbandono di **Barcellona-Castroreale**, la seconda stazione per bacino d'utenza della Provincia di Messina che vedeva fino a pochi anni fa la fermata di tutti i treni passeggeri e merci mentre ora è prossima alla chiusura e diventerà una semplice fermata sulla linea Messina-Palermo.

Purtroppo anche nel 2013 si è assistito ad un lento declino, o addirittura ad una vera e propria chiusura, per alcune importanti stazioni. In particolare la **Stazione di Comiso**, vede uno smantellamento dell'infrastruttura ferroviaria costante ormai da mesi, nonostante 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. Solo ultimamente 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.

Ci vorrà ancora un anno, salvo imprevisti, per la riapertura della stazione ferroviaria a **Terracina**, chiusa già da un anno per colpa di una frana. Il Comitato dei pendolari locale si è speso da subito per verificare le possibili soluzioni per il ripristino della tratta ferroviaria che dovrebbe prevedere la realizzazione di barriere naturali, lungo la linea ferroviaria, interessando circa un chilometro di costone del Monte Cucca.

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 la assenza completa di controlli sia per quanto riguarda la struttura ferroviaria sia per il parcheggio di scambio. Chiunque lascia la propria vettura nel parcheggio è costretto a mettere in conto che ci sono alte possibilità di ritrovarla danneggiata.

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 quasi ultimata (manca ancora il parcheggio della stazione di Falconara Stadio) ma che, dopo 18 anni dalla firma dell'accordo e ad oltre un anno di distanza dall'inaugurazione dell'ultima stazione, ancora non riesce a vedere il suo potenziamento. Pochi i treni che si fermano e quasi del tutto assenti i collegamenti con la linea urbana degli autobus. Alcune stazioni, come quella di Ancona Stadio, dispongono di ampi posteggi che possono funzionare da perfetti parcheggi scambiatori. Un investimento non ancora messo a frutto completamente e che, agli occhi di molti cittadini ignari del progetto, risulta purtroppo ingiustificato.



La nuova stazione di Ancona Stadio

La stazione ferroviaria di **Ponte di Brenta**, nei pressi di Padova, è un altro di quegli esempi dove l'incuria e l'abbandono dell'infrastruttura non dipendono dalla chiusura del servizio viste le centinaia di pendolari al giorno che tuttora la frequentano. Qui la situazione di degrado ha raggiunto livelli insostenibili come denunciano gli stessi pendolari quotidianamente, anche perché negli ultimi mesi più volte si è evidenziata una chiara situazione di pericolosità in assenza di controlli e presidi delle forze dell'ordine. Condizione che ha già portato alla realizzazione di una nuova stazione nelle immediate vicinanze che però ancora non viene aperta principalmente perché sprovvista di collegamenti e parcheggi tali da poter permettere l'afflusso dei viaggiatori.

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. 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 potenziata. Intanto bisogna dare atto a Trenitalia di due risultati importanti. Il primo è di aver cambiato completamente il sistema delle pulizie sui treni, affidato tramite gare con miglioramenti rispetto a una precedente gravissima situazione di inefficienza e collusione. Il problema è che se un treno ha 30-40 anni di vita la pulizia spesso può fare poco su poltrone e bagni vecchi e usurati. La seconda è di aver avviato finalmente un programma di rinnovo del materiale rotabile (di cui parliamo nella premessa), che ha cominciato a mostrare qualche primo risultato a partire dal 2012 e dovrebbe essere completato in larga parte entro il 2015. Non è ancora sufficiente ma è sicuramente un primo passo nella direzione giusta, perché disporre di treni moderni e della capienza adeguata rispetto alla domanda è una condizione fondamentale per permettere ai pendolari di viaggiare seduti e non accumulare ritardi da riempimento eccessivo dei treni.

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. Nei paragrafi che seguono si sono voluti descrivere 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!

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.

Una trend di crescita che registra in 4 anni di esercizio 12.200.220 passeggeri trasportati e 2.218.100 chilometri percorsi.

Le corse sono aumentate a 142 al giorno con una frequenza di un tram ogni 10 minuti negli orari di punta. **Ben 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

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 Nicardo 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.

Il trasporto viaggiatori partirà il 1° gennaio del 2014 a sarà 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 sarà 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).



Treno di Ferrovie del Gargano sulla linea Foggia-Lucera

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 dallo scorso Giugno 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 5 linee ferroviarie che si incrociano all'interno del Passante di Torino, lungo 13 km, permettendo la frequenza di 1 treno ogni 10 minuti. Anche la tariffazione è pensata per integrare i vari mezzi di trasporto da utilizzare nel capoluogo piemontese grazie al BIM (Biglietto Integrato Metropolitano) che permette, con un solo titolo di viaggio e a costi ridotti, di utilizzare SFM, autobus, tram e metropolitana. 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.

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. La **punta record**, a dimostrazione di numeri sempre più importanti ed in crescita, si è registrata nel Maggio del 2012 con **ben 1.197.000 di passeggeri** che hanno viaggiato sulla tramvia Firenze-Scandicci ed un proiezione totale che porta a **fine 2012 il totale passeggeri ad oltre 12 milioni**. 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.



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.

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.



Treno delle linee TiLo

La **Provincia Autonoma di Trento** si sta distinguendo per l'attuazione del grande progetto "**Metroland**" che collegherà in treno tutti i principali centri delle Dolomiti con Trento. Il tutto sarà reso ancor più competitivo rispetto all'uso dell'automobile grazie ai tempi di percorrenza ridotti a 30 minuti. Questa soluzione, unita ad una rete di bus elettrici, permetterà di abbattere le emissioni di CO₂ delle vallate soprattutto nei periodi di punta per il turismo, ma offrirà al tempo stesso un servizio quotidiano per i pendolari diretti a Trento. Nel complesso le linee saranno 4 per un totale di 200 km di rete per un investimento complessivo di circa 4 miliardi di euro con l'obiettivo di completare il progetto entro il 2030. Al tempo stesso sarà virtuoso anche il processo di realizzazione, sia da un punto di vista economico sia da quello ambientale; il materiale ricavato dagli sbancamenti necessari per la costruzione delle infrastrutture sarà recuperato e destinato al riutilizzo in edilizia. In questi ultimi anni sono già stati effettuati alcuni interventi importanti come quello sulla **linea Trento-Malè** che dal 2003 ha visto la realizzazione del prolungamento, di circa 10 chilometri, fino alla località turistica di Mezzana-Marilleva. Nel 2005 poi sono iniziati 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.

Negli scorsi mesi la Provincia ha dato il via al collegamento su ferrovia tra la Val Lagarina e le Giudicarie, primo tratto di Metroland. La Provincia lo ha finanziato con 650 milioni di euro e sta per indire un concorso a livello europeo per lo studio e la redazione dei piani dell'opera, mentre verrà avviata una campagna di comunicazione per capire come i cittadini immaginano la tratta ferroviaria e come la vorrebbero, con l'intento di **raddoppiare entro la fine del 2013 gli utenti della linea** fermi ad oggi al 13% della popolazione.



Treno della Provincia Autonoma di Trento

Anche da **Perugia** viene una segnalazione positiva sul tema dei trasporti su ferro. Si tratta dell'ormai famoso "**MiniMetrò**" 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, nonché con la stazione ferroviaria. Le vetture, 25 in tutto, possono ospitare 50 persone ciascuna ed hanno una frequenza di circa 1 ogni minuto regolata da un sistema automatico, il che ha permesso di raggiungere risultati eccellenti nonostante un servizio ancora poco esteso: quasi 10.000 persone al giorno usufruiscono del MiniMetrò perugino, circa 3 milioni annui. Dalla fine del 2011 il minimetrò viene utilizzato per misurare la qualità dell'aria di un'ampia fetta di città. Con un protocollo sottoscritto dal Comune di Perugia, Arpa, Minimetrò Spa, Leitner, dipartimento di Ingegneria civile ed ambientale dell'Università di Perugia e Fai Instruments, la linea per i prossimi 2 anni ospiterà 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 più affidabile e su una larga fetta di territorio. Il minimetrò si presta bene allo studio perché il percorso effettuato interseca alcune vie molto trafficate così come alcune zone verdi.



Il MiniMetrò di Perugia

Hanno raggiunto le cronache nazionali degli ultimi anni anche due nuovi servizi di collegamento ferroviario lungo la linea del Brennero. Perché a partire dal dicembre del 2009 con **OBB** e **DB**, **aziende ferroviarie austriaca e tedesca**, si è assistito ad una nuova offerta di treni sulle tratte Milano-Brescia-Verona- Brennero

e Bologna-Verona-Brennero. Il problema per i pendolari è però che in stazione non si trovano né informazioni sui treni né biglietterie, anche se per il titolo di viaggio ci si può rivolgere al personale di bordo. Al tempo stesso però, nonostante la difficoltà di scoprire l'esistenza di questi treni, iniziano ad essere frequentati anche grazie al meccanismo degli sconti con la prenotazione anticipata. La quantità di tratte offerte da queste compagnie è destinata ad aumentare vista l'intenzione di realizzare un collegamento dal Brennero con Venezia e successivamente con Firenze. Proprio in questi giorni il **servizio delle OBB viene 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 più ampio progetto che prevedeva la linea ferroviaria tra Venezia, la Valsugana, Trento, Bolzano, la Val Venosta, il Passo Resia e l'Austria. La sua storia è stata invece diversa e travagliata, fino all'abbandono del 1990. Nei successivi anni però, grazie all'acquisto della ferrovia da parte della **Provincia di Bolzano**, la linea 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 società SAD: circa 2 milioni. Il materiale rotabile risulta tra i più moderni d'Italia e con una buona capacità di posti (circa 230 per ogni treno). Il vagone centrale è costituito da un corridoio che mette in comunicazione i due ambienti passeggeri, di cui uno dotato di servizi igienici e spazio apposito per le biciclette. Quest'ultimo risulta essere uno dei mezzi più utilizzati lungo la linea vista la disponibilità di noleggio ad ogni stazione del percorso ed alla presenza della pista ciclabile che affianca la linea ferroviaria per tutto il percorso. Nell'ultimo anno 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%**, addirittura triplicati in Val Pusteria.



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 Ferrotramviaria. 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.

Un pacchetto di interventi per 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, verrà effettuato uno scambio di materiale rotabile con il Piemonte: la Toscana cederà 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. Saranno interessate la linea Faentina, la Empoli-Siena e la Siena-Chiusi.

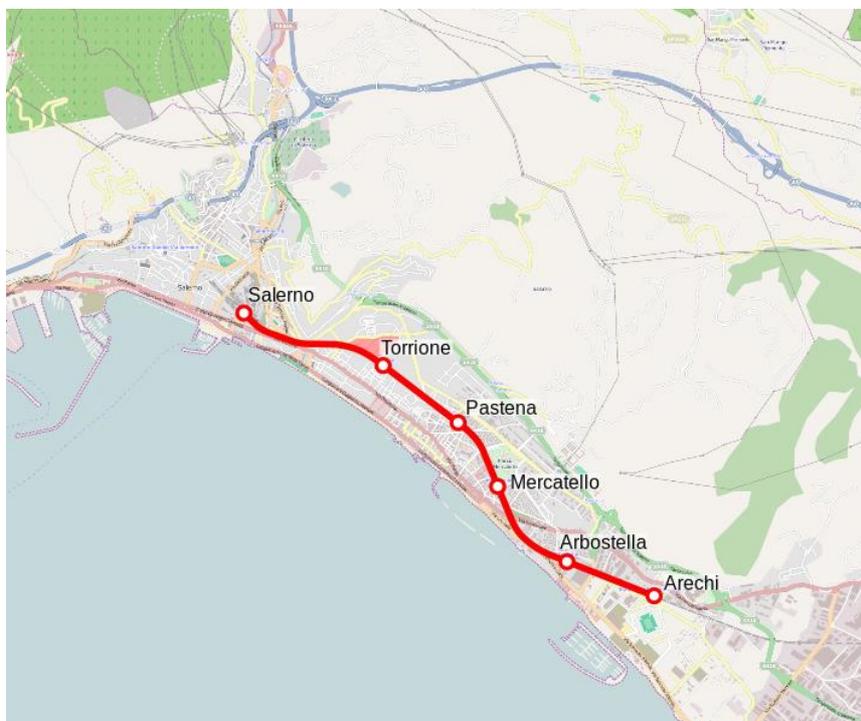
Un'altra linea tramviaria realizzata negli ultimi anni è quella di **Padova**, inaugurata nel 2007 e che ha visto un successo notevole grazie agli oltre 12.200 viaggiatori al giorno rilevati già dopo il primo anno di attività. La linea si snoda per 10,5 km tra Pontevigodarzere e Guizza effettuando 26 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 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.



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 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, 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

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.

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 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.

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.

Dall’ultimo cambio di orario, anche in **Veneto** è in vigore l’ **orario cadenzato**. Esso prevede 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 porterà un notevole incremento del passaggio dei treni almeno nelle aree con maggiore domanda, essenzialmente i capoluoghi di provincia. Con l’introduzione dell’orario cadenzato si è provveduto a riparare anche ad 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.

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 ristrutturata). 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.

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 dello scorso anno, 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 beneficiranno 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 perchè 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, riallacciando 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.

Una buona notizia è la possibilità su tutti i convogli di Trenitalia di portare **gratuitamente le bici pieghevoli** su tutti i treni nazionali.

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

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 recentemente 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. 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.

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.

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 rispetto agli scorsi anni arrivando a superare i 200 km, precisamente 202,8 km grazie in particolare all'apertura della metro di Brescia (13 km) ed ai prolungamenti delle metropolitane di Genova e Milano. Nonostante i piccoli passi avanti **la nostra rete complessiva continua ad essere sempre più 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.** 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 ultimi 15 anni si è arrivati ad un totale di 568 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. In Germania è stata realizzata una linea di metropolitana ad Amburgo, mentre in Francia la metro di Parigi ha

visto un aumento di estensione per 2 linee e anche 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 la nascita della linea C della metro senza sicurezza dei finanziamenti necessari per procedere nei giusti 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 a fine 2014. Tra l'altro proprio la linea B1 di Roma è stata tra le più criticate nell'ultimo anno a causa della cattiva gestione del servizio ed una frequenza media del passaggio dei treni di 8', non certo all'altezza di un servizio di metropolitana con un ampio bacino d'utenza.

Problemi simili sono presenti anche a Napoli, dove la Linea 6 è in forte ritardo ed i lavori sono fermi mentre a Genova il prolungamento della metropolitana De Ferrari-Brignole è stato terminato dopo anni di ritardi.

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. Negli altri Paesi, negli ultimi tre anni, sono stati realizzati i prolungamenti delle metropolitane a Bilbao, Parigi, Norimberga, Marsiglia, Madrid e Londra, oltre alla già citata nuova linea a Siviglia. A Berlino sono iniziati i lavori che porteranno la città a dotarsi dell'11esima linea di metropolitana e a Barcellona, nonostante alcuni ritardi, verrà realizzata entro un anno una linea di 48 km di lunghezza.



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, 1.807,4 km nel Regno Unito e 1.400,4 in Spagna. In questo ambito il nostro Paese si avvicina solo alla Francia (694,9 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 58 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 4 prolungamenti avvenuti solo nell'ultimo anno. In Spagna è da segnalare a Palma la nascita della seconda linea di metro che ha però una cadenza ed una funzione di linea suburbana.

In Italia nel 2013 è da segnalare l'apertura della travagliata linea di Salerno, in ritardo rispetto ai tempi previsti per la mancanza di materiale rotabile e del Sistema Metropolitano di Torino composto da 5 linee.

Dotazione di Metro e Ferrovie Suburbane nelle città europee⁴.

Italia	Metro (Km)	Numero linee Metro	Ferrovie Suburbane (Km)	Numero linee Suburbane
Milano	92,5	4	186,4	8
Roma	40,6	2	195,1	7
Napoli	33,5	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	202,8	13	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	46,1	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	624,6	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	30,3	4	-	-
Tolosa	28,2	2	57,9	3
Marsiglia	21,8	2	-	-
Rennes	9,4	1	-	-
TOTALE	354,7	27	694,9	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	-	-	264,3	6
Liverpool	-	-	120,6	5
Cardiff	-	-	109,4	7
Belfast	-	-	108	3
TOTALE	552,1	17	1.807,4	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	43,3	2	86,8	4
Siviglia	18,1	1	168	4
Palma de Mallorca	7,2	1	8,3	1
Malaga	-	-	67	2
Donostia	-	-	3,3	1
TOTALE	568,1	30	1.400,4	36

Legambiente 2013⁵

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 FMI. 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 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 10,122 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.**

LE NUOVE AUTOSTRADATE 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)	2,33	0	62,1
Nuova Tangenziale Est Esterna Milano	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	1,7	0,36	35
Pedemontana Lombarda	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	4,16	1,3	87
Autostrada regionale Cremona-Mantova	Lombardia	Regione Lombardia	0,76	0,12*	67
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 GRA di Padova	Veneto	Regione Veneto	2,73	0,73	137
Valdastico Sud	Veneto	Anas	1	0*	54
Autostrada regionale veneta Nogara-Mare	Veneto	Regione Veneto	0,93	0,06	88
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	1,5	0,75*	40
Raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo	Emilia Romagna	Anas	0,506	0,234	15
Autostrada regionale emiliana Cispadana	Emilia Romagna	Regione Emilia-Romagna	1,2	0,4	67
TOTALE			31,653	10,122	1.267

Legambiente 2013

*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, detto Passante Ferroviario, il servizio delle "Linee S" diventa paragonabile agli standard europei in quanto vi si concentrano ben 5 linee facendo scendere l'attesa dei treni a 6 minuti. A Torino si segnala l'importante apertura 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 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	4	42	390 posti
Liverpool	5	34	520 posti
Cardiff	5	40	360 posti
Belfast	1	46	480 posti
Totale e media	46	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 2013⁶

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 2 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 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 delle linee metropolitane sono calati del 40%).

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

Area urbana	Euro al Mese
Londra	255,60
Monaco di Baviera	175,30
Berlino	158
Barcellona	153
Madrid	131,80
Parigi	113,20 (+5 di attivazione tessera)
Glasgow	100,65
Birmingham	97,55
Amburgo	96,90
Milano	93 (+10 di attivazione tessera valida 4 anni)
Lione	73 (+5 di attivazione tessera)
Valencia	72,80 (+4 di attivazione tessera)
Roma	73,50
Bologna	64 (46 abbonamento extraurbano+ 18 integrazione urbana)
Napoli	54
Torino	52,10
Bari	28,80

Legambiente 2013⁸

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 3,85 euro della Lombardia ai 2,40 della tratta della Puglia, con aumenti tra 5 e 10 centesimi per quasi tutte le tratte considerate rispetto al 2012, di 50 centesimi per la tratta piemontese) 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 2^a 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 213,60, Glasgow 85,10, Birmingham 82,50.

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	3,85
Campania	Caserta-Napoli	3,50
Liguria	Rapallo-Genova Piazza Principe	3,40
Piemonte	Torino-Piscina di Pinerolo	3,40
Toscana	Firenze S.M.N.-Montelupo	3,30
Emilia-Romagna	Galliera-Bologna	2,90
Veneto	Venezia Mestre-Treviso	2,85
Lazio	Lanuvio-Roma Termini	2,60
Puglia	Bisceglie-Bari	2,40
Paese europeo		
Regno Unito	Slough-London Paddington	10,15
Germania	Stuttgart-Herrenberg	9,70
Francia	Paris Nord-Persan	6,55
Spagna	Alcalà de Henares-Madrid Atocha	3,30

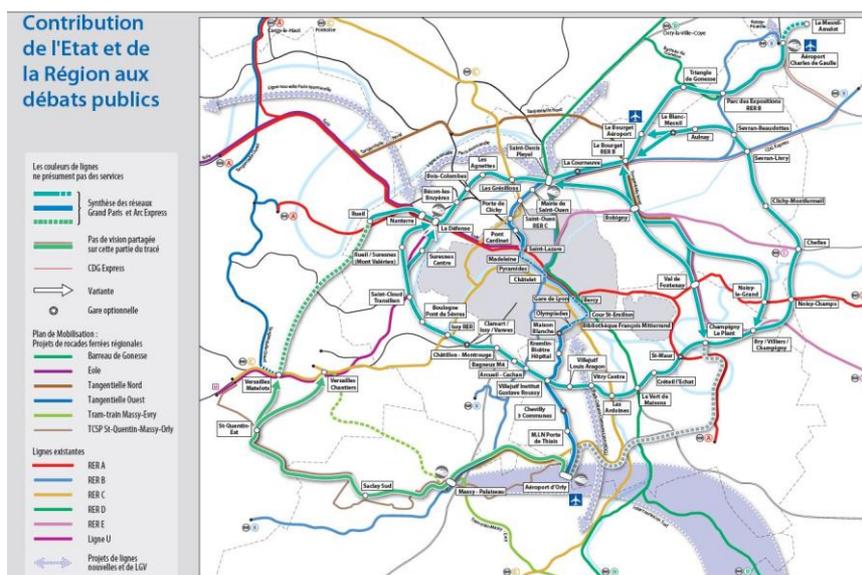
Legambiente 2013

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

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.

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 quasi 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 906 milioni di passeggeri, pari a oltre 2,4 milioni di persone al giorno. Nel solo anno 2008 si è registrato un aumento del numero degli abbonamenti di ben 20.000 persone arrivando 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 l'unica 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: basti

