



Pendolaria 2016: crescono le differenze tra le aree del Paese

Comunicato stampa Legambiente

Ogni giorno in Italia quasi 5,5 milioni di persone prendono il treno per spostarsi per ragioni di lavoro o di studio, un numero solo leggermente superiore al 2015 (+0,2%), quando i pendolari del treno erano 5,43 milioni (e 5,1 nel 2014). A crescere in maniera evidente sono, invece, le disuguaglianze tra le Regioni rispetto al numero di viaggiatori e alle condizioni del servizio offerto. È questo il dato saliente del rapporto Pendolaria 2016 di Legambiente, presentato oggi a Palermo.

Sui 5,5 milioni di pendolari, sono 2milioni e 832mila quelli che usufruiscono del servizio ferroviario regionale (divisi tra 1,37 milioni che utilizzano i convogli di Trenitalia e gli altri 20 concessionari) e 2milioni e 655mila quelli che prendono le metropolitane presenti a Milano, Roma, Napoli, Torino, Genova, Brescia e Catania. Nel 2016 il numero dei pendolari del treno è aumentato di poco: +0,7% rispetto al 2015 per il trasporto ferroviario e +0,6% per quello metropolitano.

La crescita dei pendolari è però un dato con differenze macroscopiche, perché aumenta dove il servizio non è stato tagliato e dove sono stati realizzati investimenti nell'acquisto di nuovi treni, come in Lombardia dove sono arrivati a 712mila (con un +1,3%), in Emilia-Romagna (+3%) e in Alto Adige (dove sulle linee riqualificate con treni nuovi sono triplicati, da 11.000 nel 2011 a quasi 32.000). Mentre continua a calare in Regioni dove dal 2010 a oggi sono stati realizzati solo tagli ai servizi (in Calabria -26,4% treni in circolazione e -31% passeggeri, in Campania -15,1% treni e -40,3% passeggeri, in Piemonte -8,4% e -9,5%) e nelle città dove il servizio è scadente, con sempre meno treni e sempre più vecchi come a Napoli sulla Circumvesuviana (le corse sono state ridotte del 30% dal 2010) o sulla Roma-Ostia Lido.

In questi anni si è inoltre assistito alla chiusura di oltre 1.120 chilometri di linee ferroviarie, cui vanno aggiunti 412 km di rete ordinaria che risulta "sospesa" per inagibilità dell'infrastruttura, come per la Trapani-Palermo, la Gemona-Sacile, la Priverno-Terracina, la Bosco Redole-Benevento e la Marzi-Soveria Mannelli in Calabria. Per fare qualche esempio, in Molise non esiste più un collegamento ferroviario con il mare: da qualche mese sono scomparsi i treni che dal 1882 collegavano Campobasso con l'Adriatico e con Termoli. In tutto sono 1.532 km di linee ferroviarie su cui non esiste attualmente alcun servizio passeggeri.



1

È un'Italia che viaggia sempre di più a velocità differenti, quella che viene fuori dal rapporto che, dal 2008, presenta la fotografia della situazione del trasporto ferroviario in Italia e ne racconta i cambiamenti. Sono proprio le differenze e disuguaglianze tra le diverse aree del Paese, ad essere al centro del focus quest'anno. Con realtà dove la situazione è migliorata ed altre, più numerose, in cui ci sono meno treni e anche più lenti che in passato, per via dei tagli ai treni Intercity e a lunga percorrenza e a quelli regionali (tagliati rispettivamente del 22,4% e del 6,5% rispetto al 2010). Continuano intanto i successi dell'alta velocità, con un servizio sempre più in crescita e articolato (dal 2007 +394% sulla Roma-Milano) e un numero crescente di passeggeri (+6% nel 2016, dopo il +7 del 2014 e 2015). Ma risultati positivi li troviamo in altre realtà dove si è puntato sul ferro: dal Tram Firenze-Scandicci (30mila passeggeri giorno) a quelli nuovi di Palermo, alle linee dove si è investito in Alto Adige, alla linea Palermo-Catania, ad alcune linee pugliesi. E in ogni parte d'Italia, dove si investe nel ferro il successo è garantito come dimostrano 30 buone pratiche raccontate nel Rapporto.

"Abbiamo scelto di presentare Pendolaria a Palermo quest'anno - ha commentato Edoardo Zanchini - Vicepresidente di Legambiente - proprio perché sono il Sud e le città le emergenze dei trasporti nel nostro Paese. Cambiare e migliorare la situazione che vivono ogni giorno milioni di pendolari deve diventare una priorità, non solo per ridurre differenze e recuperare ritardi, ma perché è un grande investimento sul futuro del Paese".

All'incontro sono intervenuti Orazio Iacono, direttore divisione passeggeri regionale Trenitalia, Gianpiero Strisciuglio, direttore esercizio rete RFI, Giovanni Pistorio, assessore alle infrastrutture Regione Sicilia, Giusto Catania, assessore alla mobilità Comune di Palermo, Edoardo Zanchini, vicepresidente nazionale Legambiente e Gianfranco Zanna, presidente Legambiente Sicilia, rappresentanti di comitati pendolari.

Per Legambiente la sfida fondamentale del trasporto ferroviario in Italia si gioca al Sud e nelle città. Basti dire che nelle principali aree metropolitane vivono 25 milioni di persone ed è lì che secondo gli studi continuerà a concentrarsi questa crescita. Proprio nelle nostre città, però, si evidenzia il ritardo più forte in termini di dotazione di trasporto su ferro rispetto al resto d'Europa, dove siamo sotto il 50% rispetto alla media per metropolitane e tramvie, e al 51% per le ferrovie suburbane. Il totale di km di metropolitane in Italia è di 234,2 km, paragonabile a quella di singole città europee come Madrid (291,5) e Londra (464,2), Parigi (219,5 km) e Berlino (147,5 km), che hanno inoltre progetti di sviluppo per aumentare il numero di persone trasportate. Analoga situazione per le ferrovie suburbane, ma il problema più grave non sta tanto però nel ritardo quanto nell'assenza di progetti e risorse per cambiare questa situazione. Roma nel 2016 non ha visto realizzare alcun tratto di metro o linee di tram, e al momento l'unico progetto

finanziato riguarda il prolungamento (3,6 chilometri) della metro C fino a Colosseo. Se consideriamo i cantieri in corso della metro, a Roma si dovranno attendere 80 anni per recuperare la distanza dalle altre città europee (in termini di metropolitane ogni 1.000 abitanti). La seconda emergenza è il Sud, dove circolano meno treni, più vecchi e più lenti. Ogni giorno in tutto il Meridione circolano meno treni regionali che nella sola Lombardia e dal 2010 quelli regionali si sono ridotti del 21,9% e a questi tagli vanno sommati quelli degli Intercity. Per fare un esempio, le corse quotidiane dei treni regionali in tutta la Sicilia sono 429 contro le 2.300 della Lombardia. Inoltre, i treni sono più lenti e l'età media dei convogli al Sud è nettamente più alta: 20,3 anni rispetto ai 14,7 del Nord e ai 17,2 della media nazionale.



2

"Occorre sottolineare che tutte le tratte della Sicilia sono scomode e inefficienti - ha dichiarato il presidente di Legambiente Sicilia Gianfranco Zanna - a danno dei cittadini, soprattutto i pendolari, che sono letteralmente massacrati, e dei turisti. Sulla linea che collega Messina a Siracusa, passando per Catania la velocità media è di 64 km orari e negli ultimi 15 anni i treni si sono ridotti addirittura del 41% e viaggiano meno veloci che in passato. Stiamo parlando di 180 km di linea che collega tre grandi città siciliane, capoluoghi di Provincia, località turistiche e porti. Grave è anche lo stato di degrado delle stazioni. Se vogliamo davvero cambiare il nostro stile di vita è innegabile che invece di tagliare occorre investire sulle ferrovie. Sempre più persone, infatti, preferirebbero il treno all'auto o al pullman, ma in Sicilia la strada è ancora tutta in salita".

Le ragioni di questa situazione sono da individuare, secondo Legambiente, in alcuni gravi errori compiuti in questi anni nelle politiche dei trasporti. Innanzitutto un trasferimento dei poteri sul servizio ferroviario locale alle Regioni senza indirizzi e controlli. Per cui sono state chiuse linee e cancellati collegamenti senza alcun intervento da parte dello Stato, quando i diritti dei cittadini alla mobilità sono gli stessi da Bolzano a Ragusa e garantiti da risorse pubbliche. In secondo luogo le risorse da parte dello Stato per far circolare i treni regionali sono state ridotte tra il 2009 e il 2016 del 19,1%, e solo poche Regioni hanno investito per garantire il servizio, in tutte le altre sono avvenuti tagli e aumenti dei biglietti. È da sottolineare poi che le Regioni hanno investito pochissimo per potenziare il servizio e comprare treni, in media la spesa per i pendolari non arriva allo 0,29% dei bilanci delle Regioni, ma nel Lazio, in Sicilia, Veneto, Puglia siamo sotto questa cifra. Infine, si è investito e si continua a investire su strade e autostrade, alta velocità ferroviaria relegando le risorse residue agli interventi nelle città e per potenziare le linee al Sud (dal 2002 al 2016 solo il 13,4% delle risorse per le infrastrutture è andato alle città). E sono i numeri di coloro che prendono il treno ogni giorno a far capire l'importanza di guardare a questi processi: 160mila sulle Frecce, 25mila su Italo, 40mila su Intercity, oltre 2milioni e 800mila sui treni regionali, 2milioni e 650 mila sulle metropolitane.

Nel Rapporto è sottolineata la discontinuità positiva portata dal Ministro Delrio al Ministero delle Infrastrutture. In particolare con la riforma del Codice Appalti e il nuovo contratto Intercity, che stabilisce risorse certe in un orizzonte di dieci anni, con controlli e penali, e che permetterà l'acquisto di treni e di recuperare una parte dei tagli effettuati dal 2010 ad oggi (nel 2016 sono stati 23,2 mln i treni*km effettuati, cresceranno a 25,1 mentre nel 2010 erano 30,3), come positivo è anche il finanziamento pluriennale per l'acquisto di autobus. Più complicata la situazione per quel che riguarda le infrastrutture, perché il peso delle scelte passate continua a contare moltissimo rispetto alle priorità di investimento, con la conseguenza che gli investimenti nelle città e al Sud continuano ad avere un ruolo marginale nella programmazione delle risorse per i prossimi anni. Anche da parte di Trenitalia si segnala un'attenzione maggiore nei confronti del servizio ferroviario regionale, con investimenti nell'acquisto di materiale rotabile (500 i nuovi treni che entreranno in servizio), resi possibili dai contratti prorogati con le Regioni. Si vede nei miglioramenti nella pulizia (dove il passaggio alle gare per il servizio è stato un successo), nella puntualità e nei controlli rispetto ai biglietti (che ha portato a un aumento dei ricavi). Anche qui vi sono grandi differenze tra le Regioni, che dipendono dalla capacità delle stesse di organizzarsi rispetto a un ruolo nuovo di programmazione del servizio e di controllo nei confronti dell'operatore, e di individuazione delle risorse aggiuntive per gli investimenti.



3

"Dobbiamo puntare a raddoppiare i pendolari che prendono treni regionali e metropolitani ogni giorno - ha continuato Zanchini -. Arrivare a 10 milioni di persone al 2030 è una sfida alla portata del nostro Paese e nell'interesse dei suoi cittadini, con vantaggi non solo in termini ambientali, ma di attrattività delle nostre città e dei territori, con ricadute positive sull'occupazione e sul turismo".

Per cambiare questa situazione occorre aumentare l'offerta di treni sulle linee, in particolare in quelle urbane più utilizzate dai pendolari e laddove, come al Sud, sono stati cancellati o ridotti i collegamenti in questi anni. Lo Stato deve poi finalmente comprare treni, come succede in tutti gli altri

Paesi europei, perché servono più treni per potenziare le linee e le sostituzioni in corso legate ai contratti con le Regioni, lasciano scoperto proprio il Sud e alcune linee fondamentali in città come Roma e Napoli. Infine occorre cambiare le priorità infrastrutturali per dare priorità alle aree urbane e al Sud. Oggi progetti fondamentali di rilancio della mobilità sostenibile nelle città non sono finanziati e nel Mezzogiorno non esiste alcun progetto di miglioramento del servizio tra le città attraverso progetti di adeguamento delle linee e acquisto di treni. Per cambiare questa situazione occorre mettere queste politiche tra le priorità del Paese, con un ruolo di regia e di controllo da parte del Ministero delle Infrastrutture che lo porti a spostare l'attenzione dai cantieri delle infrastrutture agli obiettivi e agli interventi necessari per rendere più semplice e sostenibile la mobilità dei cittadini.

Comunicato stampa Legambiente - 24 gennaio 2017

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003