

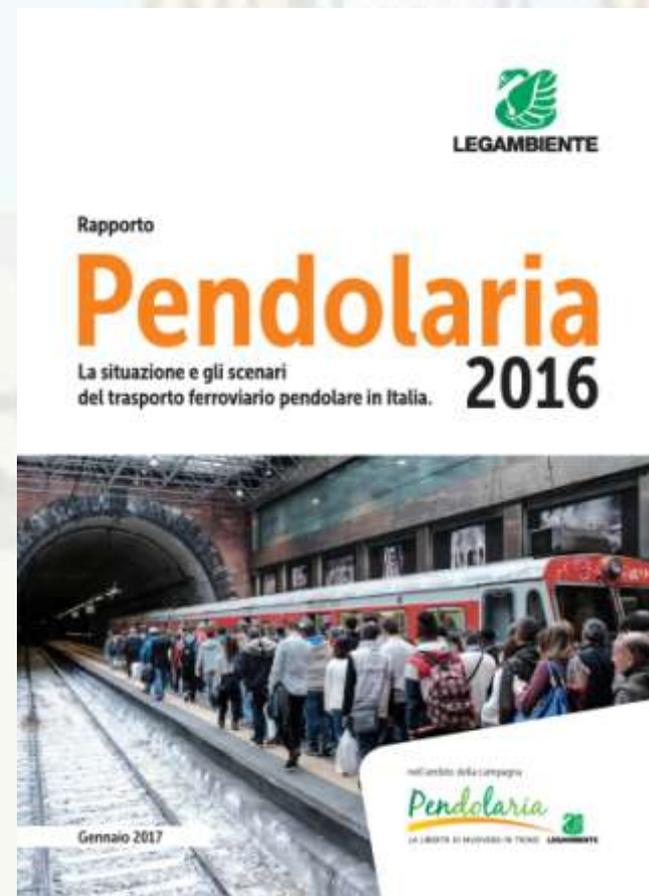
# Pendolaria

LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO **LEGAMBIENTE**



**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.

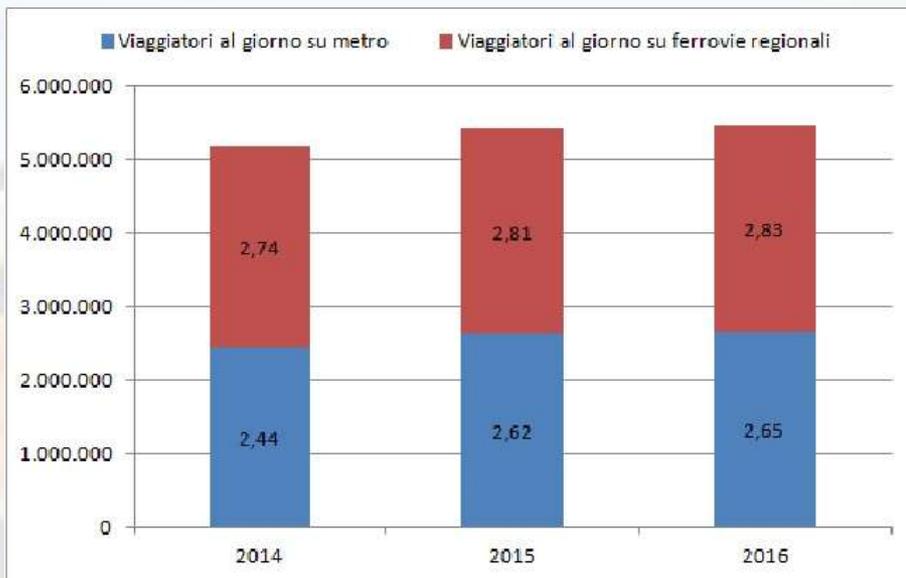
**Proprio in un momento di crisi economica come quello che stiamo attraversando bisogna occuparsi di quei 5,5 milioni di cittadini** che ogni giorno prendono treni regionali e metropolitani per ragioni di lavoro o di studio, con l'obiettivo di migliorare le condizioni di viaggio e attrarre altre persone che ogni giorno sono costrette a prendere l'auto.



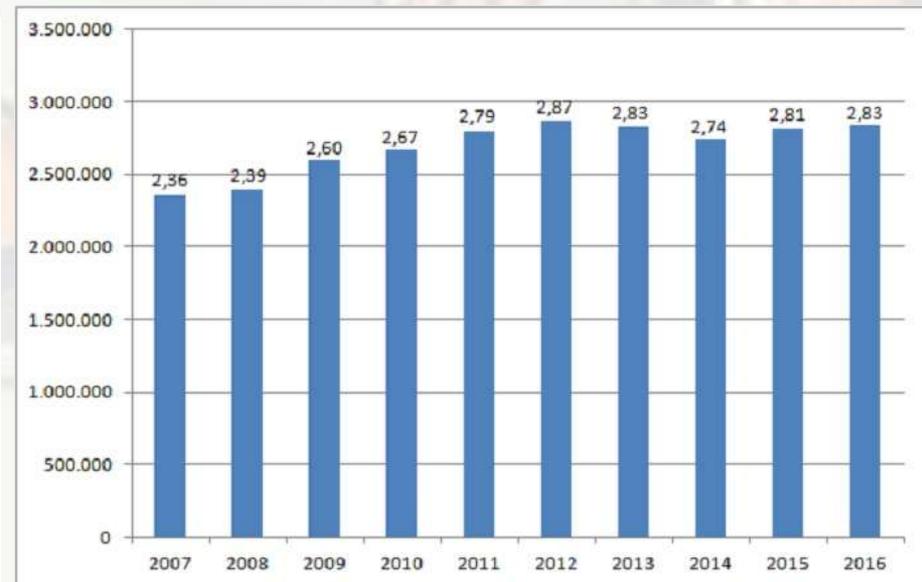
- ❑ 2 milioni e 830mila passeggeri al giorno su rete regionale
- ❑ 2 milioni e 650mila passeggeri al giorno su rete metropolitana

↳ **TOT 5,48 milioni** viaggiatori al giorno → **+5,9%** rispetto al 2014

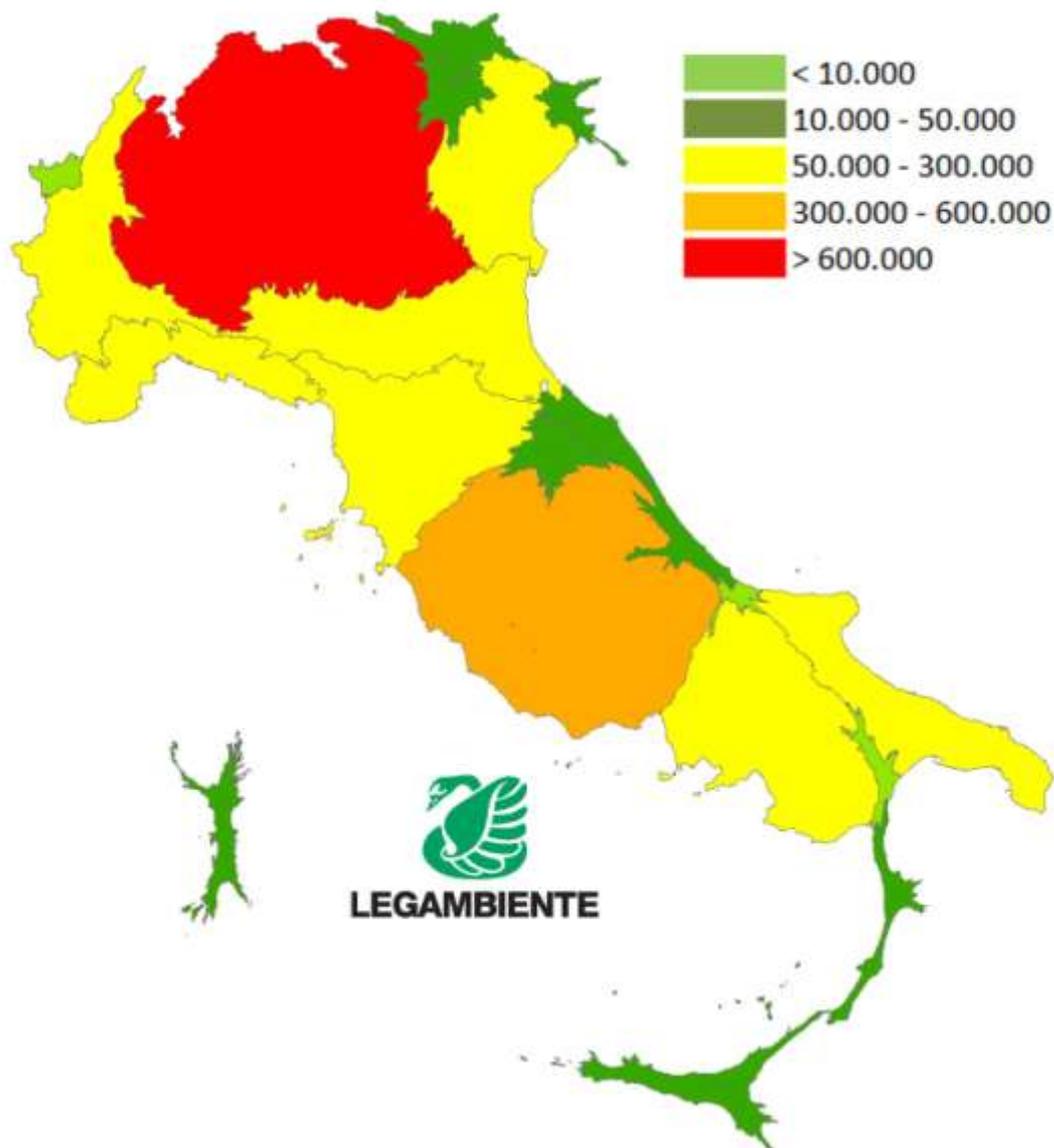
I pendolari del ferro in Italia: metropolitane e ferrovie regionali



I pendolari in Italia 2007-2016  
(in milioni di viaggiatori al giorno sulla rete regionale)

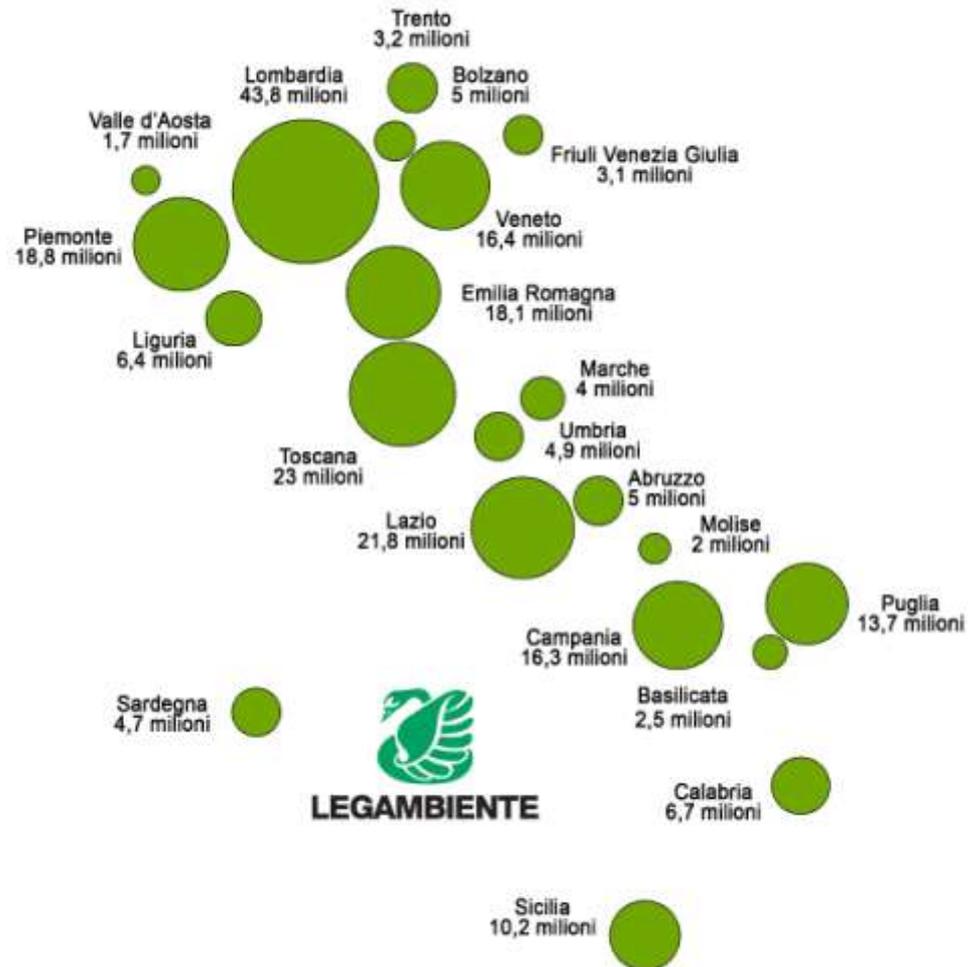


## Viaggiatori al giorno su treni regionali e locali



## L'offerta dei treni regionali

(treni\*km, tutti i gestori)



## Le linee pendolari più frequentate in Italia

Tratta Ferroviaria	Numero viaggiatori al giorno	Tratta Ferroviaria	Numero viaggiatori al giorno
Roma San Paolo-Ostia	80.000	Milano-Brescia-Verona	36.000
Fiumicino Aeroporto-Fara Sabina	75.000	Napoli-Baiano (Circumvesuviana)	35.000
Roma Nord-Viterbo	70.000	Milano-Lecco-Sondrio-Tirano	32.000
Saronno-Milano-Lodi	65.000	Padova-Venezia Mestre	30.000
Roma Ostiense-Viterbo	65.000	Milano-Gallarate	30.000
Napoli-Sorrento (Circumvesuviana)	55.000	Napoli-Sarno (Circumvesuviana)	30.000
Rho-Milano-Como-Chiasso	48.000	Genova Voltri-Genova Nervi	25.000
Roma Termini-Frosinone	45.000	Pisa-Firenze	22.000
Roma Termini-Castelli Romani (FL4)	42.000	Bologna-Porretta Terme	19.000
Roma Termini-Nettuno	40.000	Milano-Mortara	17.000
Roma Termini-Civitavecchia	40.000	Bologna-Ferrara	16.500
Milano-Novara-Vercelli	38.000	Domodossola-Arona-Milano	15.000
Napoli-Torregaveta (Circumflegrea e Cumana)	37.000	Bologna-Poggio Rusco	10.000

## L'Età dei treni in circolazione

Regione	Età media materiale rotabile	Treni con più di 15 anni	Numero treni
1) Abruzzo	24,1	60,5%	81
2) Basilicata	23,3	67,4%	43
3) Sicilia	23,2	63,5%	148
4) Calabria	22,1	71,3%	129
5) Liguria	20,1	70,5%	68
6) Puglia	19,7	46,9%	211
7) Lombardia	18,6	49,9%	461
8) Campania	18,3	70,3%	407
9) Umbria	18,2	78,8%	71
10) Marche	18,2	44,2%	68
11) Sardegna	18,2	74,4%	141
12) Emilia-Romagna	17,7	70,5%	146
13) Molise	17,1	77,3%	22
14) Lazio	16,9	27,1%	383
15) Piemonte	16,3	36,1%	200
16) Pr. Trento	13,6	47,2%	55
17) Friuli Venezia Giulia	13,2	35,9%	39
18) Veneto	12,3	27,7%	166
19) Pr. Bolzano	12,2	37,3%	59
20) Toscana*	10,6	18,5%	395
21) Valle d'Aosta	9,2	18,5%	27
<b>ITALIA</b>	<b>17,2</b>	<b>69,1%</b>	<b>3.320</b>

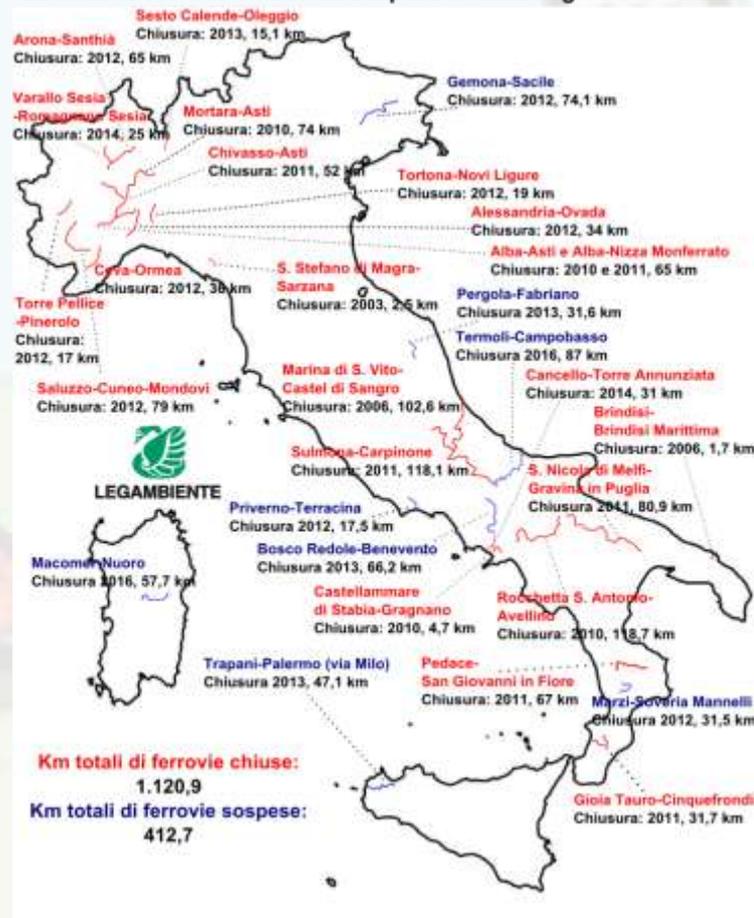
*Età media*  
**17,2 anni**

- ❑ -6,5% tagli ai servizi treni regionali
- ❑ +21,9% aumento delle tariffe

Regioni	2010-2016	
	Totale dei tagli ai servizi	Totale aumenti tariffe
Abruzzo	-9,8%	+25,4%
Basilicata	-18,9%	-
Pr. Bolzano	-	-
Calabria	-26,4%	+20%
Campania	-15,1%	+36,1%
Emilia-Romagna	-3,9%	+19,1%
Friuli Venezia Giulia	-4,4%	+14,9%
Lazio	-	+15%
Liguria	-13,8%	+41,24%
Lombardia	-	+30,3%
Marche	-2,2%	-
Molise	-	+9%
Piemonte	-8,4%	+47,3%
Puglia	-3,6%	+11,3%
Sardegna	-1%	+9%
Sicilia	-12,1%	+7,7%
Toscana	-3,7%	+24,2%
Pr. Trento	-3,2%	-
Umbria	-3%	+25%
Valle d'Aosta	-	-
Veneto	-0,6%	+15%

- ❑ 1,533 km di linee ferroviarie chiuse o sospese negli ultimi anni

Le linee ferroviarie chiuse ed sospese in Italia negli ultimi 13 anni



Offerta treni\*km dal 2010



**-22,4%** per convogli a lunga percorrenza  
**+12,7%** per AV

Una situazione sempre più articolata, tra successi dei treni ad alta velocità, di treni e tram in città dove si è investito. E in parallelo situazioni con meno treni e più lenti.

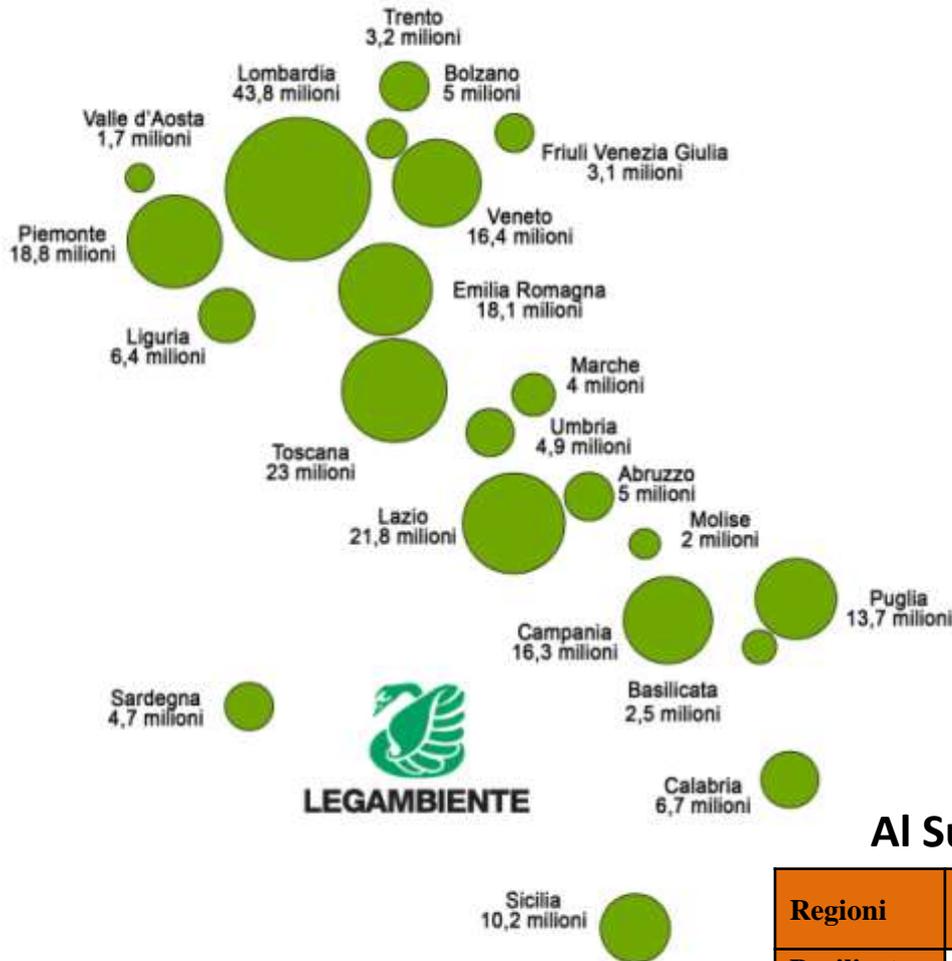
### La situazione in 15 anni può migliorare...

Linea	2002 Treno più veloce	2002 Numero treni giorno	2017 Treno più veloce	2017 Numero treni giorno
Firenze-Bologna	1:02	71	0:35	84
Prato-Pistoia	0:15	36	0:12	54
Fortezza-S. Candido	1:05	17	1:20 Con 6 nuove stazioni	30
Palermo-Catania	3:15	7	2:47	9
Bari centrale-Bari Torre a Mare	0:14	21	0:09	43

### O in 15 anni può peggiorare...

Linea	2002 Treno più veloce	2002 Numero treni giorno	2017 Treno più veloce	2017 Numero treni giorno
Taranto-Reggio Calabria	6:02	7	6:22 Con 3 cambi e un tratto in pullman	6
Campobasso- Termoli	1:35	9	Nessun treno, in pullman 1:45	(linea chiusa)
Ragusa-Siracusa	1:55	13	1:57	3
Brescia-Cremona	0:34	22	0:58	20
Vercelli-Casale Monferrato	0:19	9	1:35 Con 1 cambio	(linea diretta chiusa)

**Al Sud** ci sono meno treni  
(meno che nella sola Lombardia)



**Al Sud** i Treni sono più vecchi

	Numero treni	Età media del materiale rotabile	Treni con più di 15 anni
<b>Nord</b>	1.221	14,7	45,3%
<b>Sud</b>	1.025	20,3	71,2%
<b>Italia</b>	<b>3.320</b>	<b>17,2</b>	<b>69,1%</b>

**Al Sud** i Treni sono più lenti

Regioni	Tratta	Distanza (km)	Cambi	Tempo di percorrenza	Velocità media (km/h)
<b>Basilicata</b>	Potenza-Matera	100	1	4 h 40 m	Autobus
<b>Puglia</b>	Lecce-Taranto	107	0	1 h 21 m	80
<b>Calabria</b>	Cosenza-Crotone	115	1	3 h	38,3
<b>Sicilia</b>	Ragusa-Palermo	250	1	4 h	62,5

## ➤ Il vero deficit infrastrutturale italiano è nelle città

Paesi	Autostrade (km)	Rete ferroviaria ad Alta Velocità (km)	Linee Metropolitane (km)	Linee Tram (km)	Linee ferroviarie pendolari (km)
Germania	12.949	2.330	646,5	1.999,2	2.038,2
Regno Unito	3.701	115	672,7	237,6	1.694,8
Spagna	16.582	3.103	601,4	261,3	1.432,2
Francia	11.918	2.144	358,8	735	698,4
<i>Italia</i>	<i>7.046</i>	<i>1.088</i>	<i>235,9</i>	<i>336,1</i>	<i>672,2</i>
<b>Italia rispetto a Media (100)</b>	<b>67,5</b>	<b>61,9</b>	<b>46,9</b>	<b>47,1</b>	<b>51,4</b>

L'Italia è al di sotto della media dei 5 grandi paesi europei, con particolari ritardi nelle città.



*Il punto **più critico** da sempre è rappresentato dalla rete di metropolitane delle città italiane*

# Le questioni

**Nelle città italiane** la lunghezza totale dei km di metropolitane è inferiore a quella di città come Madrid, Londra, Parigi. Anche i nuovi progetti sono limitati e inadeguati a recuperare i ritardi (a Roma ci vorranno 80 anni per arrivare a dotazione città europee di metro continuando così)

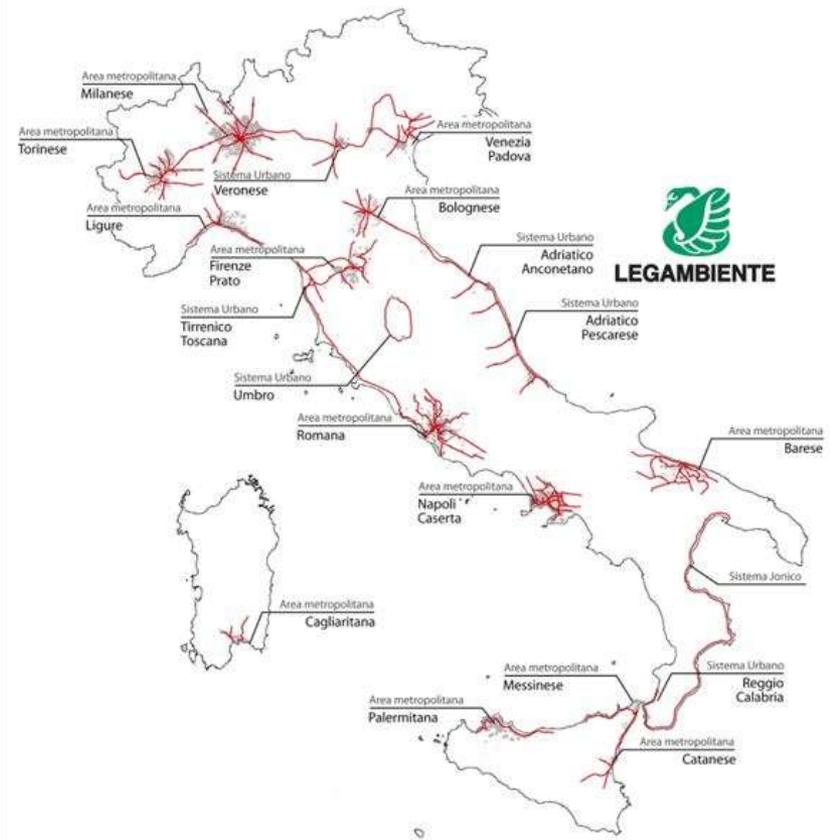
**Le infrastrutture urbane ed i progetti finanziati**

Città	Km metro	Km tram	Km suburbane	Km di progetti finanziati
Milano	101,3	126,5	186,4	17 metro
Roma	59,6	40,2	195,1	3,6 metro
Torino	12,7	84	45	1,9 metro
Napoli	37,1	11,8	67,4	10,1 metro
Palermo	-	17	39	6,5 suburbane
Genova	6,7	-	35	0
Bari	-	-	40	12 suburbane
Bologna	-	-	37,5	0
Venezia	-	18,8	-	0
Brescia	13	-	-	0
Cagliari	-	-	12,6	0
Bergamo	-	12,4	-	0
Padova	-	10,3	-	0
Catania	5,5	-	4	3,9 metro
Messina	-	7,7	-	0
Firenze	-	7,4	-	10,8 tramvie
Salerno	-	-	5,7	0
Sassari	-	-	4,5	0
<b>TOTALE</b>	<b>235,9</b>	<b>336,1</b>	<b>672,2</b>	<b>36,5 metro 10,8 tramvie 18,5 suburbane</b>

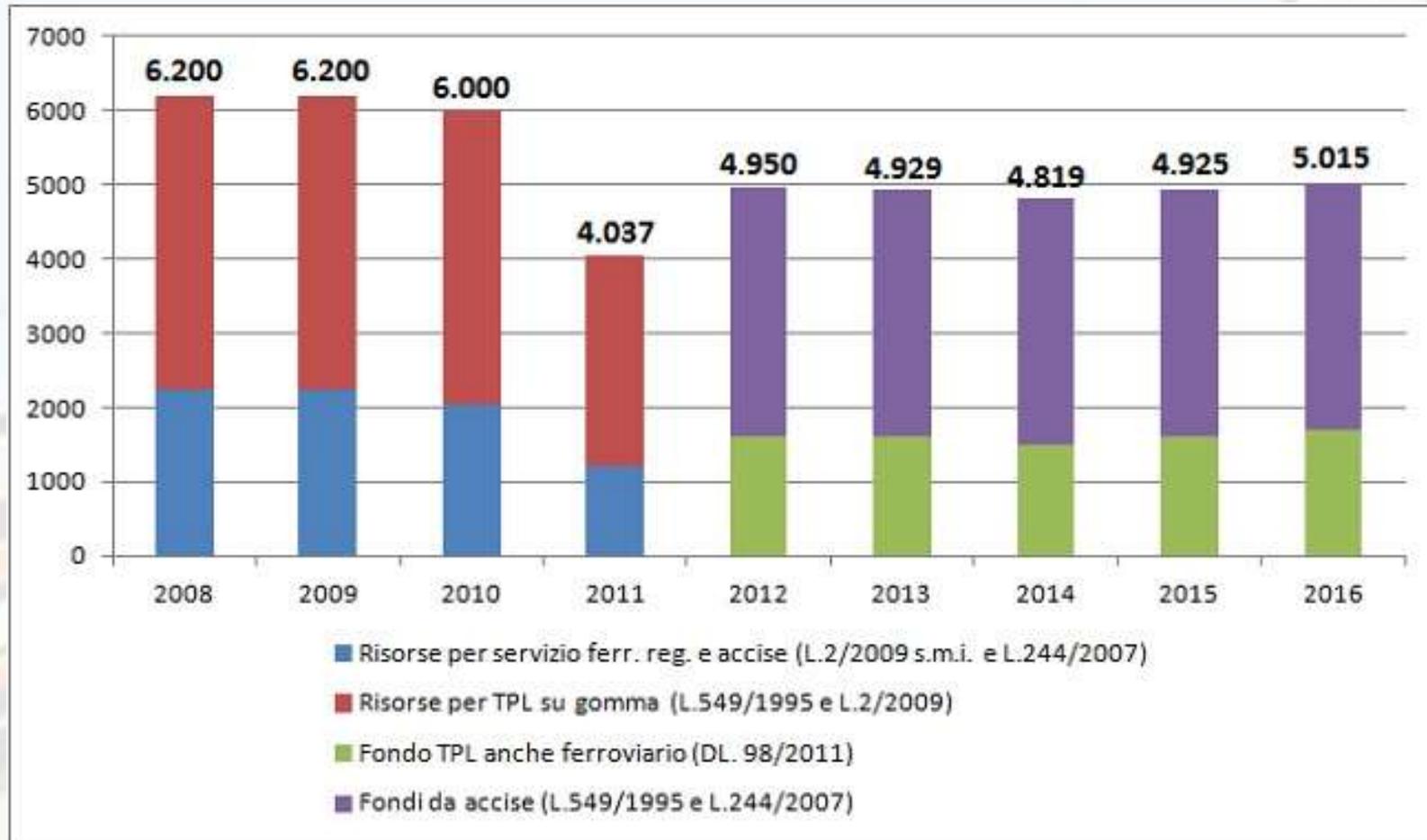
Nelle aree in arancione vive oltre il 50% della popolazione italiana



Le infrastrutture del trasporto ferroviario pendolare



- Diminuzione del 19,1% delle risorse statali stanziare tra il 2009-2016



Il trasferimento dei poteri in materia di trasporto ferroviario alle Regioni, non ha visto adeguati investimenti da parte di queste, e in parallelo alcun controllo da parte dello Stato.

Regioni e Province Autonome	Stanziamenti per il servizio (mln Euro)	Stanziamenti per il materiale rotabile (mln Euro)	Stanziamenti sul bilancio regionale (%)
Pr. Bolzano	57,1	5,32	<b>1,43</b>
Lombardia	129,1	68	<b>0,77</b>
Pr. Trento	35,58	0	<b>0,74</b>
Toscana	64,6	5	<b>0,51</b>
Basilicata	1,4	12	<b>0,51</b>
Emilia-Romagna	40,42	5,1	<b>0,38</b>
Sardegna	4,6	20	<b>0,31</b>
Liguria	13,9	2,6	<b>0,3</b>
Campania	0	59,48	<b>0,29</b>
Friuli Venezia Giulia	1,5	16	<b>0,26</b>
Veneto	21,15	11,1	<b>0,22</b>
Valle d'Aosta	0,13	2	<b>0,15</b>
Piemonte	5,924	0,67	<b>0,06</b>
Umbria	1,5	0,049	<b>0,06</b>
Lazio	0	8,75	<b>0,03</b>
Sicilia	0	2,3	<b>0,01</b>
Marche	0	0	<b>0</b>
Puglia	0	0	<b>0</b>
Calabria	0	0	<b>0</b>
Molise	0	0	<b>0</b>
Abruzzo	0	0	<b>0</b>



- Risorse investite in infrastrutture sbagliate senza considerare le priorità

Finanziamenti per tipologie di infrastrutture 2002-2016

	Totale finanziamenti (milioni di euro)	Finanziamenti per modalità (%)
Strade ed Autostrade	63.480,30	59,5
Ferrovie nazionali e regionali	28.887,20	27,1
Metropolitane e ferrovie suburbane	14.341,60	13,4
<b>TOTALE</b>	<b>106.709,10</b>	<b>100</b>

*Continuano ad essere la priorità nelle politiche di investimento*

+

## I sussidi all'autotrasporto:

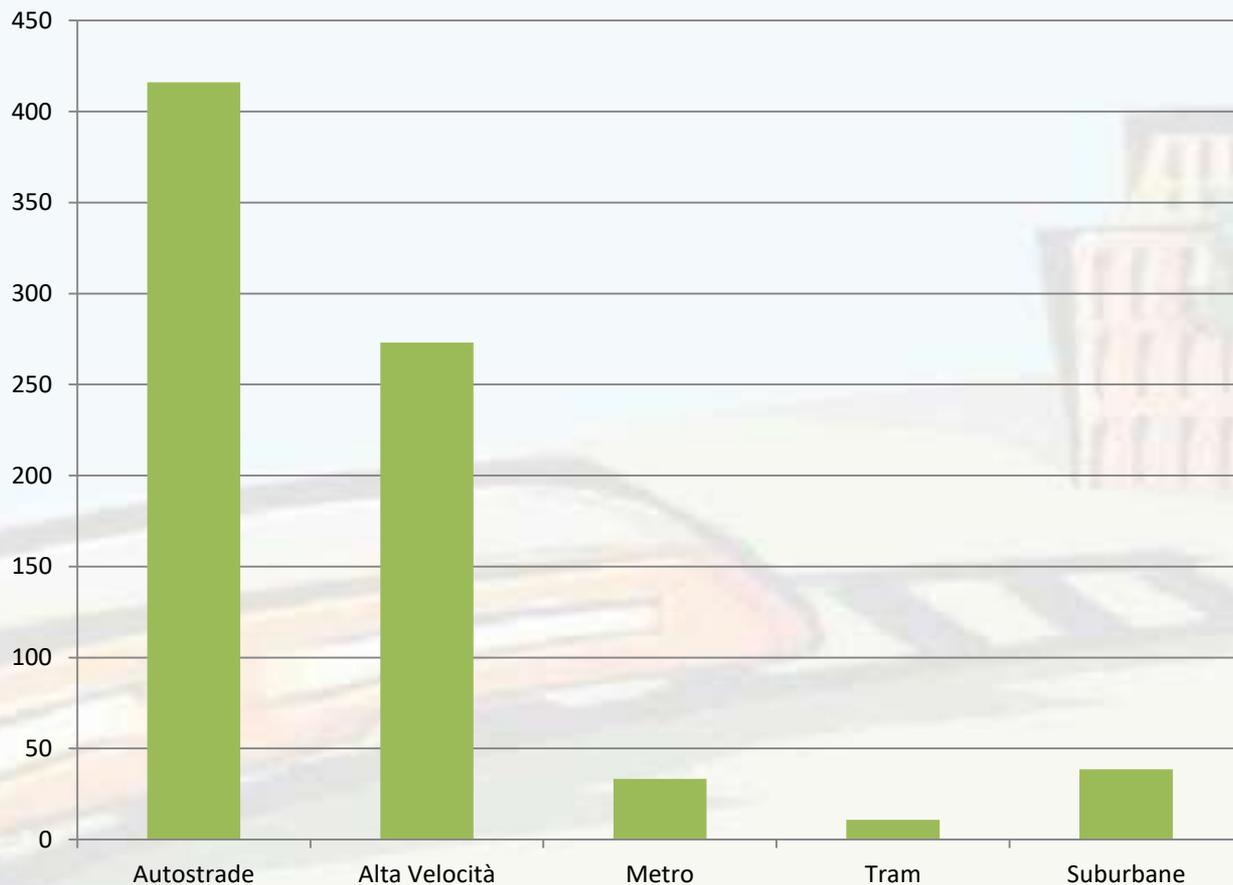
-sconti sui pedaggi autostradali, riduzioni sui premi INAIL e RCA oltre a deduzioni forfettarie non documentate. Dal 2000 al 2016 sono oltre **6,1 i miliardi di euro** stanziati in questo pacchetto. Gli sconti per queste voci saranno pari a **250 milioni di euro nel 2017**, visto che nel 2015 è stato deciso di “garantire” anche per i prossimi anni questo tipo di risorse, diventate quindi strutturali.

-le esenzioni dall'accisa per l'autotrasporto merci che vale quasi **1.455,8 milioni di Euro nel 2016 e rimarrà con lo stesso valore per il 2017** (riduzione di accisa sul gasolio e restituzione dell'accisa relativa ad aumenti dell'aliquota).

## LA SPESA REGIONALE PER LE INFRASTRUTTURE (2003-2016)

Regioni	Finanziamenti 2003-2016 in mln di Euro			Valori in % sul totale 2003-2016		
	Strade	Ferrovie	Metropolitane	Strade	Ferrovie	Metropolitane
<b>Abruzzo</b>	21,48	35,9	-	37,6	62,4	-
<b>Basilicata</b>	56,24	55,5	-	50,3	49,7	-
<b>Calabria</b>	10,55	394,85	-	5,1	94,9	-
<b>Campania</b>	1.703	974	2.032	36,2	20,7	43,1
<b>Emilia-Romagna</b>	636,75	235,83	-	72,9	27,1	-
<b>Friuli Venezia G.</b>	303,06	30,94	-	92,6	7,4	-
<b>Lazio</b>	832,60	94,54	486,69	58,9	6,3	34,4
<b>Liguria</b>	46,11	3,69	0	92,4	7,6	0
<b>Lombardia</b>	594,15	380,4	188,81	51,1	32,7	16,2
<b>Marche</b>	89,71	15,57	-	85,1	14,9	-
<b>Molise</b>	15,39	0,04	-	99,7	0,3	-
<b>Piemonte</b>	227,09	453,2	88,10	29,5	58,9	11,6
<b>Puglia</b>	14,23	20,00	-	40,7	59,3	-
<b>Sardegna</b>	118,36	189	-	38,6	61,4	-
<b>Sicilia</b>	345,25	17,30	8,61	93	4,7	2,3
<b>Toscana</b>	748,62	313,83	-	70,5	29,5	-
<b>Pr. Trento</b>	369,88	217,6	-	63	37	-
<b>Pr. Bolzano</b>	487,42	171,01	-	74	26	-
<b>Umbria</b>	199,09	48,21	-	80,5	19,5	-
<b>Valle d'Aosta</b>	38,87	47,4	-	45,1	54,9	-

## Gli investimenti in corso in Italia continuano a ignorare le città (in km per tipologia di infrastrutture finanziate o in cantiere)



**400 nuovi treni già circolano nelle Regioni** (in particolare quelle che hanno investito come Alto Adige, Toscana, Lombardia)  
**e 500 Nuovi treni** entreranno in esercizio da parte **di Trenitalia** a seguito dei contratti firmati con le Regioni.



**Approvato il nuovo contratto Intercity**  
Che prevede risorse certe per 10 anni, investimenti in nuovi 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)

Nel 2017 dovrà essere presentato il **nuovo Piano generale dei Trasporti e della Logistica** e il **Documento pluriennale di programmazione (DPP)**, previsto dal nuovo Codice Appalti, che deve integrare tutti i programmi esistenti nelle opere pubbliche (Rfi, Anas, porti, aeroporti, ecc.)

## Nuove politiche per il rilancio del trasporto ferroviario

- ❑ Vantaggi trasportistici, di vivibilità e attrattività delle città italiane e dei territori
- ❑ Vantaggi ambientali e per la salute dei cittadini
- ❑ Vantaggi occupazionali, diretti e indiretti
  - ❑ Benefici economici per le famiglie da una ridotta spesa per i trasporti

*Da dove partire???*

- Far crescere il numero di persone che prende ogni giorno i treni metropolitani e regionali, nazionali offrendo un'alternativa all'automobile
- Investire sul trasporto pendolare per arrivare a 10 milioni di cittadini trasportati al giorno al 2030

## Per cambiare il futuro del trasporto pendolare le risorse esistono

- ❑ **Priorità alle città e al sud negli investimenti infrastrutturali.** Spostando il 50% delle risorse per le infrastrutture nel periodo 2017-2030 nei nodi urbani (con **un programma di nuove linee di Tram e Metropolitana**) e al Sud. Non servono risorse aggiuntive, bisogna decidere che è qui la priorità.
- ❑ **Più treni**, potenziando il servizio ferroviario regionale con 500 milioni di euro all'anno per aumentare i treni in circolazione, con risorse da prendere dai sussidi all'autotrasporto (1.750 milioni di Euro nel 2016) e portando la spesa delle Regioni al 5% del bilancio.
- ❑ **Nuovi treni**, da finanziare attraverso un investimento pluriennale. Servono 500 milioni di Euro l'anno per 10 anni, da finanziare anche con gli introiti delle concessionarie autostradali (6 miliardi di Euro all'anno) e concentrando qui le risorse del Piano Juncker, dei fondi strutturali 2014-2020, della BEI.

➤ **Le «grandi opere» da realizzare nelle città**  
Interventi prioritari oggi non sono finanziati

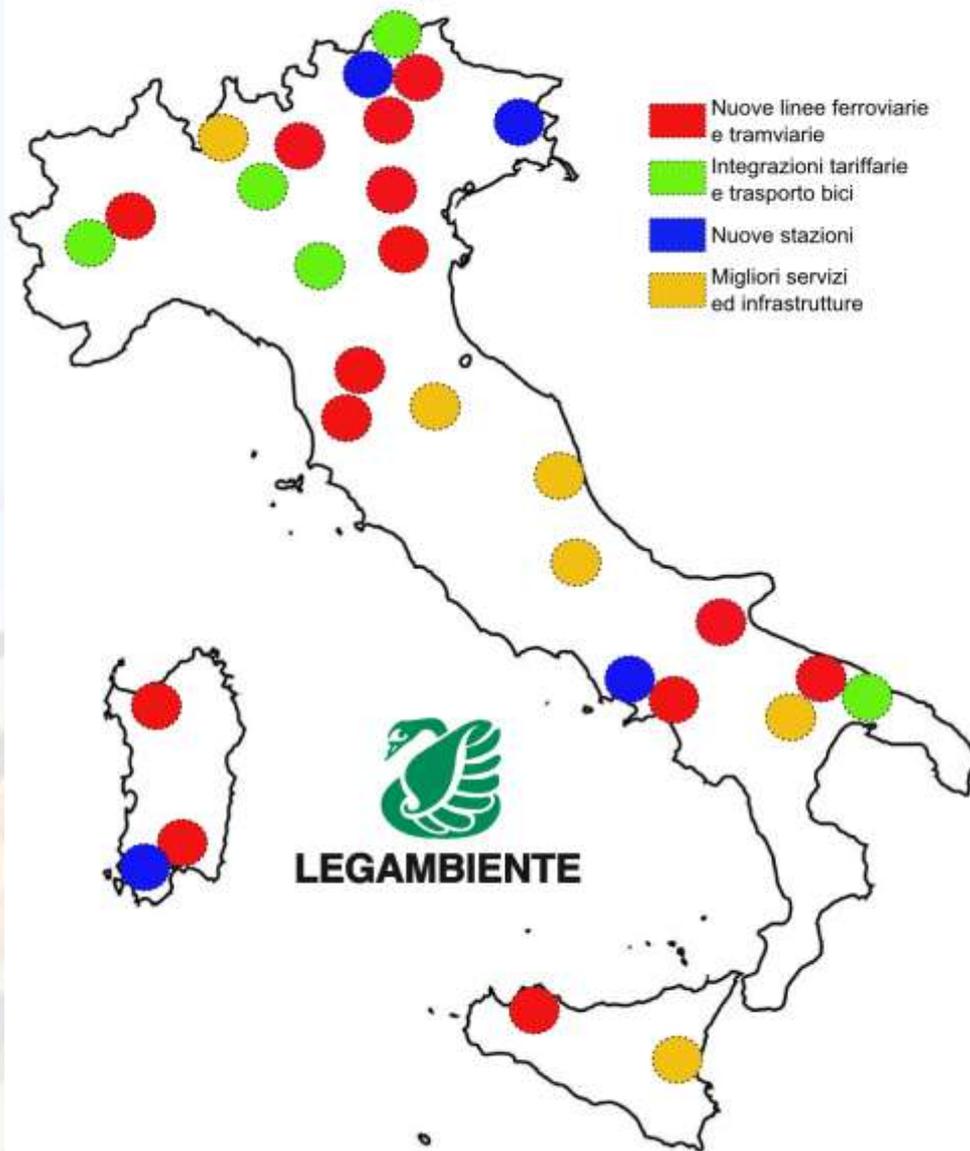
Infrastrutture	Stime costi totali (mln di Euro)	Finanziamenti disponibili al 2016 (mln di Euro)
<b>Torino:</b> completamento metropolitana Linea 1 tratte Cascine-Vica e Lingotto-Bengasi	493,55	396,58
<b>Milano:</b> potenziamento linea Gallarate-Rho (tratta Parabiago-Gallarate)	728	20
<b>Milano:</b> Passante merci Nord-Sud	1.200	0
<b>Milano:</b> potenziamento linea Seregno-Bergamo	1.000	82,6
<b>Milano:</b> metro tram Milano-Limbiate	100	58,9
<b>Bergamo:</b> Raddoppio Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello e fermata Ospedale	70	70
<b>Genova:</b> prolungamento metropolitana Brin-Canepari e Brignole-Stadio	156,43	0
<b>Padova:</b> Sistema Tranviario fasi 2 e 3	174,65	53,9
<b>Veneto:</b> Sistema Ferroviario Regionale tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Altino/Portogruaro, Padova/Monselice	314,65	213,9
<b>Bologna:</b> quadruplicamento tratta Bologna Mirandola-Ozzano	87,8	0
<b>Modena:</b> metro filovia prima e seconda tratta	91,9	37,77
<b>Firenze:</b> realizzazione linee 2, 3.1, 3.2 e 4 della tramvia	1.109,91	537,84
<b>Firenze:</b> tram-treno della Piana	270	0
<b>Firenze:</b> raddoppio Faentina tra Firenze e Borgo S. Lorenzo	600	0
<b>Roma:</b> completamento anello ferroviario, raddoppio dei binari nelle linee FL per i Castelli e Roma Nord-Viterbo	818	50
<b>Roma:</b> realizzazione nuove linee tram	162	0
<b>Roma:</b> prolungamento metro A, B, B1 e C (Colosseo-Venezia)	1.836	467
<b>Roma:</b> raddoppio Roma-Nettuno	500	60
<b>Roma:</b> stazione di scambio Pigneto (FL1, FL3, FL4, FL6, Metro C)	78	63
<b>Roma:</b> quadruplicamento tratta Capannelle-Ciampino	62	49
<b>Napoli:</b> completamento linea metropolitana tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale	652,4	652,4
<b>Napoli:</b> raddoppio Circumflegrea tratta Pianura-Pisani e Bretella di collegamento Cumana-Circumflegrea	535,7	251,18
<b>Bari:</b> nodo ferroviario Nord	1.024	396
<b>Palermo:</b> passante ferroviario	1.152,3	869,6
<b>Palermo:</b> anello ferroviario	248,48	152
<b>Catania:</b> interrimento stazione e raddoppio bivio Zurria-Catania Acquicella	626	252
<b>Ragusa:</b> metropolitana di superficie	30	0
<b>TOTALE NODI URBANI</b>	<b>14.121,77</b>	<b>4.733,67</b>

## ➤ Obiettivo al Sud: ridurre i tempi di percorrenza e inserire nuovi treni

Intervento infrastrutturale	Costi (mln di euro)	Tempi attuali di percorrenza	Tempi dopo opera	Riduzione del tempo di percorrenza
Velocizzazione Pescara-Roma	1.556	4 h 20 m	3h 20 m	1 ora
Velocizzazione Venafro-Campobasso	104	1 h 20 m	1 h	20 minuti
Velocizzazione Salerno-Reggio Calabria ferroviaria	267	4 h 30 m	3 h 50 m	40 minuti
Velocizzazione Battipaglia-Potenza	521	1 h 40 m	55 m	45 minuti
Velocizzazione Bari-Lecce	30	1 h 20 m	1 h 07 m	13 minuti
Ammodernamento, elettrificazione e velocizzazione linea Jonica (Melito-Sibari)	307	5 h 10 m	4 h 30 m	40 minuti
Elettrificazione, ammodernamento e potenziamento Melito-Lamezia Terme (e Aeroporto)-Catanzaro Lido	184	50 m (Lamezia Terme-Catanzaro Lido)	45 m	5 minuti Lamezia Terme-Catanzaro Lido 15 minuti Intero anello
Raddoppio linea ferroviaria Giampilieri-Fiumefreddo sulla Messina-Catania	2.300	1 h	35 m	25 minuti
Riapertura e velocizzazione Trapani-Palermo (via Milo)	104	1 h 40 m	1 h 25 m	15 minuti
Velocizzazione Palemo-Messina	305	2 h 43 m	2 h 28 m	15 minuti
Velocizzazione Messina-Siracusa		2 h 40 m	2 h 25 m	15 minuti
Velocizzazione linea storica Palermo-Catania	6.016	2 h 45 m	2 h 15 m	30 minuti
Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela	200	3 h 15 m	2 h 50 m	25 minuti
Velocizzazione Oristano-Sassari e Oristano-Olbia	893	1 h 58 m/ 2 h 23 m	1 h 40 m/ 2 h 5 m	15 minuti

Interventi, non finanziati, che permetterebbero una riduzione dei tempi di percorrenza su alcune tratte importanti al centro-sud.

## Le buone pratiche in Italia



dal sito [www.pendolaria.it](http://www.pendolaria.it)



**Buone pratiche**  
**Successo per il tram di Palermo**  
 Un'ottima buona pratica è quella di Palermo, dove, come al servizio è nuova linea di tram da TIR 2010, si tratta

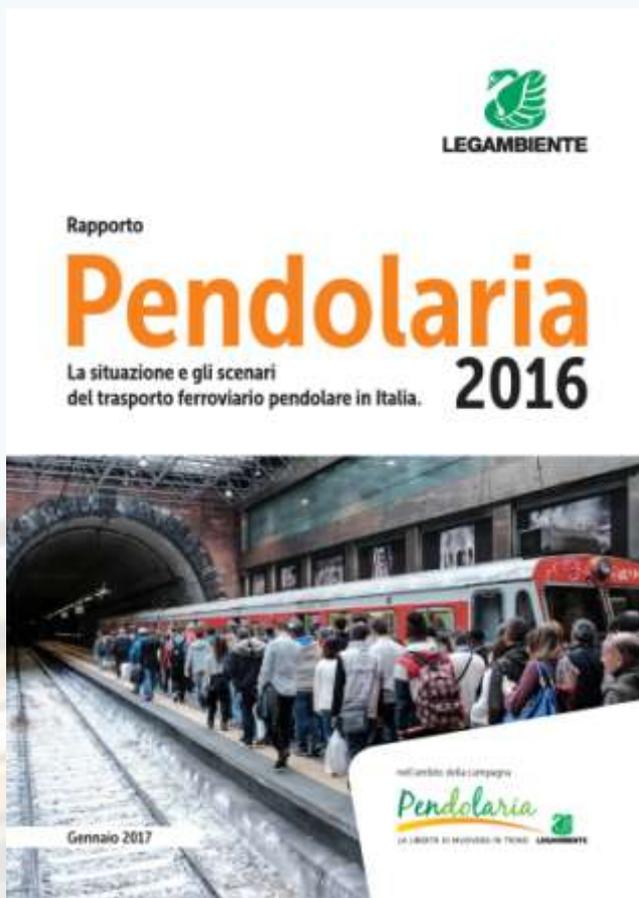
dal dossier pendolaria 2016

**Rapporto Portofoglio-Dopio**  
 Finalmente, dopo 17 anni di lavoro per la sua realizzazione, è stata inaugurata la nuova linea Portofoglio-Dopio. La linea, a trazione elettrica, è di proprietà di Ferrovie Emilia-Romagna e percorre a raso tutte le caratteristiche paesaggistiche del territorio attraversato. Con una lunghezza di 13 km, essa è elettrificata ed esistono 9 passaggi a livello dotati di sistemi di protezione ed integrati di luce.

<http://www.pendolaria.it/2016/10/04/rapporto-linea-portofoglio-dopio/>

**Tram Firenze**  
 La metrolinovia 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 fiorentina che fino agli anni '50 era in funzione. I viaggiatori il giorno sono circa 30.000 e sono 15 milioni quelli annuali, il doppio rispetto ai 7 milioni di passeggeri stimati come obiettivo al momento dell'affidamento del servizio, in un percorso che, prima dell'arrivo della tranvia, era servito con linee di autobus che trasportavano circa 1 milione di persone l'anno. Le rilevanti responsabilità affidate nell'utilizzo della tranvia in questi anni dicono che circa il 35-40% di chi utilizza oggi questo mezzo non vola spontanea in auto o moto. Tutto ciò è stato possibile grazie anche alla frequenza delle corse (con incrementi 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. Dal punto di vista ambientale si stimano ogni anno in 1.600 le tonnellate di CO<sub>2</sub> che si sono ridotte.

<http://www.pendolaria.it/2016/09/23/il-successo-della-tranvia-a-firenze/>



Il Rapporto si scarica sul sito  
[www.legambiente.it](http://www.legambiente.it)

[www.pendolaria.it](http://www.pendolaria.it)