



LEGAMBIENTE

RAPPORTO

Pendolaria

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

2017



Guardare a quei milioni di persone che ogni giorno si muovono per ragioni di lavoro o di studio aiuta a capire il Paese e a individuare le scelte che riguardano il futuro. Perché tante questioni e problemi – dall'inquinamento delle città agli obiettivi internazionali sul clima, dall'innovazione alla vivibilità, fino al turismo – si comprendono nella loro concreta dimensione e inestricabile intreccio. Dal 2008 il Rapporto Pendolaria di Legambiente presenta una fotografia della situazione del trasporto ferroviario in Italia e di come sta cambiando la mobilità nelle città e nelle regioni attraverso numeri e storie. È un'analisi utile non solo a capire la direzione in cui stanno andando politiche e investimenti, ma anche la dimensione di un cambiamento sociale relevantissimo avvenuto negli ultimi decenni nei grandi centri urbani – con centinaia di migliaia di persone che si sono trasferite nei Comuni intorno ai grandi centri - e per quanto sta avvenendo sulla rete ferroviaria a seguito dei processi di apertura al mercato dei servizi ad alta velocità e di trasferimento alle Regioni delle competenze per il trasporto ferroviario locale.

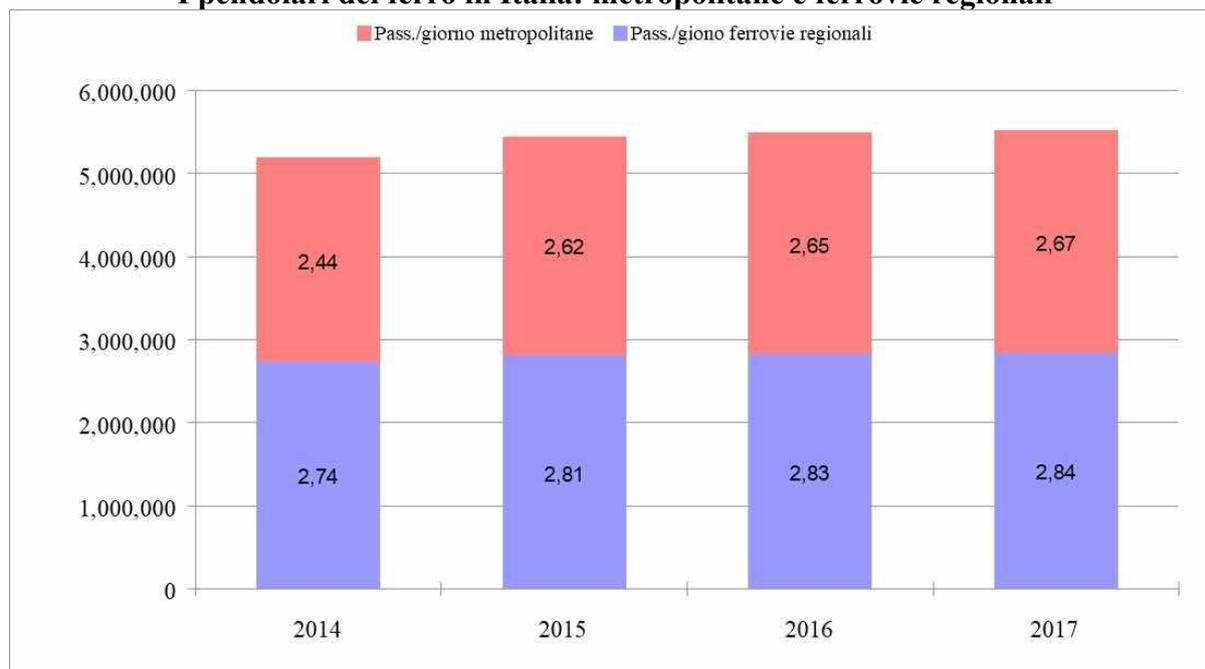
Ha tanto più senso oggi approfondire queste realtà perché si sta chiudendo una legislatura ed è condivisa l'idea che sia nella cura del ferro una delle sfide che il nostro Paese avrà di fronte nei prossimi anni. In modo da dare un'alternativa negli spostamenti a tante più persone possibile, e in ogni parte d'Italia, per convincerle a lasciare l'auto con evidenti vantaggi generali di tipo ambientale e di vivibilità delle città ma anche di interesse per le famiglie per la riduzione delle spese. I numeri e le storie raccolte in questo Rapporto descrivono un Paese dove da un lato i treni ad alta velocità diventano sempre più efficienti e competitivi, e in alcune città si inaugurano linee metropolitane con meravigliose stazioni, ma dall'altro lato troviamo storie di decine di migliaia di persone costrette ad aspettare treni sempre più vecchi e lenti in luoghi che sono un monumento al degrado. Leggere dentro questi cambiamenti, analizzare le ragioni di queste differenze tra le parti del Paese è dunque quanto mai importante e urgente. Legambiente attraverso la campagna Pendolaria vuole dare visibilità e forza a una battaglia che è oggi di civiltà. Perché puntare a cambiare questa situazione attraverso un servizio davvero di qualità fatto di treni nuovi, più numerosi e puntuali, carrozze pulite e non sovraffollate, stazioni moderne e accoglienti è un grande investimento sul futuro del Paese.

I numeri del trasporto ferroviario in Italia

Occorre partire dai numeri per capire la situazione del trasporto ferroviario nelle diverse parti d'Italia e la dimensione del fenomeno pendolarismo in Italia, che rappresenta la quota maggiore degli spostamenti. Ogni giorno sono **5,51 milioni** le persone che prendono i treni per spostarsi nelle Regioni e nelle città italiane. Di questi sono **2milioni e 841mila i passeggeri** che usufruiscono del servizio ferroviario regionale, divisi tra 1,377 milioni che utilizzano i convogli di Trenitalia e 1,464 milioni quelli degli altri 20 concessionari (tra cui 735mila Trenord in Lombardia, 207mila CTI in Emilia-Romagna, 190mila per Atac nel Lazio, 154mila per Eav in Campania). Sono invece **2milioni e 672mila coloro che ogni giorno prendono le metropolitane**, presenti in 7 città italiane (Milano, Roma, Napoli, Torino, Genova, Brescia e Catania).

Nel 2017 **il numero dei pendolari del treno è aumentato**, seppure di poco con una crescita di 11mila passeggeri al giorno sul servizio regionale (+0,4% rispetto al 2016) mentre per quello metropolitano si verifica un aumento di 22mila viaggiatori giornalieri (+0,6% rispetto al 2016, stesso trend in positivo come tra 2016 e 2015). Nel 2014 il numero di viaggiatori era complessivamente di 5,1 milioni, per cui si deve segnalare una crescita complessiva del 7,4% in quattro anni.

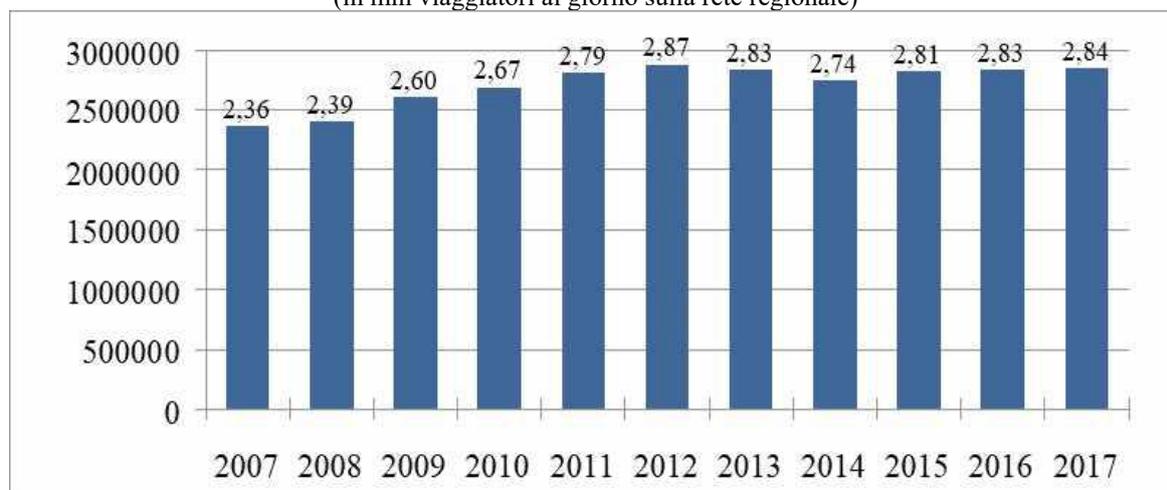
I pendolari del ferro in Italia: metropolitane e ferrovie regionali



Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Pendolari del trasporto ferroviario regionale

(in mln viaggiatori al giorno sulla rete regionale)



Legambiente Rapporto Pendolaria 2017

Sono diversi i dati da evidenziare rispetto a questi numeri se si vuole comprendere la situazione complessiva del trasporto ferroviario in Italia.

Il primo dato riguarda la differenza nei numeri complessivi e nella crescita tra le diverse parti d'Italia.

Perché l'aumento dei passeggeri negli ultimi anni - siamo comunque sotto il dato del 2012 -, nasconde differenze rilevanti sia in termini assoluti che nell'andamento tra le diverse Regioni. Con aumenti marcati e invece un calo rilevante in altre realtà. **Come in Lombardia dove sono arrivati a 735mila** (con un +3,1% nel 2017 e +31,5% dal 2009 ad oggi, quando erano 559mila) ed in **Alto Adige**, dove gli investimenti in nuovi treni e corse frequenti mostrano addirittura nelle linee riqualificate i pendolari sono triplicati (da 11.000 nel 2011 a quasi 32.000) e continuano ad aumentare le corse e gli investimenti, come quelli per l'elettrificazione delle linee con i lavori già in fase avanzata. Tornano a crescere i numeri dell'**Abruzzo** dove lo scorso anno si segnalava un calo marcato dei pendolari (oltre il 4%) mentre, con il recupero di alcune corse nel 2017 e l'introduzione del cadenzamento dei treni sulla linea costiera Adriatica, il numero dei

passaggeri al giorno torna a **crescere del 5,3%**. Passano da poco più di 13mila a 21.500 i viaggiatori al giorno in **Friuli Venezia Giulia, addirittura con un +62,9%**.

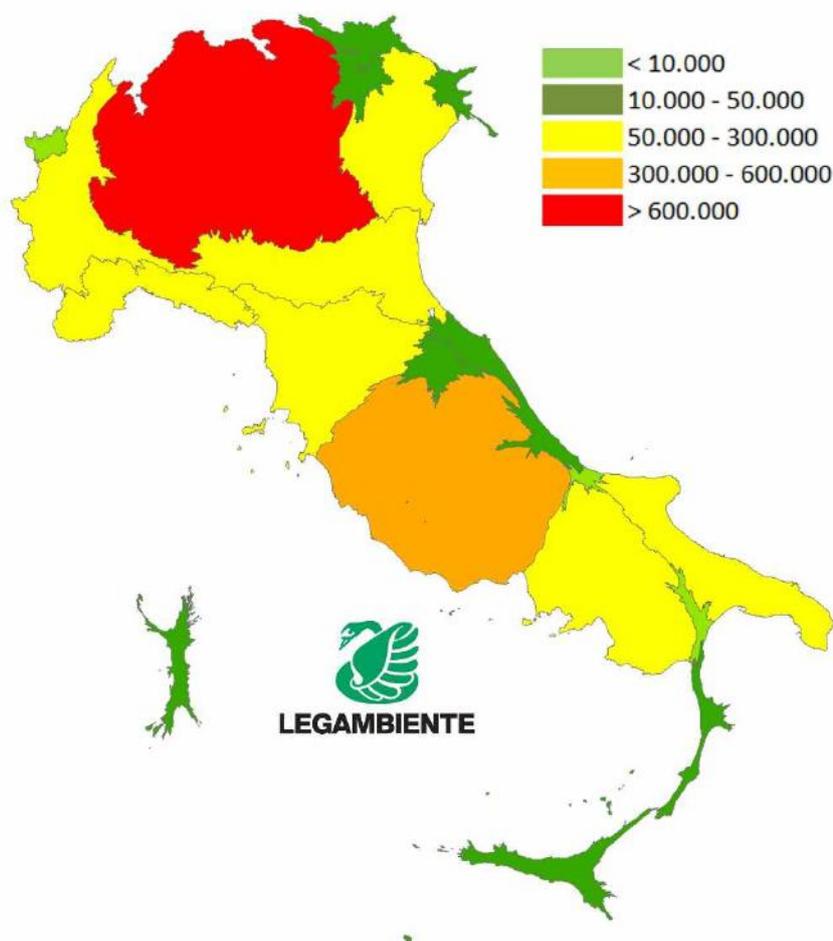
Dalla tabella successiva risulta evidente quanto accaduto tra il 2011 (anno in cui i tagli al servizio sono diventati drammatici in alcuni territori) ad oggi. L'aumento clamoroso dei passeggeri in Valle d'Aosta e Trentino, e soprattutto quelli di Alto Adige, Emilia-Romagna, Lombardia, Marche e Puglia testimoniano quanto è stato fatto in queste realtà in termini di servizi, nuovi treni ed infrastrutture. Deciso calo invece per i valori della Campania, Piemonte, Abruzzo, Sicilia e Molise. Il problema è che rispetto a numeri di viaggiatori al giorno che già erano storicamente molto diversi tra le Regioni dopo i tagli alle risorse dello Stato per il servizio, avvenuti nel 2009-2010, questa differenza si è accentuata e solo le Regioni che sono intervenute per recuperare il gap di risorse hanno visto crescere i passeggeri.

Andamento dei passeggeri/giorno su ferrovie locali e regionali

Regioni/Pr. Autonome	Viaggiatori al giorno 2011	Viaggiatori al giorno 2017	Differenza %
Abruzzo	23.530	19.140	-18,3
Basilicata	7.702	9.970	+29,4
Pr. Bolzano	24.200	31.425	+29,8
Calabria	26.000	22.400	-13,8
Campania	467.000	278.900	-40,3
Emilia-Romagna	114.000	205.000	+79,8
Friuli Venezia Giulia	21.915	21.525	-1,8
Lazio	540.000	540.000	0
Liguria	105.000	122.259	+16,4
Lombardia	650.000	735.000	+13,1
Marche	16.400	28.299	+72,5
Molise	4.500	4.000	-11,1
Piemonte	205.400	167.556	-18,4
Puglia	108.100	149.714	+38,5
Sardegna	14.400	18.700	+29,8
Sicilia	44.300	36.965	-16,5
Toscana	232.000	234.000	+0,8
Pr. Trento	13.000	26.431	+103,3
Umbria	26.000	27.749	+6,7
Valle d'Aosta	3.500	9.700	+177,1
Veneto	152.620	153.010	+0,3

Elaborazioni Legambiente su dati Regioni/Province Autonome, Rapporto Pendolaria 2017

Numero di viaggiatori al giorno su treni regionali e locali



Per quanto riguarda il numero di persone che utilizzano le linee metropolitane, presenti in sette città italiane, si vede una crescita di 17mila passeggeri al giorno rispetto all'anno precedente. Questo aumento è dovuto ai “nuovi” utenti sulle linee di metro di Milano (che complessivamente trasporta ogni giorno più di tutte le altre linee metro nelle altre città, con 1,37 milioni al giorno), in parte le linee di Torino e di Roma ed un sensibile aumento dei passeggeri a Brescia, arrivati ad oltre 48mila al giorno (superando quelli di Genova).

Passeggeri giornalieri ed annui su metropolitane in Italia

Città	Passeggeri al giorno	Passeggeri annui
Milano	1.370.000	481.965.000
Roma	905.900	308.130.000
Napoli	206.800	70.310.810
Torino	121.000	41.119.000
Brescia	50.100	17.012.153
Genova	44.800	15.224.938
Catania	2.000	682.000

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Il secondo dato da analizzare con attenzione riguarda il numero di persone che complessivamente ogni giorno prende il treno in Italia: tra trasporto ferroviario regionale (garantito da contributi statali e regionali e un contratto di servizio con i concessionari locali), Intercity (garantiti da un contributo dello Stato), Freccie e Italo che invece sono a mercato. I numeri fanno capire bene queste differenze, perché oltre ai **2milioni e 841mila che prendono i treni regionali, ci sono ogni giorno 40mila persone sugli Intercity e 170mila tra Freccie ed Italo. E le tendenze sono molto diverse, perché per i treni regionali dal 2010 ad oggi abbiamo un aumento del 6% dei passeggeri, mentre sugli Intercity abbiamo una riduzione del 40%, mentre sulle Freccie di Trenitalia un + 20% così come per Italo che è in forte crescita.**

Il continuo successo del servizio ad alta velocità dimostra la voglia di treno che c'è in Italia. Il numero di persone che prende ogni giorno il servizio ad alta velocità è infatti cresciuto anno dopo anno. Per le Freccie si è passati da 10 milioni di passeggeri annui del 2010 ai 24 milioni del 2017. Per Italo addirittura un +150% dal 2013 con aumenti di circa 2 milioni di passeggeri annui per arrivare a 13 milioni nel 2017.

La ragione sta nella straordinaria crescita dell'offerta di servizio, con complessivamente 314 treni in circolazione ogni giorno (187 Frecciarossa, 48 Frecciargento, 42 Frecciabianca e 37 Italo) mentre erano 108 nel 2010, e un'offerta sempre più articolata, integrata con la gomma per raggiungere altre destinazioni (con il servizio autobus Freccialink e Italobus) e di qualità.

Eppure se guardiamo alle città e alle tendenze del trasporto pubblico i dati non sono positivi. Perché il predominio nel trasporto su gomma continua, anche per via di 38 milioni di auto in circolazione e un tasso di 62,8 veicoli ogni 100 abitanti che ha pochi paragoni al mondo (ed è al 70,8 a Roma contro i 32 di Madrid e i 35 di Berlino). I dati dell'osservatorio Isfort evidenziano nel 2016 che la percentuale di spostamenti in automobile copre il 65,3% degli spostamenti ed è in crescita (era al 57,5% nel 2001!). Questi dati hanno delle ragioni precise nei ridotti investimenti che vi sono stati in questi anni nel Tpl, che continua a non essere un'alternativa reale per gli spostamenti, e poi nel recuperare la distanza dagli altri Paesi europei in termini di dotazione di trasporto pubblico su ferro, laddove sono i più gravi ritardi nel nostro Paese.

Infrastrutture confronto europeo (metropolitane, tram e suburbane)

Paesi	Linee Metropolitane (km)	Linee Tramviarie (km)	Linee ferroviarie pendolari (km di Suburbane)
Germania	646,5	1.999,9	2.038,2
Regno Unito	672,7	238,3	1.694,8
Spagna	607,3	261,3	1.432,2
Francia	360,8	748,3	698,4
Italia	239	336,1	672,2
Italia rispetto a Media (100)	47,3	46,9	51,4

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

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.

Crescono le differenze sulla rete e tra le regioni

Sono incredibili le differenze nel servizio ferroviario tra le diverse parti d'Italia. Tra clamorosi successi e offerta di treni con pochi paragoni al Mondo – come tra Firenze e Bologna, dove è in servizio una vera e propria metropolitana, con 152 treni che sfrecciano a 300 km/h nei due sensi di marcia ogni giorno (rispetto ai 142 dello scorso anno e ai 18 Eurostar del 2002) – e invece storie metropolitane di crollo dei passeggeri per il degrado del servizio (come sulla Roma-Lido di Ostia e la Circumvesuviana con diverse decine di migliaia in meno ogni giorno o che sembrano uscite dal dopoguerra, con carrozze diesel vecchie di 60 anni

che circolano su linee oramai frequentate da pochi studenti o turisti affascinati dai paesaggi interni siciliani o salentini. L'immagine è quella di un Paese che in treno viaggia sempre di più a velocità differenti, con prospettive, problemi e speranze molto diverse, che cambiano da regione a regione e, a volte nelle stesse città a seconda delle linee. Le differenze nel numero di persone che prende ogni giorno il treno nelle diverse parti d'Italia ha una spiegazione molto semplice. L'offerta di servizio è infatti cambiata in questi anni: su alcune direttrici con un aumento esponenziale premiato da un successo incredibile, mentre su altre direttrici e in altre Regioni si è ridotto il numero dei treni con conseguente riduzione del numero di persone che lo prende ogni giorno e che si è trovata costretta a usare i mezzi privati.

Partiamo dai successi.

Nei collegamenti nazionali è impressionante il miglioramento avvenuto nell'offerta sempre più ampia e articolata di treni che si muovono tra Salerno, Roma, Firenze, Bologna, Milano, Torino e Venezia (+13% dal 2010 al 2013, +7 sia nel 2014 che nel 2015 ed oltre +6% nel 2016). Lo raccontano da un lato gli investimenti che Trenitalia continua a realizzare sui servizi "a mercato", ossia quelli dove si ripaga attraverso la vendita dei biglietti, e dall'altro il rilancio degli investimenti da parte di Italo. Per far capire la differenza in termini di offerta, per chi partiva da Roma verso Milano nel 2007 i collegamenti Eurostar al giorno erano 17. Con il nuovo orario invernale, sono 50 le corse di Frecciarossa, con un nuovo aumento nell'orario appena entrato in esercizio, a cui si sommano 25 Italo, per un totale nel 2018 di 75, con un aumento dell'offerta in meno di 11 anni pari al 435%!

Risultati positivi si sono riscontrati anche per le Frecciargento e Freccebianche al centro-nord dove sono stati fatti investimenti sul materiale rotabile e ridotti i tempi di percorrenza. Ma anche i nuovi collegamenti NTV con 25 treni giornalieri tra Roma e Milano, di cui 9 no stop, l'aumento di quelli da e per la stazione Mediopadana di Reggio Emilia, con 14 treni al giorno. Significativo il dato anche sulla tipologia di materiale rotabile, con i Frecciarossa 1000 arrivati ad oltre 60 sulla rotta Torino-Salerno, con gli ETR 500 ed ETR 480 che vengono utilizzati su altre linee a lunga percorrenza come nel caso della Reggio Calabria-Roma e Genova-Firenze. La flotta ad alta velocità è formata da un terzo di treni con meno di 2 anni d'esercizio e lo si vede anche su altre direttrici. Ad esempio, alcuni collegamenti diretti tra Milano e Taranto, con 3 fermate in Basilicata, i Frecciargento tra Reggio Calabria e Roma ed è stata potenziata l'offerta sulla rotta Verona-Roma, che è passata da 14 a 16 collegamenti al giorno mentre sono state attivate nuove tratte come tra Bolzano-Trento-Verona e Napoli, tra Roma e Mantova e tra Roma e Bergamo. Per "catturare" viaggiatori NTV, come del resto Trenitalia con i "Freccialink", ha portato avanti il progetto Italobus, dove nella stazione alta velocità Mediopadana di Reggio Emilia si trova un nuovo servizio autobus che collega Carpi, Modena, Sassuolo, Parma, Cremona, Piacenza e Mantova. E poi nel 2016 l'introduzione del servizio ad alta velocità con treni Italo tra Torino, Milano e Venezia che viene effettuato grazie all'acquisto di 12 nuovi convogli da 480 posti per una commessa del valore di 1,2 miliardi di. Mentre nel 2017 i treni Italo hanno visto un nuovo sviluppo: i collegamenti da e per Milano Centrale (oltre che da Rogoredo), Torino Porta Nuova (oltre che Porta Susa) ed i nuovi collegamenti Roma-Verona.

Basta dire che la competizione sulla rete ad alta velocità è riuscita a mandare fuori mercato quella che era la linea aerea più frequentata d'Italia, tanto che sulla Milano-Roma perfino i due colossi dei voli *low cost*, Easyjet e Ryanair, hanno cancellato la rotta (mentre Alitalia rimane solo sulla Fiumicino-Linate). Secondo gli ultimi dati, la quota di passeggeri sulla Roma-Milano che viaggia in treno è passata dal 38% del 2008/2009 ad oltre il 70% del 2017.

Ma non è solo l'alta velocità a crescere, in alcune Regioni il numero di persone che prende il treno è aumentato molto in questi anni. Basti citare la crescita dal 2009 ad oggi in Emilia-Romagna (passata da 106.500 a 205.000), in Trentino da 13.000 a 26.400, in Alto Adige da 19.900 a 31.400, in Puglia da 80.000 a 150.000, ma soprattutto in Lombardia passata da 559.000 a 734.000. Questi risultati sono il frutto degli investimenti realizzati e dei tagli evitati in particolare sulle linee a più forte domanda.

Il problema del trasporto ferroviario in Italia è che fuori dalle direttrici principali dell'Alta Velocità e dalle Regioni che in questi anni hanno investito la situazione sta peggiorando e scende il numero di persone che prende il treno. Ad esempio, sempre dal 2009 ad oggi, i pendolari della Sicilia sono passati da 50.300 a 37.000 (in continuo calo), in una Regione con 5 milioni di abitanti e grandi spostamenti pendolari, ed in Campania da 413.600 a 279.000 (per fortuna negli ultimi due anni si è fermato questo trend).

Per far capire invece la crisi del trasporto ferroviario in Italia bisogna guardare al servizio Intercity. Questi treni sono treni fondamentali nelle direttrici fuori dall'Alta Velocità, in particolare al Sud, e nei collegamenti con i centri capoluogo di Provincia. Dal 2010 la riduzione delle risorse, con proroghe del contratto tra il Ministero delle Infrastrutture e Trenitalia, hanno portato a una riduzione drastica dei collegamenti che emerge con chiarezza dal bilancio consolidato di Trenitalia. Per i convogli a lunga percorrenza finanziati con il contributo pubblico, principalmente gli **Intercity, l'offerta in termini di treni*km è scesa dal 2010 al 2016 del 15,5% e parallelamente sono calati i passeggeri del 40%**. Stessi dati si leggono nel trasporto regionale, dove calano treni e passeggeri fino al 2014 mentre si assiste ad una ripresa per il 2015 e 2016 sul fronte dell'offerta di treni. Al contrario le "Freccie" sono aumentate costantemente da 47,7 milioni di treni*km nel 2010 a 57,2 mln nel 2016, un aumento pari a +16,7%.

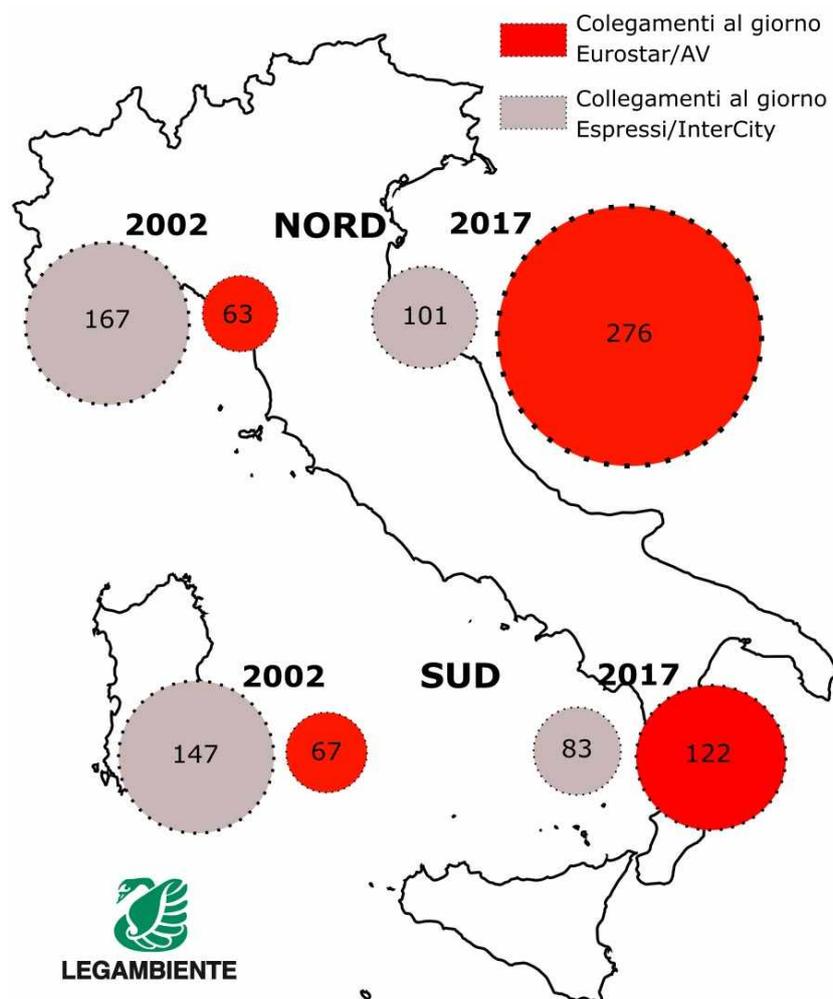
Treni a mercato e con contributo pubblico (Trenitalia)

Media e lunga percorrenza	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Viaggiatori km (mercato, in mld)	13,6	14,1	13,9	14,5	15	15,8	15,6
Viaggiatori km (universale contribuito, in mld)	7	6	4,5	4,3	4,8	4,5	4,2
Treni km (mercato, in mln)	47,7	48,7	48,1	53,9	52,1	53,4	57,2
Treni km (universale contribuito, in mln)	30,3	27,9	22,9	23,6	25,8	25,5	25,6
Traffico trasporto regionale							
Viaggiatori km (in mld)	19,3	19,3	19	18,9	18,7	18,7	18,6
Treni km (in mln)	163,3	157,7	154,8	154,5	151,9	154,9	156,1

Fonte: Bilancio consolidato 2016 Trenitalia

N.B. i dati non comprendono la Regione Lombardia (Trenord) e gli altri gestori regionali non Trenitalia.

La spiegazione di questi numeri sta nelle risorse stanziare dallo Stato, sia per quanto riguarda gli Intercity (che solo lo scorso anno hanno visto l'approvazione di un nuovo contratto) che nei tagli dei trasferimenti per il trasporto ferroviario regionale realizzati con la Finanziaria del 2010 dal Governo Berlusconi. Ed a pagare il prezzo maggiore sono state proprio le Regioni del Sud, che già partivano con numeri minori di treni in circolazione e che hanno visto ridurre sia il numero di Intercity, senza trovare alternative che invece al Centro-Nord ci sono (con le Freccie e Italo), e quelli del trasporto regionale con numeri ben più significativi che al Nord, perché le regioni non sono intervenute per coprire la contrazione dei trasferimenti da parte dello Stato (come invece hanno fatto Lombardia, Emilia-Romagna, Toscana).



Insomma, per comprendere le ragioni di una situazione nel trasporto ferroviario nella quale si ampliano le differenze tra aree del Paese e tra servizi di qualità e invece profondamente degradati occorre guardare dentro i numeri e i problemi. **In questi anni in alcune parti del Paese la situazione è migliorata rispetto al passato mentre in altre è peggiorata, e si è ampliata la differenza nelle condizioni di servizio tra gli stessi pendolari.** A spiegarlo è da un lato la riduzione dei treni Intercity e dei collegamenti a lunga percorrenza e dall'altro quella nei collegamenti regionali, dove dal 2010 la riduzione nel servizio ferroviario è stata del 6,5%.

La situazione in 15 anni può migliorare...

Linea	2002 Treno più veloce	2002 Numero treni giorno	2018 Treno più veloce	2018 Numero treni giorno
Firenze-Bologna	1:02	71	0:35	85
Prato-Pistoia	0:15	36	0:12	53
Fortezza-S. Candido	1:05	17	1:20 Con 6 nuove stazioni	30
Sacile-Maniago	1:05	13	0:34	22
Milano Bovisa- Pavia	0:56	33	0:56	36
Bari centrale-Bari Torre a Mare	0:14	21	0:11	33

O in 15 anni può peggiorare...

Linea	2002 Treno più veloce	2002 Numero treni giorno	2018 Treno più veloce	2018 Numero treni giorno
Campobasso-Teroli	1:35	9	In pullman 1:45	(linea ferroviaria chiusa)
Ragusa-Siracusa	1:55	13	1:54	4
Brescia-Cremona	0:34	22	0:56	17
Vercelli-Casale Monferrato	0:19	9	1:35 Con 1 cambio	(linea diretta chiusa)

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Per far capire con degli esempi le differenze tra cittadini e cittadini, **in Molise non esiste più un collegamento ferroviario con il mare!** Semplicemente sono scomparsi i treni che dal 1882 collegavano Campobasso con l'Adriatico e la città di Termoli. Oppure la situazione che vivono quei 100mila cittadini campani che ogni giorno sono costretti a prendere la **Circumvesuviana**. Sulle tre storiche linee suburbane di Napoli gestite da EAV **si è passati da 520 corse giornaliere nel 2010 a 367 corse nel 2016, con un calo dell'offerta di treni del 30%**. Una situazione analoga la vivono i pendolari della linea **Roma-Ostia Lido**, dove il servizio di questa linea suburbana gestita da Atac non è assolutamente adeguato alla domanda e che peggiora di giorno in giorno tanto che il numero dei passeggeri al giorno è crollato da quasi **100.000 tra studenti e lavoratori negli scorsi anni a 55.000**, con una riduzione del 45%. I continui guasti e problemi tecnici, si ripercuotono sugli utenti tra corse che saltano senza che venga fornita un'adeguata informazione, e poi ritardi periodici, sovraffollamento di convogli vecchi, sovraffollati, privi di aria condizionata d'estate o riscaldamento nella stagione invernale. E ancora la **Verona-Rovigo** dove, una tratta ferroviaria di 96,6 km che collega due capoluoghi di provincia ed ha uno snodo importante come quello di Legnago, ci sono meno treni rispetto al 2012 e i treni impiegano 16 minuti in più rispetto al passato. I problemi segnalati da studenti, lavoratori e turisti sono le poche corse, mezzi obsoleti, ritardi ed abbandono delle piccole stazioni spesso sprovviste perfino delle tabelle che indicano gli orari. Oppure per chi si muove sulla linea ferroviaria **Genova-Savona-Ventimiglia**. Il 2017 è stato un anno caratterizzato da criticità e proteste perché, nonostante con il cambio d'orario di dicembre 2016 sia stata attivata la variante di tracciato a doppio binario fra Andora e San Lorenzo al Mare, il materiale rotabile non risulta assolutamente in grado di soddisfare le richieste dei pendolari e dei turisti con carrozze in condizioni penose, specialmente nel caso dei treni regionali.

A spiegare le differenze sulla rete è il modo diverso con cui le diverse Regioni hanno gestito il servizio dopo il trasferimento delle competenze nel 2001. Lo raccontano i numeri dei tagli realizzati nelle diverse parti del Paese, con la riduzione del numero di treni lungo le linee, a cui si è accompagnato in quasi tutte le Regioni italiane un aumento delle tariffe. Fra il 2010 e il 2017 il taglio ai servizi ferroviari è stato pari al 26,4% in Calabria, al 18,9% in Basilicata, al 15,1% in Campania, al 12,1% in Sicilia ed all' 8,1% in Liguria che nell'ultimo anno ha almeno recuperato parte dei tagli fatti in precedenza. Il record di aumento del costo dei biglietti è stato proprio in Liguria i cui pendolari hanno assistito ad un nuovo aumento anche nel 2017 arrivando nel periodo in questione a quasi +49%, segue il Piemonte con +47%, mentre è stato del 48% in Campania e del 30% in Lombardia, ma non vanno dimenticati gli aumenti del 25% in Abruzzo e Umbria, a fronte di un servizio che non ha avuto alcun miglioramento.

Tabella dei tagli ed aumenti tariffari 2017

Regioni	2010-2017		Numero giornaliero di corse
	Totale dei tagli ai servizi	Totale aumenti tariffe	
Abruzzo	-9,6%	+25,4%	251 (Ferrovia Adriatico Sangritana 76, Trenitalia 175)
Basilicata	-18,9%	-	178 (Ferrovie Appulo Lucane* 124, Trenitalia 54)
Pr. Bolzano	-	-	260 (130 SAD, Trenitalia 130)

Calabria	-26,4%	+20%	347 (Ferrovie della Calabria 162, Trenitalia 185)
Campania	-15,1%	+48,4%	1.257 (Ente Autonomo Volturno 612, Trenitalia 645)
Emilia-Romagna	-3,8%	+19,1%	896 (Trenitalia/Tper)
Friuli Venezia Giulia	-4,4%	+14,9%	165 (Ferrovie Udine Cividale 43, Trenitalia 122)
Lazio	-	+15%	1.526 (ATAC 610, Trenitalia 916)
Liguria	-8,1%	+48,9%	330 (Trenitalia)
Lombardia	-	+30,3%	2.396 (Trenord)
Marche	-1,5%	-	153 (Trenitalia)
Molise	-	+9%	26 (Trenitalia)
Piemonte	-4,9%	+47,3%	889 (Gruppo Torinese Trasporti 110, Trenitalia 779)
Puglia	-3,6%	+11,3%	897 (Ferrovie Appulo Lucane* 124, Ferrotramviaria 185, Ferrovie del Gargano 156, Ferrovie del SudEst 205, Trenitalia 227)
Sardegna	-1%	+9%	298 (ARST 118, Trenitalia 180)
Sicilia	-12,1%	+7,7%	429 (Circumetnea 52, Trenitalia 377)
Toscana	-1,7%	+25,3%	769 (Trasporto Ferroviario Toscano 58, Trenitalia 711)
Pr. Trento	-3,2%	-	154 (Trentino Trasporti 72, Trenitalia 82)
Umbria	-9%	+25%	180 (Busitalia Sita Nord 90, Trenitalia 90)
Valle d'Aosta**	-	-	64 (Trenitalia)
Veneto	-	+16,7%	739 (Sistemi Territoriali 30, Trenitalia 709)

Legambiente 2017

*Le corse effettuate da FAL riguardano la regione Basilicata e la regione Puglia.

**Non è stata inserita la riduzione dei treni*km rispetto al precedente anno perché dovuta alla temporanea sospensione della tratta Aosta/Pré-Saint-Didier.

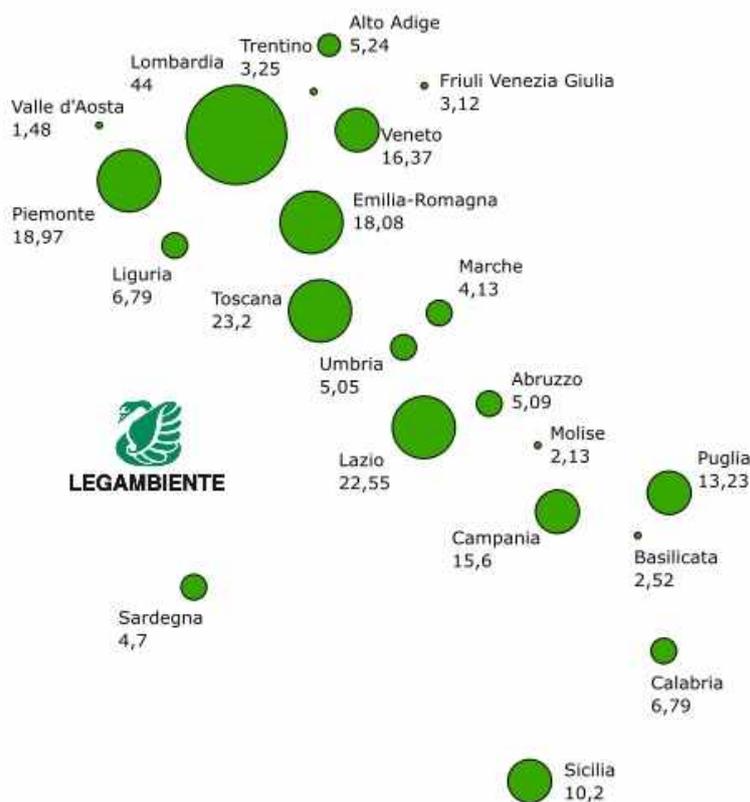
La questione meridionale per i treni esiste davvero. Alcuni numeri raccontano meglio di tante parole i problemi del trasporto ferroviario nelle Regioni del Mezzogiorno rispetto al resto del Paese.

Al Sud circolano meno treni. L'attuale livello di servizio nelle Regioni del Sud è imparagonabile per quantità a quello del Nord. **Ogni giorno in tutto il Sud circolano meno treni regionali che nella sola Lombardia.** Per fare un esempio, ogni giorno le corse dei treni regionali in tutta la Sicilia sono 429 contro le 2.396 della Lombardia, una differenza di 5,3 volte, ma a livello di popolazione la Lombardia conta "solo" il doppio degli abitanti siciliani (10 e 5 milioni). Per la sola Trenitalia il numero di corse giornaliere nelle regioni del Sud è passato da 1.634 nel 2009 a 1.276 nel 2016, una diminuzione del 21,9%, per tornare nel 2017 a 1.488 (-9% rispetto al 2009). Senza considerare che l'Alta Velocità si ferma a Salerno e, malgrado la continuazione di alcune Frece verso Reggio Calabria, Taranto o Lecce il numero in rapporto a quelli che circolano al Centro-Nord di questi treni è insignificante. Il problema più rilevante è che il dibattito politico continua ad avere come unica prospettiva quella delle grandi opere (il Ponte di Messina, la Napoli-Bari, l'alta velocità Palermo-Catania) mentre è il gap di collegamenti regionali, la riduzione dei

treni e la lentezza dei convogli lungo le principali direttrici il dramma che vive ogni giorno che vive nel Mezzogiorno.

Numeri analoghi per quanto riguarda i treni a lunga percorrenza. Perché dal 2002 ad oggi il servizio Intercity si è ridotto sia al Nord che al Sud (con la scomparsa degli Espressi), ma al Nord l'offerta di treni ad Alta Velocità è cresciuta enormemente, mentre al Sud è molto più limitata e non coinvolge Sicilia e Sardegna.

Produzione annuale di treni*km nelle Regioni e Province Autonome
(treni locali e regionali, in milioni)



Al Sud i treni sono più vecchi. Non è solo la quantità dei treni ad essere incredibilmente squilibrata, ma è anche la qualità del servizio a non avere dati confronti. **L'età media dei convogli al Sud è nettamente più alta con 19,2 anni**, seppur in calo ed al di sotto dei 20 anni, ma in un periodo in cui in quasi tutte le Regioni si stanno dismettendo i treni più anziani rimane evidente il disavanzo **rispetto ai 13,3 del Nord** (dove la media sta calando più velocemente: dai 16,6 del 2015) ma anche alla media nazionale di 16,8. Si trovano poi casi come quelli di Basilicata (21,4), Puglia (19,2) e Campania (18,8) dove la media è ben più alta con punte di treni che sono davvero troppo "anziani" per circolare.

Età media del materiale rotabile: confronto tra Nord e Sud

	Numero treni	Età media del materiale rotabile	Treni con più di 15 anni
Nord	1.162	13,3	29,2%
Sud	992	19,2	50,4%
Italia	3.001	16,8	41,7%

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Al Sud i treni sono più lenti, sia per problemi infrastrutturali sia perché, come visto, circolano treni vecchi e non più adatti alla domanda di mobilità. 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. Alcuni esempi? Tra **Cosenza e Crotona** non esiste un collegamento diretto e serve quindi almeno un cambio e 3 ore di tragitto per soli 115 km di distanza. Si assiste poi ad una condizione tragica del tragitto tra **Ragusa e Palermo** dove ormai solo 3 collegamenti al giorno effettuano il percorso tutti con un cambio impiegando 4 ore e mezza per arrivare a destinazione, in peggioramento rispetto alle 4 ore di un anno fa ed una situazione che rimane emblematica della condizione del trasporto ferroviario in questa regione. Gli altri esempi rimangono comunque drammatici: ancora in Basilicata per muoversi tra i due capoluoghi di Provincia, Potenza e Matera, con Trenitalia non è più previsto alcun collegamento (nemmeno con cambi) se non con autobus. Altro caso è quello tra due capoluoghi pugliesi, Taranto e Lecce dove almeno è stato introdotto un Intercity Notte che transita in orari di pendolarismo. O un caso estremo, come quello per cui si sposta tra i due estremi dell'Isola ha solo tre possibilità per spostarsi **da Siracusa a Trapani**. Il treno più "veloce" ci mette 10 ore e 57 minuti, con tre cambi e una parte del percorso da realizzare in pullman.

COLLEGAMENTI FERROVIARI TRA CAPOLUOGHI DI PROVINCIA NEL MEZZOGIORNO

Regioni	Tratta	Distanza (km)	Cambi	Tempo di percorrenza	Velocità media (km/h)
Basilicata	Potenza-Matera	100	1	4 h 50 m	Autobus
Puglia	Lecce-Taranto	107	0	1 h 25 m	80
Calabria	Cosenza-Crotona	115	1	3 h	38,3
Sicilia	Ragusa-Palermo	250	1	4 h 30 m	55,5

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017. Elaborazione su dati Trenitalia

A raccontare le differenze nell'accesso al servizio ferroviario nelle diverse parti del Paese sono anche la chiusura di 1.323,2 chilometri di linee ferroviarie dal 2003. Come si evidenzia nella cartina successiva si tratta di un fenomeno purtroppo diffuso in tutta Italia con collegamenti dove non esiste attualmente alcun servizio passeggeri.

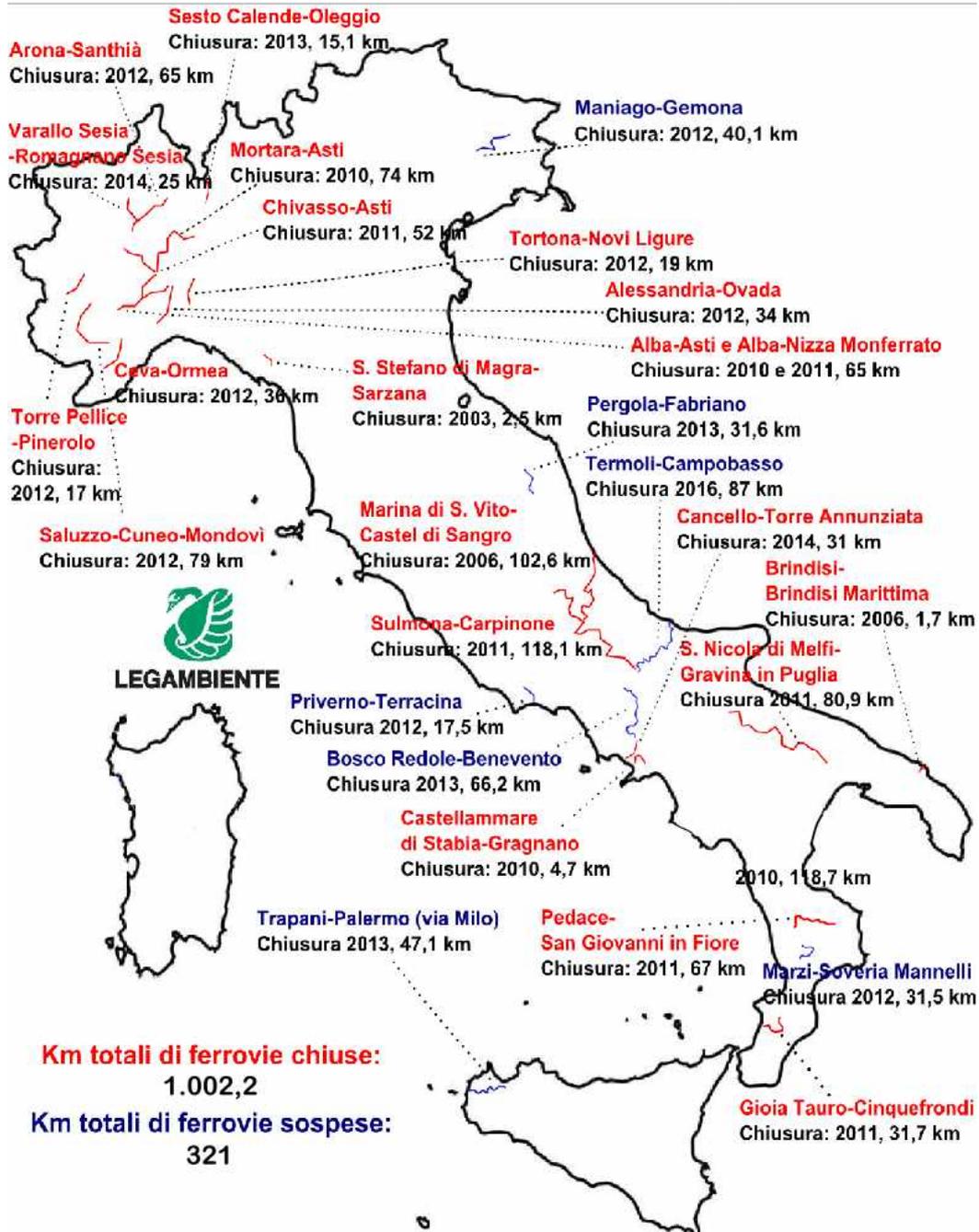
Sono 14 le linee chiuse in tutto il Piemonte, ma sono avvenute chiusure anche in Abruzzo e in Molise, arrivando a vedere definitivamente soppressi i treni della linea Pescara-Napoli. Chiuso per il servizio passeggeri il tratto al confine Piemonte-Lombardia tra Sesto Calende ed Oleggio, tratta che in orari di punta mostrava numeri di frequenza significativi. Stessa sorte è toccata alla Piacenza-Cremona e a numerose tratte in Calabria e Puglia. Dal 2010 nel conto nazionale vanno dunque considerati i 780 chilometri in più di linee dove sfrecciano treni a 300 chilometri l'ora, con l'ultima apertura della tratta Treviglio-Brescia, ed i 1.002,2 km di rete ferroviaria "storica" chiusi o non in servizio. A questi **vanno aggiunti oltre 321 km di rete ordinaria che risulta "sospesa" per inagibilità dell'infrastruttura**, come nel caso della **Trapani-Palermo** (via Milo) ancora chiusa dopo quasi 5 anni per smottamenti del sedime ferroviario e su cui ancora non si hanno date certe per la riapertura ma che almeno ha visto l'avvio dei lavori di ripristino. **Buone notizie** vengono anche dalle altre linee sospese da tempo: la **Gemona-Sacile** ha visto la riapertura della tratta di 31 km tra Sacile e Maniago, la **Priverno-Terracina** ha finalmente visto da parte della Regione Lazio lo stanziamento dei fondi che consentirà la riapertura della linea ferroviaria interrotta da una grossa frana dall'estate 2012, la **Bosco Redole-Benevento** è stata riaperta a fini turistici.

Mentre rimane ancora **sospesa la Marzi-Soveria Mannelli in Calabria** ma va sottolineata la riapertura della tratta tra Soveria Mannelli e Catanzaro. Altra buona notizia è la riapertura dopo meno di un anno della linea **Nuoro-Macomer** in Sardegna, gestita da Arst, con 3 nuovi treni Stadler costati complessivamente 16 milioni di euro, e che vanno a sostituire le vecchie littorine, in servizio ormai da 60 anni e daranno continuità all'ammodernamento della linea ferroviaria, iniziato qualche anno fa.

Come visto invece non circolano più treni sugli 87 km tra **Termoli e Campobasso**, con numerose polemiche in sulle responsabilità ma in ogni caso il Molise resta per i viaggiatori su ferro un regione divisa letteralmente in due.

Una novità in positivo potrebbe riguardare in futuro la **Pergola-Fabriano** con un possibile inserimento della linea ormai chiusa da anni nell'elenco delle tratte turistiche da valorizzare e la ricostruzione della ferrovia **Formia-Gaeta**, presumibilmente entro il 2019, che ha già visto la ricostruzione di 6 dei 9 chilometri della linea totalmente chiusa dal 1981, comprendente tra l'altro tratti in galleria e un viadotto a 25 arcate.

Le linee ferroviarie chiuse ed sospese in Italia negli ultimi 14 anni



Cresce la voglia di treno

C'è un dato che accomuna Nord e Sud del Paese, treni metropolitani e tram, alta velocità e treni pendolari. Ovunque si migliora l'offerta, con treni nuovi e puntuali, cresce il numero di persone che prende il treno. Ed è da queste esperienze e numeri che dobbiamo partire anche per ragionare di futuro del trasporto in Italia.

Nel terzo capitolo del Rapporto abbiamo raccolto 38 esperienze di successo e buone pratiche del trasporto su ferro in Italia. In ognuna di queste esperienze si evidenzia come migliorando il servizio (con nuovi treni, puntuali, un servizio efficiente) il successo è garantito, e lo dimostrano alcune linee pendolari di grande successo. Al Nord come le linee in **Val Venosta e Val Pusteria in Alto Adige**, ma anche al Sud, o al Centro, ad esempio in tratte minori come fra Ascoli e Porto d'Ascoli dopo l'elettrificazione. **Lo dimostra al Sud il successo del collegamento diretto Palermo-Catania** dopo la chiusura dell'autostrada nel 2015. Quando i treni sono passati da 2 a 14 al giorno e il tempo di percorrenza ridotto a 2 ore e 47 minuti per quelli più veloci (rispetto alle quasi 6 ore dei precedenti convogli), su comodi treni. Il successo è stato evidente ed è raddoppiato il numero di passeggeri al giorno. **Sempre al Sud in Puglia è un successo consolidato quello del collegamento Bari-Aeroporto**, con tempo di percorrenza di soli 14 minuti ed il nuovo materiale rotabile da 230 posti sono stati infatti **240.000 i viaggiatori totali annui, con numeri in costante ascesa dal 2013.**

In termini quantitativi i risultati sono impressionanti. **A Bolzano** gli investimenti stanno producendo risultati importanti, perché i nuovi treni e gli investimenti realizzati **sulle linee per la Val Venosta e la Val Pusteria hanno portato ad un aumento dei passeggeri incredibile, passando dagli 11.100 del 2011 ai 31.425** dell'ultimo anno, quasi triplicando i viaggiatori, con l'aumento più consistente in Italia. Ma **incredibili sono i dati di crescita della Lombardia**, come già detto e malgrado la situazione rimanga critica su alcune linee, e **a Milano dove continuano a crescere coloro che circolano in metro.**

Un altro esempio di successo riguarda gli investimenti realizzati a Napoli nelle metropolitane. Ogni giorno oltre 150.000 passeggeri prendono la Linea 1 (erano 110.000 nel 2013 prima del prolungamento fino alla Stazione Garibaldi). Sono inoltre state realizzate negli ultimi anni 35 tra stazioni nuove e riqualificate, attraverso il coinvolgimento di artisti e architetti di fama internazionale. La nuova stazione Toledo del metrò si è addirittura aggiudicata diversi riconoscimenti internazionali ed è arrivata in testa a diverse classifiche sulla stazione più bella. E ancora la linea **Foggia-Lucera** in Puglia gestita da Ferrovie del Gargano con treni nuovi, orario cadenzato ed integrazione tariffaria, dopo essere stata chiusa dal 1967 al 2008 ha dimostrato anche in questo caso un grande apprezzamento con almeno 3.000 passeggeri al giorno. **Anche al Sud, insomma, se si investe su collegamenti competitivi con l'automobile e integrati il successo è garantito.** E poi come accennato si iniziano a vedere alcuni segnali anche dall'Abruzzo, dove l'orario cadenzato sulla linea costiera va sicuramente in contro alle esigenze dei pendolari.

Per quanto riguarda le città un caso esemplare è quello di Firenze. Dove il **tram Firenze-Scandicci**, ha un afflusso medio di **35.000 passeggeri**, più del doppio rispetto a quelli stimati come obiettivo al momento dell'affidamento del servizio, su un percorso che, prima dell'arrivo della tramvia, era servito con linee di autobus che trasportavano circa 1 milione di persone l'anno (il tram ne trasporta oltre 13 milioni). Le rilevazioni campionarie effettuate sull'utilizzo della tranvia in questi anni dicono che **circa il 35/40% di chi utilizza oggi questo mezzo era solito spostarsi in auto o moto.** Ed i risultati sono in costante miglioramento. **E nel 2018 verranno aperte le linee 2 (Aeroporto-Stazione SMN) e 3 (Careggi-Stazione SMN).**

Sempre in Toscana un ottimo esempio viene dalla riapertura di una tratta ferroviaria chiusa nel 2011, la **Cecina-Saline di Volterra**, e reinaugurata nel dicembre 2013 e che continua a vedere investimenti: **durante la scorsa estate** l'intervento di RFI ha previsto la **sostituzione di circa 15 km di binari**, 4 chilometri di nuova massicciata e la sostituzione dei cavi di alimentazione che controllano l'apertura e la chiusura dei passaggi a livello. I tempi di percorrenza sono scesi quindi **di tre minuti** ed al momento la tratta **Cecina-Saline di Volterra si percorre in 33 minuti anziché in 36**, a fronte dei 38 che ci vogliono con il pullman.

Un'altra buona notizia dal Sud è quella di **Palermo**, dove sono in servizio **4 nuove linee di tram** da fine 2015 ed il successo è già evidente con il **30% dei biglietti venduti in più** alla fine del 2016 rispetto al lancio del servizio ed almeno **25.000 passeggeri al giorno.**

Abbiamo già analizzato il successo dell'alta velocità e anche a quei numeri non si deve guardare con invidia, ma invece con l'obiettivo di capire come ragionare di investimenti capaci di spostare persone che ogni giorno si muovono in auto verso la gomma.

Ma c'è un dato da cui partire per recuperare la stessa attrattività dell'alta velocità anche sulle linee pendolari. **All'ora di punta tra Roma e Milano c'è un offerta di treni ogni 15 minuti.** Un' offerta di questo tipo c'è in pochissime linee pendolari malgrado siano spesso molto più frequentato: come le linee FL1 (Fiumicino Aeroporto-Orte) e FL3 (nel tratto Roma Tiburtina-Cesano) a Roma, dove grazie alla sovrapposizione del servizio tra Roma Trastevere e Roma Tiburtina, si viene a creare un vero e proprio passante metropolitano. A queste si aggiungono le linee che si sovrappongono nei Passanti di Milano e Torino e, anche se solo negli orari di punta, la Padova-Venezia Mestre, la Genova Voltri-Genova Nervi, la Firenze-Prato, la Bologna-Modena, la Circumvesuviana e la Roma-Lido.

Eppure su alcune linee pendolari ogni giorno è come se si spostasse la popolazione di una città italiana e sono di gran lunga maggiori di quelle della Roma-Milano. Su molte di queste linee metropolitane i numeri dei pendolari potrebbero tranquillamente raddoppiare o triplicare, visto che ancora di più sono le persone che ogni giorno entrano sulle stesse direttrici in automobile. Ma che oggi difficilmente a Roma potrebbero rinunciare all'auto, visti i disservizi della Roma-Lido o della Roma-Viterbo, oppure a Napoli per quelli della Circumvesuviana. La sfida sta proprio nel capire che una quota rilevante di quegli spostamenti in alcune città, aree metropolitane e regioni italiane può essere spostata su treno se si fornisce un servizio competitivo.

Linee pendolari più frequentate in Italia

Tratta Ferroviaria	Numero viaggiatori al giorno	Tratta Ferroviaria	Numero viaggiatori al giorno
Fiumicino Aeroporto-Fara Sabina	75.000	Rho-Milano-Como-Chiasso	37.000
Roma Nord-Viterbo	70.000	Milano-Pavia-Alessandria	36.000
Saronno-Milano-Lodi	65.000	Milano-Brescia-Verona	32.000
Roma Ostiense-Viterbo	65.000	Saronno-Seregno-Milano-Albairate	32.000
Treviglio-Milano-Varese	57.000	Napoli-Baiano (Circumvesuviana)	30.000
Roma San Paolo-Ostia	55.000	Padova-Venezia Mestre	30.000
Napoli-Sorrento (Circumvesuviana)	50.000	Milano-Saronno-Como	28.000
Roma Termini-Frosinone	42.000	Milano-Carnate-Lecco	28.000
Napoli-Torregaveta (Circumflegrea e Cumana)	42.000	Genova Voltri-Genova Nervi	25.000
Roma Termini-Castelli Romani (FL4)	42.000	Milano-Malpensa	25.000
Milano-Seveso-Mariano/Camnago	41.000	Bergamo-Carnate-Milano	24.000
Treviglio-Milano-Novara	40.000	Milano-Seveso-Asso	22.000
Roma Termini-Nettuno	40.000	Pisa-Firenze	22.000
Roma Termini-Civitavecchia	40.000	Napoli-Sarno (Circumvesuviana)	22.000
Laveno-Varese-Saronno-Milano	38.000	Milano-Lecco-Sondrio-Tirano	21.000

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Qualcosa sta cambiando?

Fino a questo punto abbiamo analizzato la situazione del trasporto ferroviario in Italia guardandola dal punto di vista dei cittadini che ogni giorno prendono il treno e provando a capire le ragioni dei problemi e dei successi. Ora dobbiamo approfondire le politiche intraprese negli ultimi anni e in quale direzione sta andando il nostro Paese in termini di investimenti e di scelte infrastrutturali, di regole e di controlli. Ed è tanto più importante fare un bilancio oggi perchè siamo a poche settimane dalle elezioni politiche con una nuova legislatura alle porte,

La cura Delrio sta dando i suoi frutti. Negli ultimi tre anni l'attenzione nei confronti del servizio ferroviario da parte del Ministero delle Infrastrutture è sicuramente cambiata e lo raccontano i provvedimenti approvati.

-Per il rinnovo del **materiale rotabile ferroviario** la legge di stabilità per il 2016 (art. 1, comma 866, della Legge 28 dicembre 2015, n.208) ha stanziato 640 milioni di euro ripartiti tra il 2019 e il 2022. Con il cofinanziamento regionale del 40% si raggiunge una somma complessiva pari a più di 1 miliardo di euro. Nel Piano Operativo MIT, a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione, è ricompreso il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa, attraverso il rinnovo del materiale rotabile con un investimento di 800 milioni di euro ripartiti tra il 2017 e il 2021. Anche in questo caso è previsto un cofinanziamento da parte delle Regioni pari al 40% e le risorse sono destinate per l'80% alle Regioni del Mezzogiorno. È la prima volta che un Governo finanzia l'acquisto di materiale rotabile.

-Per gli **Intercity** è stato firmato lo scorso anno un nuovo contratto, dopo un periodo di proroga del precedente, che stabilisce finalmente risorse certe in un orizzonte di dieci anni (347milioni nel 2017 e 365milioni all'anno per gli anni successivi), che permetteranno da un lato l'acquisto di treni e il trasferimento di Frece con un certo numero di anni, e dall'altro di recuperare una parte dei tagli effettuati dal 2010 ad oggi.

-Per il **trasporto rapido di massa** sono fino ad ora stati stanziati 6,31 miliardi di euro:

2,247 miliardi a valere su risorse del Piano Operativo MIT e dei Patti territoriali per le città metropolitane (1,993 Miliardi) e per altre 9 città (1^a FASE); 2,035 miliardi a valere sul Contratto di programma con RFI per l'upgrading di nodo; 2,063 miliardi a valere sul fondo investimenti (Decreto Ministeriale del 22 dicembre 2017) e a valere sull'Addendum al Piano operativo MIT, Fondo Sviluppo e Coesione, delibera CIPE 22 dicembre 2017 (2^a FASE).

Più in particolare, con i provvedimenti del 22 dicembre, si prevedono interventi in diverse città:

Roma (425,52 per interventi sulle linee Metro A e B), Milano (396,15 milioni per primo lotto Milano-Limbiate, 50 nuovi tram a tipologia bidirezionale, adeguamento della linea M2, opere aggiuntive per la linea M4, circolare filoviaria), Napoli (269,28 milioni per ampliamento deposito Piscinola e Linea 6), Genova (137,38 milioni per fornitura di 11 treni, metro tratte Brin-Canepari e Brignole-Martinez), Salerno (100 milioni per il completamento della Metro Arechi-Aeroporto), Cagliari (58,11 milioni per la linea tranviaria Quartu Sant'Elena e 4 mezzi), Padova (56 milioni per la linea tram SIR 3), Firenze (47 milioni per la tratta Leopolda-Piagge della linea tranviaria 4.1), Reggio Calabria (23 milioni per ampliamento sistema ferroviario metropolitano), Vicenza (19 milioni per la fornitura di 16 filobus) e Rimini (8,85 milioni per la fornitura di filoveicoli). Sono infine previsti interventi per 108,6 milioni per il potenziamento della linea ferroviaria Bari-Taranto (70 milioni) e del sistema ferroviario metropolitano di Bari (38,6 mln) e 5 milioni per la ferrovia Umbra.

Per la 3^a FASE, il MIT ha richiesto un' ulteriore somma di 3,5 miliardi, all'interno del nuovo Fondo Investimenti, previsto dalla legge di bilancio 2018, per la realizzazione di nuove linee e prolungamenti delle esistenti metropolitane, tranvie e filovie (e del relativo materiale rotabile).

-Per il **rinnovo del parco rotabile su gomma** sono stati ripartiti tra le regioni più di 350 milioni di euro per gli anni 2015 e 2016 ed altri 150 sono disponibili per il triennio 2017-2019. Sono già state ripartite, inoltre, le risorse del Piano Operativo del MIT a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione per 200 milioni di euro (triennio 2017-2019). La Legge di Bilancio 2017 ha previsto l'istituzione di un Piano strategico della mobilità sostenibile, incrementando le risorse attribuite al Fondo finalizzato all'acquisto, alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale nonché al finanziamento delle relative infrastrutture tecnologiche di supporto. È stata incrementata la dotazione del citato Fondo (istituito dalla Legge di Stabilità 2016) di 200 milioni di Euro per l'anno 2019 e di 250 milioni di euro per ciascun

anno dal 2020 al 2033. Complessivamente, nel quadriennio 2017-2020 si prevede l'entrata in circolazione di circa 8.500 autobus. Sono previste ulteriori risorse per l'acquisto di nuovi traghetti, aliscafi e vaporetto (300 milioni) per il TPL marittimo e lacuale ed ulteriori risorse sono previste per la redazione dei PUMS (Piani urbani della mobilità sostenibile) che sempre più diventeranno vincolanti per l'accesso alle risorse. La delibera CIPE del 22 dicembre 2017 prevede ulteriori 455,45 milioni di euro per il rinnovo del materiale rotabile del trasporto pubblico locale (ferrovie urbane, metropolitane, sistemi tranviarie, filoviari e autobus su gomma) a valere sull'Addendum al Piano operativo MIT su risorse FSC.

-Per il servizio del trasporto pubblico locale la dotazione di risorse è stata resa strutturale e svincolata dall'andamento dell'accisa, in modo da superare l'incertezza delle oscillazioni e il legame con i consumi di benzina e gasolio. La dotazione del Fondo Nazionale TPL è stata rideterminata, con il DL 50/2017 (la cosiddetta manovrina), in 4.789.506.000 euro per l'anno 2017 e 4.932.554.000 a decorrere dall'anno 2018.

-Sono state reintrodotti **la detrazioni fiscali per chi usufruisce di un abbonamento al trasporto pubblico**. A partire dal 1° gennaio 2018 infatti si potrà portare in detrazione l'abbonamento di bus, metro o treni non solo in relazione alla spesa sostenuta direttamente ma anche per i familiari, con la possibilità di beneficiare di uno sconto fiscale pari al 19% ed entro il limite di 250 euro di spesa. Ulteriore novità riguarda i datori di lavoro, che potranno portare in deduzione totale le spese sostenute per il rimborso dei titoli di viaggio dei propri lavoratori dipendenti. Tale somma sarà detassata e non concorrerà alla formazione del reddito ai fini fiscali. Finalmente una decisione che va nella direzione già intrapresa da molti anni da parte di numerosi Paesi europei (specialmente Francia, Belgio e Paesi Bassi) che puntano ad aiutare le famiglie e a decongestionare le grandi aree urbane anche grazie a questo tipo di incentivi.

-Sono state introdotte risorse per l'intermodalità a supporto del trasporto merci via ferro e via nave, attraverso gli incentivi **Ferrobonus e Marebonus**, di grande importanza per il peso enorme che nel nostro Paese ha il trasporto su gomma e con impatti rilevanti in termini di inquinamento.

-Sono state riviste le **regole per la sicurezza su tutte le ferrovie regionali ex concesse** (41 linee per quasi 2.000 km di lunghezza), anche a seguito del tragico incidente ferroviario in Puglia del Luglio 2016. Standard e regole dovranno allinearsi al resto della rete gestita da RFI e i controlli sono stati affidati all'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (Ansf). Sono stati stanziati 254 milioni di Euro per interventi sulle ferrovie interconnesse, con i primi stanziamenti che andranno in Puglia, Campania, Emilia, e 338 per le linee "non interconnesse" alla rete nazionale (come la Roma-Lido di Ostia o la Roma-Viterbo gestite da Atac).

-È stato approvato il nuovo **Codice degli Appalti**, che cancella l'impianto della Legge Obiettivo (introducendo finalmente regole chiare per la progettazione, i controlli e i collaudi sulle opere) e che prevede il **Dibattito Pubblico** per le nuove opere infrastrutturali, che può rappresentare una novità importante e positiva per la gestione dei conflitti che ci sono anche rispetto alle opere ferroviarie.

-Il **progetto ciclovie turistiche**, con l'individuazione di dieci percorsi di interesse nazionale e con risorse già impegnate per far partire i primi quattro progetti (Vento, Ciclovie del Sole, Grab e Acquedotto pugliese).

Finalmente arrivano i nuovi treni

Sono 3.001 i treni regionali in servizio ogni giorno in Italia, da Ragusa ad Aosta, gestiti dai diversi concessionari (Trenitalia, Trenord, CTI, Atac, ecc.). L'età dei treni è stata spesso lamentata come un problema dagli utenti, anche perché dentro una media che è di 16,8 anni (in calo dai 17,2 di un anno fa) vi sono situazioni molto diverse con treni anche molto vecchi e per questo lenti e poco confortevoli. Oggi la media di età sta finalmente calando per diverse ragioni:

-Gli investimenti delle Regioni che complessivamente hanno permesso di far entrare in esercizio 410 treni nuovi. In Toscana sono già entrati in servizio 60 nuovi treni nel biennio 2016/2017 e si punta ad avere il 100% di convogli nuovi entro il 2022. La Regione ha finanziato con propri fondi 20 treni Minuetto, 10 Vivalto, 4 TAF ed 1 Jazz. In Lombardia, dal 2007 ad oggi sono entrati in servizio 189 nuovi treni, di cui 19 solo tra fine 2016 ed il 2017. In totale Regione (tramite finanziamenti diretti e tramite Ferrovienord) e Trenord tra il 2001 e il 2018 hanno acquisito 196 treni, di cui 189 sono già in servizio, 2 arriveranno entro gennaio 2018 e 5 nel 2020. Il valore totale della flotta nuova supera i 1,65 miliardi di euro. Si segnala inoltre il nuovo piano di rinnovo della flotta che ha previsto l'acquisto di 161 treni complessivi finanziati dalla Regione con il nuovo "programma straordinario" del 2017 (totale 1,6 miliardi di euro, di cui circa il 10% statali e il resto regionali). Questi treni entreranno in servizio tra il 2020 e il 2025. In Emilia-Romagna, dove sono stati acquistati carrozze e locomotive per 178 milioni di euro tra il 2001 ed il 2016, continuano gli investimenti tra il 2017 ed il 2018 verranno acquistati altri 9 convogli (7 Flirt e 2 Vivalto) e con propri fondi la Regione ha acquistato 5 TAF, 6 Minuetto, 6 Vivalto e 4 convogli a doppio piano. In Provincia di Trento, dal 2011 ad oggi sono 31 i nuovi convogli acquistati dalla Provincia, per un totale speso di 159 milioni di

euro. Nel Lazio, la situazione è in netto miglioramento, ma riguarda solo i pendolari che viaggiano sulle linee gestite da Trenitalia. Il materiale rotabile è stato in parte sostituito grazie ai fondi e al Contratto di Servizio con Trenitalia, che ha permesso la messa in servizio di 114 carrozze Vivalto, 20 treni Jazz ed il revamping di 46 TAF, programmando quindi la sostituzione di altri treni. Molto diversa la situazione sulle linee gestite da Atac, dove la qualità del servizio è davvero pessima per i pendolari, con treni vecchissimi, sporchi e in perenne ritardo in particolare sulle linee Roma-Lido di Ostia e Roma-Viterbo. In Campania con 84,2 milioni destinati a Trenitalia per l'acquisto di 12 treni Jazz ed il proseguimento del piano di rinnovamento della flotta EAV, nel periodo 2015-2020, con 47,5 milioni per l'acquisto di 26 nuovi ETR ed il revamping di altri 37 per le linee Vesuviane, 12 nuove unità di trazione e 14 convogli revampizzati per le linee Flegree, il revamping di altre 12 motrici per la linea Piscinola-Aversa e per le linee suburbane altre 7 unità di trazione nuove ed il revamping di 3 convogli. In Sicilia va segnalato in particolare l'investimento di 14,76 milioni per l'acquisto di materiale rotabile da destinare alla Ferrovia Circumetnea. Emblematica delle differenze è la situazione della Calabria dove su 92 treni in circolazione ci sono solo 3 nuovi Swing (diesel per la Jonica), mentre altri 3 treni nuovi Stadler sono per Ferrovie della Calabria, e in Molise dove dopo molti anni di attesa è arrivato un nuovo treno Swing durante la scorsa estate. Buone notizie sono in arrivo proprio per la Calabria grazie al piano di investimenti per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario e tranviario con il decreto firmato dal Ministro Delrio (che assegna alle Regioni 640 milioni di euro, cui si sommano i fondi stanziati dal Cipe, per un totale di 1440 milioni di euro). Verranno infatti acquistati 22 treni per la rete nazionale, 5 per quella regionale e 7 tram per le metro leggere per complessivi 214,22 milioni di euro (di cui 115 da Por e Pac). L'iter per la fornitura completa dei nuovi treni si concluderà definitivamente entro il 2021.

-Gli investimenti di Trenitalia, che ha lanciato una gara per **450 nuovi treni regionali** (300 alta capacità, 150 media capacità) ai quali si aggiungeranno **50 diesel**. Questi treni permetteranno di incrementare complessivamente la quota di posti/km tra l'8 e il 10% entro il 2026 e di migliorare in generale la qualità dell'offerta.

-Gli investimenti del Governo, come già descritto nell'analisi degli interventi predisposti da Delrio. Complessivamente nel quadriennio 2017-2020 si prevede l'entrata in circolazione di 210 nuovi treni. Inoltre si prevedono investimenti sui treni Intercity per 300 milioni tra revamping e la riconversione dell'intera flotta. A questi interventi vanno aggiunte le risorse stanziare per i convogli di treni metropolitani e tram che prevedono l'acquisto di 117 mezzi (Milano: 50 nuovi tram bidirezionali, Torino: 25 nuovi tram, Roma: 14 treni metropolitana (2 linea A e 12 linea B), Vicenza: 16 filobus per 19 milioni, Rimini: filobus per la linea costiera, Genova: 11 unità di trazione, Catania: 17 unità di trazione per la Ferrovia Circumetnea).

È molto positivo questo cambio di attenzione nei confronti dell'acquisto di nuovi treni che complessivamente riguarderà 1.120 treni regionali su tremila. Occorre però che questi investimenti continuino e che aumentino nei prossimi anni, per fare in modo che siano distribuiti equamente tra le regioni e che permettano non solo di sostituire i treni più anziani ma anche di potenziare il servizio. Mentre infatti il rinnovamento va avanti, occorre sottolineare che sta riguardando in particolare alcune Regioni (Alto Adige, Trentino, Lombardia, Toscana, Lazio, Emilia-Romagna e Veneto), ossia quelle che hanno investito in questi anni e hanno contratti di servizio storicamente più pesanti e finanziati dallo Stato. Mentre nelle altre Regioni, in particolare quelle del Sud, e per gli altri concessionari il rischio è che proceda assai lentamente. Per queste ragioni **gli investimenti nell'acquisto di nuovo materiale rotabile devono continuare anche nella prossima legislatura**, da un lato per ridurre l'età del materiale rotabile e dall'altro perché si deve aumentare il numero di treni in circolazione e potenziare l'offerta sulle linee pendolari e regionali dove è più forte la domanda di trasporto e occorre rilanciare l'offerta di servizio. Si può stimare nella prossima legislatura una necessità di investimento in almeno 3/400 treni.

Da parte delle **Ferrovie dello Stato** è giusto sottolineare un'attenzione crescente nei confronti del servizio ferroviario regionale e in generale del trasporto pubblico locale (anche su gomma), che si può leggere nel nuovo bilancio dove si legge chiaramente l'intenzione di raggiungere i livelli dell'alta velocità anche nel trasporto regionale, con il 90% dei nuovi investimenti che andrà in questa direzione. Il cambiamento è positivo anche perché abbiamo bisogno di un attore industriale nel nostro Paese capace di proporre soluzioni di mobilità sostenibile e integrata nelle città, aprendo anche a una concorrenza che se guidata con obiettivi di miglioramento del trasporto pubblico è nell'interesse dei cittadini. Trenitalia ha svolto un ruolo importante nel processo di miglioramento del servizio sulla rete in questi anni che si può vedere tanto sulle linee ad Alta Velocità quanto sulle linee regionali, in particolare di quelle che in questi anni hanno scelto di investire, e

con cui sta sottoscrivendo nuovi contratti di servizio che responsabilizzano sempre di più l'azienda rispetto alla qualità e quantità del servizio rispetto al passato. Il compito che ora spetta all'azienda è di far capire le potenzialità che ci sono nel nostro Paese di miglioramento anche nelle altre linee nazionali e nei nodi urbani a maggiore domanda di trasporto, in modo da far capire a Governo e Regioni quali obiettivi oggi sono realizzabili.

Per quanto riguarda il servizio ferroviario regionale gestito da **Trenitalia** è positiva la crescente attenzione che si sta ponendo nei confronti della puntualità dei convogli e nel gradimento degli utenti, nella pulizia (dove il passaggio alle gare per il servizio è stato un successo), e nei controlli rispetto ai biglietti (che ha portato a un aumento dei ricavi). I dati di Trenitalia descrivono una situazione che a sette mesi dall'avvio del nuovo Contratto per i treni Intercity vede oltre l'80% dei convogli con ambienti rinnovati e l'introduzione della nuova livrea esterna su oltre il 20%. La regolarità del servizio risulta al 997%, con il 50% di corse cancellate in meno rispetto al 2016, mentre la puntualità reale, quella effettivamente vissuta dai clienti, si attesta all'88,5% delle corse giunte a destinazione non oltre i 15 minuti dall'orario previsto. Per quanto riguarda i treni regionali secondo i dati di Trenitalia il 2017 si è chiuso con 9 treni regionali su 10 arrivati a destinazione puntuali e comunque non oltre i 5 minuti dall'orario previsto, con un miglioramento di 4 punti percentuali rispetto al 2014. A confermare il trend positivo del 2017 è il giudizio dell'utenza: nell'ultima indagine chiusa a novembre l'83,2% si è dichiarato soddisfatto del viaggio nel suo complesso, facendo salire la media del periodo da gennaio a novembre dal 76,1% del 2015 all'82,7% del 2017, con una crescita in due anni di 6,6 punti percentuali.

Si cominciano a vedere i risultati del piano di acquisto di nuovi treni, resi possibili dai contratti lunghi con le Regioni che permetteranno di finanziare investimenti nel trasporto rotabile per circa 4 miliardi di Euro, e che porteranno alla fornitura di circa 500 nuovi treni. Ad oggi sono stati firmati contratti in quasi tutte le Regioni, con trattative in corso in Calabria, Sicilia, Friuli Venezia Giulia. Per quanto riguarda le gare, l'unica esperienza è quella dell'Emilia-Romagna (vinta da un consorzio formato da Tper e Trenitalia). Stanno valutando l'ipotesi di un'assegnazione tramite gara Piemonte e Valle D'Aosta.

I contratti di servizio con Trenitalia nelle Regioni

Regioni/Province Autonome	Contratto di Servizio
Veneto	Contratto di 10 anni + 5 (scadenza 2032)
Liguria	Contratto di 15 anni (scadenza 2032)
Basilicata	Contratto di 6 anni + 3 (scadenza 2026)
Sardegna	Contratto di 9 anni (scadenza 2025)
Pr. Trento	Contratto di 9 anni (scadenza 2024)
Pr. Bolzano	Contratto di 9 anni (scadenza 2024)
Abruzzo	Contratto di 6 anni + 3 (scadenza 2023)
Campania	Contratto di 6 anni + 3 (scadenza 2023)
Marche	Contratto di 6 anni + 3 (scadenza 2023)
Toscana	Contratto di 6 anni + 3 (scadenza 2023)
Molise	Contratto di 6 anni (scadenza 2023)
Lazio	Contratto di 6 anni (scadenza 2020)
Umbria	Contratto di 6 anni (scadenza 2020)
Piemonte	Contratto ponte fino al 2020 (poi a gara)
Puglia	Contratto di 3 anni (scadenza 2019)
Friuli Venezia Giulia	Contratto in proroga fino al 2019
Emilia-Romagna	Contratto ponte fino al 31 Dicembre 2018, poi contratto per 22 anni e mezzo (gara già effettuata e servizi affidati)

Calabria	Scaduto il 31 Dicembre 2017
Valle d'Aosta	Contratto in proroga fino all'aggiudicamento della gara
Sicilia	Bozza contratto di 10 anni (scadenza 2026)

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Per quanto riguarda invece la rete ferroviaria e gli investimenti sulle linee urbane e fuori dall'Alta Velocità, si deve sottolineare un cambiamento positivo da parte di **RFI** nella maggiore attenzione nei confronti dei territori, attraverso Accordi quadro in via di sottoscrizione con tutte le Regioni, e che sta portando a individuare gli interventi capaci di potenziare al meglio il servizio regionale e di chiarire costi e vantaggi. La rete ferroviaria è stata oggetto di investimenti per 4,2 miliardi di euro (+17%), di cui il 48% per la sicurezza, le tecnologie ed il mantenimento in efficienza e il 52% per la realizzazione di opere relative al superamento dei colli di bottiglia e ai progetti di sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale, al completamento della linea Alta Velocità Torino-Milano-Napoli e alle grandi opere da realizzarsi per lotti costruttivi. Alla rete convenzionale è stato dedicato il 96% degli investimenti infrastrutturali. Gli investimenti in tecnologie di sicurezza e il rispetto di standard ai massimi livelli in Europa hanno consentito, nonostante l'incremento dei volumi di traffico, di ridurre ulteriormente l'incidentalità mentre sono purtroppo aumentati gli incidenti che coinvolgono persone non autorizzate che si muovono lungo le linee. Anche le stazioni hanno visto investimenti in maggiore comfort e sicurezza per 392 milioni.

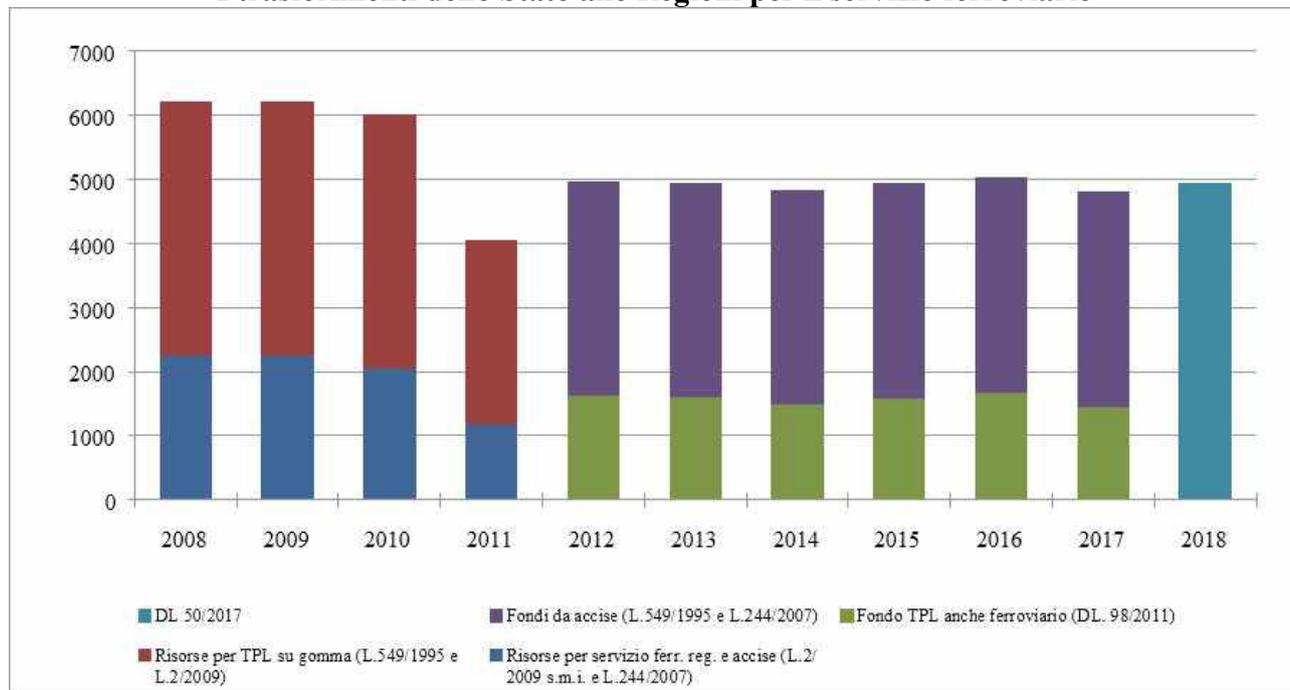
Non è un passaggio banale quello degli Accordi Quadro, perché responsabilizza anche le Regioni sia rispetto agli investimenti (permettendo di chiarire finalmente il costo e le responsabilità di interventi che si attendono da anni) che all'integrazione di queste scelte con quelle che riguardano il servizio (ossia quanti treni potranno passare, con quale cadenzamento e quale velocità, ecc.). Questo cambiamento si comincia a intravedere in progetti di velocizzazione delle linee, con investimenti ridotti, e di utilizzo sulle linee "storiche" di Frece (come sulla linea Salerno-Potenza-Taranto). **L'obiettivo del Gruppo FS nei prossimi anni dovrebbe essere quello di proporre soluzioni integrate che riguardino linee e treni, per individuare soluzioni in grado di ridurre i tempi di percorrenza sulle linee ferroviarie esistenti con interventi dai costi limitati** (investimenti in tecnologie per la sicurezza e la gestione delle linee, elettrificazioni, nuovi treni, ecc.). E il Ministero delle Infrastrutture dovrebbe far diventare prioritari negli investimenti questi interventi nei finanziamenti previsti dal Contratto di programma con RFI. L'obiettivo che dovrebbe porsi RFI è di **accelerare gli interventi in alcuni nodi urbani** di cui si discute da decenni (ad esempio l'anello ferroviario di Roma, il nodo di Palermo) **e in cui gli impegni continuano a essere lontani nel tempo** e dove servirebbe rendere evidenti le potenzialità che si aprirebbero in termini di offerta in modo da cominciare a programmare il servizio che dovrà passarci e farne capire appieno il valore aggiunto.

Sono due i problemi fondamentali che andranno affrontati nella prossima legislatura per rilanciare il trasporto ferroviario in Italia.

Il primo riguarda le risorse per garantire un aumento del servizio, per dare risposta alla domanda dei pendolari e offrire un'alternativa all'auto laddove oggi il servizio ferroviario è inadeguato. **La ragione della crisi del trasporto ferroviario pendolare sta nella riduzione dei finanziamenti statali**, che è stata costante in questi anni, con una diminuzione delle risorse nazionali stanziata **tra il 2009 ed il 2017 pari a -22,7%**. Il crollo nei trasferimenti è avvenuto con la finanziaria 2010 e i tagli di Tremonti quando si introdusse una riduzione a regime del 50,7% delle risorse per il servizio, aprendo uno scenario di incertezza nella gestione di Contratti di Servizio in vigore che è, ancora oggi, una delle cause principali del degrado che vivono ogni giorno i pendolari. Il Governo Monti a fine 2011 intervenne per coprire una parte del deficit relativo al 2011 e al 2012, e poi introdusse un nuovo sistema di finanziamento del servizio legato in parte all'accisa su gasolio e benzina da trasporto e in parte attraverso un fondo unico per il trasporto pubblico locale per il ferro e la gomma che è in vigore ancora oggi. Per cui oggi le risorse per il trasporto ferroviario pendolare sono in un'unica voce di spesa con il trasporto su gomma. Il problema è che queste risorse continuano ad essere del tutto inadeguate rispetto ai servizi che dovrebbero essere effettuati. E di nuovo per quanto stanziato nel 2017 assistiamo ad un taglio delle risorse a disposizione, seppur di poco, che passano da 5.015 milioni di euro previsti inizialmente a 4.789 milioni, che dovrebbero tornare ad essere 4.932 milioni nel 2018. Insomma, i finanziamenti a disposizione saranno ancora una volta solo una parte di quelli

veramente necessari a garantire un servizio di qualità e investimenti indispensabili a recuperare la differenza dagli altri Paesi europei.

I trasferimenti dello Stato alle Regioni per il servizio ferroviario



Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Il grafico precedente mostra la riduzione dei finanziamenti negli ultimi anni. In sostanza mentre **rispetto al 2009 i passeggeri sono aumentati dell'8,5% le risorse statali per il trasporto regionale si sono ridotte del 22,7%**. Se infatti in quell'anno il totale disponibile per i trasporti su gomma e su ferro corrispondeva a circa 6,2 miliardi di euro, nel 2017 questa stessa voce risulta ridotta a poco più di 4,8 miliardi. Mentre fino al 2011 il trasporto su ferro aveva una sua specifica voce di finanziamento (seppure molto articolata), con l'introduzione del Fondo Unico per il TPL è qui che si trovano le risorse sia per la gomma che per il ferro, e dove occorre guardare per capire la dimensione delle risorse a disposizione. Se si confronta il dato attuale con la cifra che sarebbe necessaria per il funzionamento del servizio (parliamo dei servizi di base, non di miglioramenti) ossia la cifra stanziata fino al 2009, ci si rende conto dei problemi del trasporto pubblico in Italia. Proprio negli anni della crisi economica, i treni regionali si sono ridotti. Intanto, come già descritto la dotazione del Fondo Nazionale è stata rideterminata in 4.789.506.000 euro per l'anno 2017 e 4.932.554.000 a decorrere dall'anno 2018.

Dopo oltre 15 anni si può dire che il trasferimento dei poteri sul servizio ferroviario alle Regioni ha aumentato le differenze nel Paese, con luci che ombre e situazioni molto diverse in termini di offerta di servizio e attenzione ai pendolari. Da questa situazione non si esce riportando i poteri al Ministero dei Trasporti ma piuttosto chiarendo bene responsabilità e controlli. In particolare le Regioni hanno la responsabilità per un passaggio assolutamente fondamentale, come è quello di definire il Contratto di Servizio con i gestori dei treni. E poi la grande responsabilità di 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). Le Regioni non sono tutte uguali - come evidenzia la tabella che segue e come questo Rapporto descrive nel primo capitolo -, in alcune in questi anni si è investito e capito l'importanza del tema, in altre è come se non fosse cambiato nulla dagli anni novanta: quanto arriva dallo Stato viene girato a Trenitalia o agli altri concessionari, ogni tanto si verifica il servizio e si infligge qualche penale, nulla di più. Da promuovere sono le due Province Autonome di **Trento e Bolzano**, e la **Toscana** che hanno stanziato più dell'1% di spesa per i pendolari nell'ultimo anno rispetto al proprio bilancio, arrivando nel caso del Trentino all'1,54% negli investimenti per il servizio e per il materiale rotabile. Negli ultimi anni va sottolineato come siano stati costanti anche gli investimenti in altre realtà: **Lombardia ed Emilia-Romagna**. Torna a sfiorare l'1% del bilancio la **Campania**, con 198 milioni spesi tra

servizi aggiuntivi e materiale rotabile. Ma la spesa per i pendolari rimane del tutto inadeguata perché ancora non sufficiente ad eliminare i gravi problemi che affliggono molte delle linee pendolari italiane. La tabella che segue dimostra come purtroppo le Regioni non sono state da meno nel trascurare le necessità dei pendolari con una **media dello 0,35% di stanziamenti sui bilanci**.

LA SPESA DELLE REGIONI PER IL SERVIZIO FERROVIARIO PENDOLARE 2016

Regioni e Province Autonome	Stanziamenti per il servizio (mln Euro)	Stanziamenti per il materiale rotabile (mln Euro)	Stanziamenti sul bilancio regionale (%)
Pr. Trento	36,5	42	1,54
Toscana	88,7	0	1,02
Pr. Bolzano	55,76	5,32	1,01
Campania	66,15	131,768	0,98
Valle d'Aosta	0,09	8,38	0,84
Lombardia	145,3	0	0,69
Liguria	16,66	2,6	0,39
Emilia-Romagna	37	10	0,37
Veneto	18,5	13,3	0,22
Abruzzo	13,96	0	0,17
Sicilia	0	17,06	0,11
Lazio	0	12	0,06
Umbria	1,5	0,049	0,06
Piemonte	6,4	0	0,05
Friuli Venezia Giulia	1,5	0	0,04
Sardegna	0	0	0
Basilicata	0	0	0
Marche	0	0	0
Puglia	0	0	0
Calabria	0	0	0
Molise	0	0	0

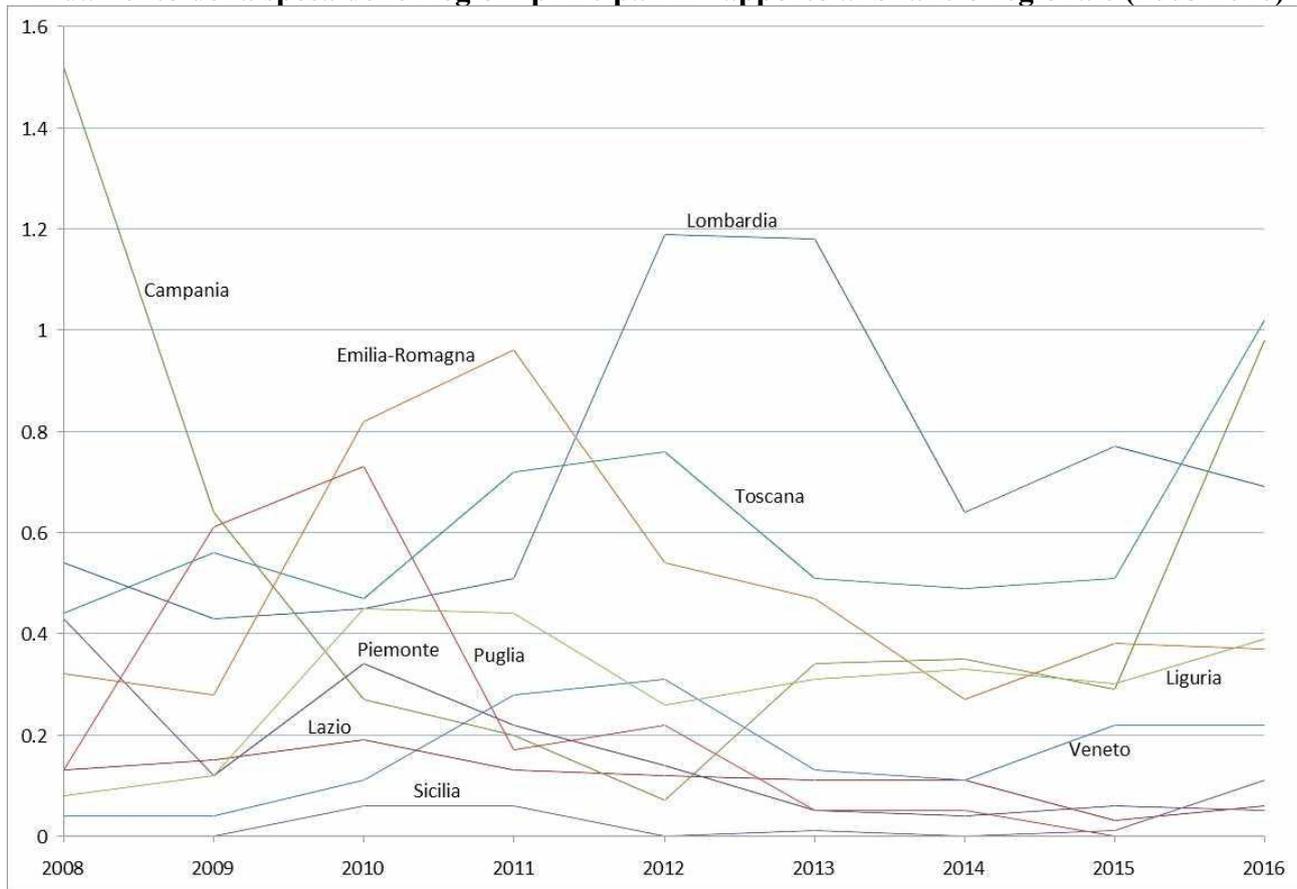
Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Le situazioni più gravi sono quelle di Piemonte e Lazio dove i pendolari sono centinaia di migliaia e dove i fondi stanziati non arrivano allo 0,1% della spesa rispetto al bilancio, o nel caso di Marche, Basilicata e Molise addirittura nulla.

Evitiamo da parte delle Regioni di accampare le scuse legate ai vincoli di bilancio, per cui in questi anni non erano possibili investimenti maggiori. Perché altre Regioni sono intervenute ed è una scelta politica investire qui invece che, ad esempio sulle strade, e ben altre risorse sono andate a spese per fiere, rappresentanza e comunicazione, mentre nelle Regioni del Sud si sono addirittura sprecati miliardi di Euro di fondi strutturali. Qualche esempio? Basterebbe citare le spese inserite nell'ultimo bilancio 2017 della Regione **Sicilia**, alla voce "rappresentanza per mostre e fiere" pari a 300mila euro e costante negli anni, 200mila euro per "abbonamenti ad agenzie di informazione giornalistiche italiane ed estere, media online e satellitari", altri 715mila euro per "noleggio o leasing di macchine, veicoli da trasporto ed attrezzature". Decisamente cifre importanti rispetto a quanto stanziato negli anni per i pendolari della regione.

Oppure in **Veneto** dove almeno il parere del collegio dei revisori dei conti ha stabilito che i trasferimenti regionali per "celebrazioni pubbliche, fiere, mostre, solennità civili e religiose" non possano superare del 20% le spese del 2009. Ancor più clamorosi, e gravi, gli sprechi di denaro per le sedi di rappresentanza delle varie Regioni e delle 2 Province Autonome, nella Capitale e all'estero, e che portano il totale della spesa stimato in 70 milioni di euro l'anno.

Andamento della spesa delle Regioni principali in rapporto al bilancio regionale (2008-2016)



Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Il grafico evidenzia come i comportamenti delle Regioni siano stati determinanti per creare un efficiente trasporto pendolare nel medio-lungo periodo. La spesa delle 10 Regioni principali per quantità di pendolari mostra come in alcuni casi non ci sia mai stato un miglioramento, come nel Lazio ed in Sicilia, mentre in altri si sia passati da una condizione di stanziamenti elevati (come in Campania) per poi precipitare a livelli molto più bassi e infine un ritorno nel 2017 a investimenti. Si distinguono Emilia-Romagna, Lombardia e Toscana, che sono intervenute individuando e anticipando risorse proprie per evitare che avvenissero drastici tagli al servizio a partire dal 2012 e che hanno mantenuto nel tempo una certa continuità negli stanziamenti che si comincia a vedere con l'utilizzo di nuovi treni, un aumento quantitativo su specifiche linee e alcune innovazioni nel servizio. Questi interventi non bastano però a dare un giudizio totalmente 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.

La seconda questione da affrontare per aiutare i pendolari riguarda le scelte infrastrutturali. Qui il problema sta nel cambiare rispetto ad una logica che fino ad oggi ha visto prevalere l'attenzione agli investimenti a prescindere da quale obiettivo si ponessero, con la conseguenza che a fare la parte del leone sono stati gli investimenti in autostrade e linee ad alta velocità a scapito di linee ferroviarie urbane, metropolitane e tram.

Dal 2002 ad oggi i finanziamenti statali hanno premiato per il 60% gli investimenti in strade e autostrade. Quanto è stato finanziato per le reti metropolitane è ben poca cosa, visto che questa voce non raggiunge il 17% degli stanziamenti per opere infrastrutturali. Situazione identica, se non peggiore, quella delle ferrovie, prese in scarsa considerazione, con il 24% degli investimenti totali. In termini assoluti le infrastrutture stradali sfiorano la quota faraonica di 64 miliardi di euro, contro i 25,7 ed i 18,1 di ferrovie e metropolitane.

Finanziamenti per tipologia di infrastrutture 2002-2016

	Totale finanziamenti (milioni di euro)	Finanziamenti per modalità (%)
Strade ed Autostrade	63.480,3	59,5
Ferrovie nazionali e regionali	28.887,2	27,1
Metropolitane e ferrovie suburbane	14.341,6	13,4
TOTALE	106.709,1	100

Legambiente 2017. Elaborazione su dati Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Allegato Infrastrutture 2017

A leggere i dati **sembra esserci stata una precisa strategia della mobilità che ha puntato a far crescere il traffico su gomma in Italia**. Ad esempio in questa legislatura attraverso lo “Sblocca Italia” le infrastrutture stradali ed autostradali hanno visto investimenti complessivi per circa 1.530 milioni di euro.

Dal 2016 ad oggi la ripartizione dei finanziamenti è in parte cambiata, per il superamento della Legge Obiettivo, e prevede un ruolo, ridotto rispetto al passato, ma ancora rilevante degli interventi stradali ed autostradali, mentre crescono gli interventi previsti sulla rete ferroviaria convenzionale e per le metropolitane e i tram. Ma nella prossima legislatura sarà fondamentale dare continuità e certezza a questo cambio di priorità.

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

Complessivamente rappresentano il 45,1% degli stanziamenti regionali, mentre per le ferrovie il 34,3% e per le metropolitane il restante 20,6%. La Regione Emilia-Romagna sta investendo 179 milioni di Euro di risorse pubbliche per la realizzazione di un'autostrada regionale come la Cispadana. 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. Mentre nel 2016 60 milioni sono stati stanziati dalla Regione per salvare l'autostrada Bre.be.mi. (che si aggiungono ai 260 milioni dello Stato). Stessa situazione in Veneto, 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 le Province Autonome di **Trento e Bolzano**. A Bolzano il più grande stanziamento è stato quello destinato alla riattivazione e da ultima l'elettrificazione della linea della Val Venosta (in tutto circa 108,15 mln di Euro) a cui si aggiungono i finanziamenti per la realizzazione di nuove e più funzionali stazioni con marciapiedi rialzati per permettere la sosta di tipologie più efficienti e moderne di treni quali quelli utilizzati dalla Società SAD (per un totale di circa 31,2 milioni) e 20 milioni di euro per la riqualificazione della linea della Val Pusteria; mentre per la Provincia di Trento uno sforzo economico notevole ha riguardato la linea Trento-Malè-Marilleva con 139,6 milioni di euro, ma anche la linea della Valsugana per i quali sono stati spesi 61,7 milioni negli scorsi dieci anni. In **Piemonte** attraverso un investimento regionale, di 193 milioni di euro, potrà essere realizzata l'interconnessione tra la linea Torino-Ceres e la rete RFI nel Passante di Torino e permetterà di collegare la Val di Lanzo, quindi anche l'aeroporto di Caselle, con il resto della rete del Servizio Ferroviario Metropolitano. Finanziati inoltre con 3 milioni di euro interventi elettrificazione linea Alba-Bra e la soppressione del passaggio a livello nel Comune di Predosa (AL). Un altro caso positivo è quello della **Toscana** che per il raddoppio della Pistoia-Montecatini Terme-Lucca ha stanziato nel 2013 risorse per 35 milioni di euro per opere di velocizzazione ed eliminazione dei passaggi a livello sulla linea, a cui si sono aggiunti circa 8 milioni di euro da parte di RFI. Nel corso del 2015 la Regione ha aggiunto la disponibilità per un importo massimo di 200 milioni.

LA SPESA REGIONALE PER LE INFRASTRUTTURE (2003-2017)

Regioni	Finanziamenti 2003-2017 in mln di Euro			Valori in % sul totale 2003-2017		
	Strade	Ferrovie	Metropolitane	Strade	Ferrovie	Metropolitane
Abruzzo	21,48	69,53	-	23,6	76,4	-

Basilicata	56,24	76,5	-	42,3	57,7	-
Calabria	11,15	394,85	-	2,7	97,3	-
Campania	1.957	6.805,7		22,3	77,7	
Emilia-Romagna	640,42	242,79	-	72,5	27,5	-
Friuli Venezia G.	312,38	41,94	-	88,2	11,8	-
Lazio	842,45	98,83	486,94	58,9	6,9	34,2
Liguria	46,11	3,69	0	92,2	7,8	0
Lombardia	931,72	386	233,11	60,1	24,9	15
Marche	89,91	15,57	-	84,9	15,1	-
Molise	16,12	0,04	-	99,7	0,3	-
Piemonte	229,19	468,82	88,10	29,2	59,6	11,2
Puglia	14,23	27,87	-	33,9	66,1	-
Sardegna	119,24	208,8	-	36,2	63,8	-
Sicilia	376,92	17,30	8,61	93,5	4,3	2,2
Toscana	748,94	315,43	-	70,3	29,7	-
Pr. Trento	396,12	217,9	-	64,5	35,5	-
Pr. Bolzano	513,01	178,33	-	74,2	25,8	-
Umbria	204,45	102,07	-	66,7	23,3	-
Valle d'Aosta	38,87	47,95	-	44,8	55,2	-
Veneto	1.094,71	93,85	-	92,1	7,9	-

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

LE SCELTE PER CAMBIARE IL FUTURO DEI PENDOLARI

Cambiare il futuro del trasporto pendolare è possibile. Abbiamo tante esperienze di successo e in ogni parte d'Italia si conferma la disponibilità delle persone a lasciare a casa l'auto quando treni, metro, tram e autobus sono efficienti. Quello di cui il nostro Paese ha bisogno è di una chiara direzione di cambiamento per immaginare e realizzare un futuro diverso per le città italiane e i collegamenti tra i territori, e poi di interventi chiaramente individuati, da programmare, progettare e realizzare bene.

Occorre porsi l'obiettivo al 2030 di raddoppiare il numero di persone che ogni giorno in Italia prende treni regionali e metropolitane, per farli passare da 5,5 a 10 milioni. È una sfida alla portata di un Paese come l'Italia, desiderabile e nell'interesse dei suoi cittadini, con vantaggi in termini non solo ambientali, e quindi di minore inquinamento, ma in generale di qualità della vita e attrattività delle nostre città e dei territori, di lavoro. È un obiettivo coerente con il pacchetto energia e clima dell'UE al 2030 e sono scelte di questo tipo, ambiziose ma anche molto concrete, che possono restituire una speranza nel futuro.

Ma per riuscirci occorre nella prossima legislatura accelerare le politiche per la mobilità sostenibile. Negli ultimi 5 anni il numero persone che ogni giorno prendere treni regionali e metropolitane è passato da 5,1 a 5,5 milioni, con un tasso di crescita del 2% all'anno, mentre per raggiungere quell'obiettivo al 2030 il tasso di crescita deve essere molto più ambizioso. E sfide analoghe vanno fissare nelle principali città per **puntare a raddoppiare il numero di persone che viaggiano sul trasporto pubblico a Roma, Milano, Napoli, Torino e nelle altre città metropolitane** (potenziando e integrando le diverse forme di mobilità sostenibili) vanno approvate in tutte le grandi città italiane. È possibile perché i dati Istat evidenziano dei numeri incredibili di pendolarismo nelle città (1,34 milioni ogni giorno a Roma, 650mila persone a Milano, 420mila a Torino, 380mila a Napoli). Allo stesso modo **deve crescere il numero di persone che ogni giorno prende il treno nelle Regioni**, a partire da quelle che hanno visto ridurre i passeggeri come la Campania ed il Piemonte, a tutte le altre. Perché quanto avvenuto all'estero deve diventare realtà anche da noi. Come a Parigi dove i passeggeri della metro hanno avuto una crescita di oltre il 30% di passeggeri tra il 2005 ed il 2016, come a Madrid dove l'aumento medio all'anno è del 4%, come sui treni regionali tedeschi che hanno visto una crescita del 3,4% dei passeggeri nel 2015 e le reti tram e metropolitane un +2,5%. O come a Londra dove il piano presentato dal sindaco Khan prevede di raggiungere entro il 2031 oltre 600.000 passeggeri trasportati in più al giorno tra metro, tram e ferrovie suburbane. E ancora nel Regno Unito dove i viaggi totali in treno hanno visto 1,6 miliardi di passeggeri annui nel 2016 contro gli 800 milioni di 20 anni prima, nonostante la privatizzazione e gli aumenti tariffari.

Investire in questa direzione produce anche positive ricadute occupazionali, legate sia alla costruzione e manutenzione del parco rotabile che alla gestione della mobilità. Si può creare nuovo lavoro nel trasporto pubblico locale e regionale, in situazione di enorme sofferenza con aziende al limite del fallimento tra debiti, evasione tariffaria, parchi veicoli sempre più vecchi e senza ricambi. La forza lavoro complessiva è di 126 mila addetti, di cui 101 mila impiegati nell'ambito del servizio TPL tradizionale (autobus, metropolitane, tram, navigazione, etc.) e 25 mila nell'ambito del servizio ferroviario regionale (ex ferrovie concesse e Trenitalia). 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. **Si può creare lavoro nella costruzione dei treni e nella manutenzione**, se 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 Hitachi, a Savigliano, Nola, dove sono quelle di Alstom, a Vado Ligure dove sono quelli di Bombardier. Si generano **vantaggi per le famiglie**, perché permetterebbe di avere finalmente una alternativa più economica e sostenibile al trasporto su gomma, con riduzione della spesa per i trasporti (stimabile in alcune migliaia di Euro all'anno). Portare avanti una cura del ferro è dunque una scelta lungimirante e strategica per il nostro Paese. Il trasporto pubblico locale e regionale è un settore economico che produce **un giro di affari complessivo annuo di oltre 12 miliardi di euro.**

Queste le priorità di intervento nella prossima legislatura secondo Legambiente.

1) Continuare la cura Delrio con un ruolo più incisivo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Negli ultimi anni, finalmente, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha avviato una serie di interventi che vanno nella direzione di cambiamento per il trasporto ferroviario e la mobilità sostenibile. Ora si deve dare continuità a questa direzione in modo che il Ministero abbia sempre di più un ruolo di spinta e di regia per una nuova politica dei trasporti in Italia che coinvolga Regioni, Comuni, concessionari e imprese, Autorità dei trasporti. Con obiettivi precisi, come quello di garantire il diritto alla mobilità nel nostro Paese controllando quanto succede sulla rete e riducendo diseguaglianze e differenze tra le regioni, ma anche scegliendo priorità differenti, per puntare a rendere finalmente competitivo il trasporto ferroviario nelle città e al Sud.

Sono in particolare tre le sfide che il Ministero delle Infrastrutture deve assumere.

Un ruolo di regia, in modo da proporre una visione coordinata delle politiche dei trasporti, mettendo a sistema quanto si muove sulla rete ferroviaria e il TPL nelle aree urbane: Frecce, Intercity, trasporto regionale, collegamenti con porti e aeroporti, puntando a garantire un servizio di qualità in tutto il Paese. Serve un ruolo nazionale di questo tipo verso le città, in modo che muovano progetti e idee che permettano di migliorare la mobilità urbana (e quindi coerenti con i PUMS, i piani della mobilità urbana sostenibile) uscendo da incertezza nella distribuzione delle risorse e progetti inutili e costosi. E il Ministero delle Infrastrutture dovrà svolgere **un ruolo sempre più attento di coordinamento in uno scenario in cui sono diversi gli attori e le questioni aperte** tra ruolo delle Regioni e delle imprese che operano il servizio, servizi ferroviari a mercato e finanziati dal pubblico, contratti di servizio e gare, **per fare in modo di garantire lo stesso diritto alla mobilità in ogni parte d'Italia**. Accanto al ruolo di regia serve anche una più forte spinta al cambiamento, perché malgrado le novità di questi ultimi anni **quanto messo in campo fino ad oggi non è sufficiente a far crescere la quota di trasporto ferroviario e di mobilità sostenibile in Italia**. Per questo servono obiettivi chiari per far crescere la dotazione di infrastrutture metropolitane, tramviarie, linee ferroviarie urbane.

Un ruolo di controllo rispetto a quanto avviene sulla rete in un quadro di profondo cambiamento dei ruoli e per distinguere bene i ruoli e le responsabilità dei diversi soggetti e sono diversi i ruoli del Ministero, delle Regioni e dell'Autorità dei trasporti (il cui ruolo, va detto, fino ad oggi è stato piuttosto marginale). Una delle ragioni della crisi del trasporto ferroviario regionale sta in un trasferimento dei poteri alle Regioni senza alcun controllo rispetto a quanto avveniva sulla rete, allo stato del servizio. Dal 2001, infatti, la competenza sul servizio ferroviario pendolare è in mano alle Regioni che definiscono contratti di servizio con i concessionari (in futuro scelti attraverso gare), mentre per il funzionamento del servizio le risorse sono garantite da finanziamenti Statali e regionali. **Non deve più succedere che nel silenzio più totale intere linee vengano cancellate, stazioni chiuse, che circolino treni vecchi e sporchi, senza che nessuno intervenga. Eppure sono risorse statali a garantire il funzionamento del servizio, e lo Stato deve verificare che siano garantiti gli stessi diritti di accesso al trasporto ferroviario in tutta Italia**. In questi anni si sono determinate situazioni semplicemente scandalose di differenza di accesso ai servizi pubblici e inefficienze che pagano i cittadini. Pensiamo a quanto avvenuto sulla linea Circumvesuviana o al taglio dei collegamenti ferroviari interregionali, anche al Nord nel 2014 tra Veneto e Lombardia, perché le Regioni hanno deciso di tagliare le linee più periferiche, e nessuno al Ministero chieda chiarimenti e intervenga. In questi anni è qui che sono avvenuti i tagli maggiori ed è lungo queste direttrici che si possono realizzare investimenti condivisi dove è il Ministero a spingere accordi tra Regioni. Ad esempio promuovendo accordi tra Regioni e integrando il servizio regionale con gli Intercity, in modo da migliorare l'offerta di treni lungo linee dove attrarre spostamenti pendolari, come sulla linea Tirrenica (tra Liguria e Toscana, come tra Lazio e Campania), sulla linea Adriatica (in particolare in quella città lineare che oramai esiste tra Emilia-Romagna, Marche e Abruzzo), sulla linea Jonica tra Calabria, Basilicata e Puglia, dove sono avvenuti negli anni tagli drastici tra Sibari e Taranto.

Senza un ruolo attivo del Ministero, rispetto ai controlli e alle risorse, il rischio evidente è che peggiori ancora la situazione nelle Regioni e in particolare in quelle del Sud. **Non è vero che il Ministero sia privo di strumenti o responsabilità per quello che succede sulle reti**. Al contrario, è arrivato il momento che il Ministero delle Infrastrutture eserciti un ruolo di controllo ai contratti di servizio e alle scelte che riguardano

la rete ferroviaria. Lo può fare stabilendo obiettivi rispetto alle risorse stanziare e integrando le risorse in alcune aree del Paese per ragioni di continuità territoriale. Un esempio sono i **treni Intercity**, garantiti da risorse statali, ma rispetto ai quali fino al contratto approvato esattamente un anno fa, non si è mai esercitato un indirizzo da parte del Ministero di Porta Pia rispetto a dove garantire o potenziare il servizio. Con conseguenze che si sentono al Nord come al Sud. Ad esempio **la polemica dei pendolari dell'Alta Velocità al Nord**, sull'aumento del costo degli abbonamenti, è figlia di un cambiamento per cui sono spariti gli Intercity per essere sostituiti da treni "a mercato", per cui poi l'operatore ha in mano la decisione sui prezzi senza che però vi sia più un'alternativa e un Ministero che controlli. Mentre al Sud la riduzione degli Intercity ha più semplicemente avuto come conseguenza quella di ridurre le possibilità di collegamento. Un altro esempio è il ruolo che può svolgere rispetto alla gestione della rete ferroviaria pubblica, attraverso indirizzi e controlli nei confronti di RFI, visto che opera in regime di concessione. In modo che le scelte di Trenitalia, come di NTV o di altri operatori italiani o stranieri che vorranno entrare nella liberalizzazione del mercato possano essere indirizzate nell'interesse generale, ad esempio tutelando i treni pendolari rispetto a quelli a mercato nella definizione delle tracce.

Il tema politico fino ad oggi non affrontato riguarda il controllo nei confronti di queste situazioni. Chi interviene per sanzionare queste situazioni, per far rispettare diritti che sono gli stessi da Bolzano a Ragusa, anche perché garantiti da risorse Statali? Se a Campobasso improvvisamente l'ospedale principale venisse chiuso lasciando per strada i malati, il Ministero della Salute manderebbe gli ispettori e la Regione ne dovrebbe rispondere. Perché invece può essere chiusa l'unica linea ferroviaria che collega con il mare e nessuno interviene? Ed è solo un esempio dei tanti che si potrebbero fare.

2) Più treni sulle linee ferroviarie

Se vogliamo togliere auto dalle strade dobbiamo rendere competitivo il servizio ferroviario, a partire dalle linee dove è maggiore la domanda di servizio e aumentando la velocità media dei treni. **L'obiettivo che occorre porsi è di recuperare i tagli realizzati dal 2010 ad oggi nei collegamenti regionali e intercity, e potenziare l'offerta nelle città dove è più forte la domanda pendolare e nelle aree del Paese, come al Sud, dove è del tutto inadeguata.**

Solo in questa prospettiva diventerà possibile fornire un'alternativa di trasporto sostenibile che permetta di lasciare l'auto a casa, e quindi ridurre l'inquinamento di cui soffrono le nostre città. **La sfida sta nell'aumentare l'offerta di trasporto su ferro lungo le direttrici nazionali e urbane più importanti, per far crescere il numero dei viaggiatori.** È da sottolineare infatti che **i viaggi su treno complessivi ogni anno in Italia**, arrivati ad oltre 880 milioni, **rimangono ben lontani rispetto a quelli di altri Paesi direttamente confrontabili con il nostro**, come il Regno Unito (1.587 milioni) e meno della metà di 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. L'Italia si ferma a 40,3 miliardi contro i 66,4 del Regno Unito e gli 84,5 della Germania. Anche in questo caso il nostro Paese torna a mostrare una crescita, simile a quella di Spagna e Germania, ma se invece si confronta l'offerta di treni locali e regionali (Trenitalia più tutti gli altri gestori) che circolano quotidianamente in Italia, poco più di 232 milioni di treni*km, e nelle principali nazioni europee, si evidenzia ancora un *gap* enorme rispetto a Regno Unito e Germania.

Reti ferroviarie e numero passeggeri in Italia ed in Europa (2016)

Paese	Km ferrovie (escluse le reti TAV)	Viaggi l'anno (mln)	Passeggeri/km l'anno (mld)	Treni*km (treni locali e regionali, in mln)
Germania	33.380	2.091	84,5	661
Francia	28.987	1.435	39,8	468
Italia	19.389	880,1	40,3	232
Spagna	16.182	409	26,2	132
Regno Unito	16.132	1.587	66,4	427

Fonte: Eurostat e Ministeri dei trasporti 2017

Gli obiettivi di miglioramento del trasporto ferroviario devono riguardare in particolare:

-Rilanciare il servizio ferroviario nelle linee fuori dall'Alta Velocità e in particolare al Sud. Perché oggi sono numerose le linee che collegano anche importanti centri urbani (Tirrenica e Adriatica, Jonica, Potenza-Salerno, Taranto-Brindisi, Palermo-Messina, Palermo-Catania, Trapani-Palermo, ma anche la Cagliari-Sassari e la Cagliari-Olbia in Sardegna) che vedono transitare ogni giorno pochissimi convogli, e di conseguenza scoraggiano ed impediscono in alcuni casi l'uso del treno tra i capoluoghi di Provincia.

Serve un piano di potenziamento che metta assieme l'offerta regionale, con quella Intercity e con le Freccie, per **garantire più treni e investimenti sul materiale rotabile**. Occorre aumentare il numero dei treni secondo **obiettivi minimi di un collegamento ogni ora**, almeno nei casi in cui i collegamenti riguardino centri abitati di elevata importanza regionale.

-Potenziare l'offerta nelle aree metropolitane. Dove occorre aumentare la frequenza delle corse per raggiungere sulle principali linee utilizzate dai pendolari standard di servizio di livello europeo di frequenza delle corse. **Occorre passare a una frequenza di treni ogni 7-10 minuti nelle fasce orarie dove è maggiore la domanda di trasporto**, nelle principali linee FL di **Roma** e su Roma-Ostia Lido e Roma-Viterbo, in quelle S che attraversano Milano, a **Napoli** (Piscinola-Aversa, Circumvesuviana, Circumflegrea e Cumana), a **Genova** nella linea ferroviaria che attraversa la città.

Mentre invece **per i collegamenti regionali di media percorrenza tra i centri principali** si deve offrire un servizio con treni **ogni 15-30 minuti nelle ore di punta** del trasporto pendolare lungo alcune linee importanti come: le FL4, FL5 ed FL8 nel Lazio; la Milano-Como-Chiasso e la Milano-Mortara in Lombardia; la Torino-Caselle (Aeroporto)-Ceres, la Linea Canavesana (Chieri-Torino-Pont Canavese) e la Torino-Bra-Alba in Piemonte; la Venezia-Portogruaro, la Padova-Castelfranco Veneto e la Venezia-Castelfranco Veneto in Veneto; la linea Adriatica (specialmente tra Marche ed Abruzzo in modo da arrivare ad orari cadenzati tra Pesaro e Pescara); la Villa San Giovanni-Melito di Porto Salvo in Calabria; il Sistema Ferroviario Metropolitano di Bologna.

Per il potenziamento delle **linee di metropolitane e tram occorre passare a un obiettivo di frequenza ogni 3-5 minuti** in particolare laddove sono più problematiche le condizioni del servizio per via dell'affollamento negli orari di punta (**linea B/B1 e linea C a Roma, metropolitana di Genova, linea 2 di Napoli, metropolitana di Catania**). Mentre le linee di **tram** su cui occorre implementare il servizio riguardano le città di **Milano, Torino, Roma e Napoli**, perché gli altri sistemi urbani sono di più recente realizzazione.

Per rendere possibili questi interventi occorre continuare nella prossima legislatura quanto avviato per l'acquisto di nuovi treni. Si può stimare nella prossima legislatura una necessità di investimento in almeno **3/400 nuovi treni** da un lato per ridurre l'età del materiale rotabile e potenziare l'offerta.

Attraverso un confronto con gli utenti è anche possibile ridisegnare gli orari, per definire un'offerta che si adatti 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 concentrata in alcune ore della giornata (dalle 6:00 alle 9:00 e dalle 17:00 alle 19:00). Inoltre **occorre aumentare la velocità dei treni in molte parti d'Italia**. La media è infatti più bassa degli altri Paesi europei, 33,7 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 41,3 del Regno Unito. Per recuperare velocità non servono nuovi grandi investimenti ma il miglioramento del servizio lungo le linee esistenti, un utilizzo più intelligente dei binari attraverso investimenti in tecnologie e alcuni interventi di raddoppio dei binari nelle più importanti città e magari la possibilità di utilizzare le nuove linee ad Alta Velocità anche per alcuni convogli pendolari, realizzando nuove stazioni. Oltretutto oggi proprio grazie all'Alta Velocità si allargano le tipologie di pendolarismo (come nel caso dei collegamenti tra Emilia-Romagna e Milano e tra Torino e Milano), obbligando a ragionamenti sempre più attenti alle specifiche domande (tra grandi città, tra centri capoluogo, nell'hinterland).

3) Priorità agli investimenti infrastrutturali nelle città

Sono le città la sfida fondamentale della mobilità in Italia. Le ragioni sono semplici, in Italia gli spostamenti di prossimità delle persone (entro i 2 km) rappresentano il 27,6% degli spostamenti, quelli alla scala urbana (fino a 10 km) il 46%, quelli di medio raggio (fino a 50 km) il 23,5%. **In sostanza il 97% dei viaggi avviene entro scale in cui se correttamente pianificata, integrata e gestita è possibile offrire un**

alternativa di trasporto sostenibile (trasporto su ferro + TPL + ciclabilità + sharing mobility). E in Italia nelle principali aree metropolitane e conurbazioni vivono ben 25 milioni di persone, il 42% della popolazione nazionale, ed è nelle città che ancora nei prossimi anni, secondo tutti gli studi, andrà concentrandosi la crescita della popolazione¹.

La sfida che occorre porsi è di recuperare il gap dalle città europee.

Il totale di km di metropolitane in Italia è di 234,2 km, paragonabile a quello di singole città europee come Madrid (291,5), Londra (464,2), Parigi (221,5 km) e Berlino (147,5 km), che mostrano numeri impressionanti e progetti di sviluppo per aumentare il numero di persone trasportate. **Analoga situazione per le ferrovie suburbane,** dove l'Italia è dotata di una rete totale di 672,2 km mentre sono 2.038,2 quelli della Germania, 1.694,8 km nel Regno Unito e 1.432,2 in Spagna. In questo ambito il nostro Paese si avvicina solo alla Francia (698,4 km) che però vanta ben 587 km di linee suburbane (RER) nella sola area parigina, munita di un servizio capillare ed efficiente, ed ha visto la nascita di una rete importante a Tolosa, arrivata a 61,4 km di ferrovie suburbane².

Per colmare il gap attuale con gli altri grandi Paesi europei in Italia si dovrebbero realizzare 35 km di nuove metropolitane all'anno fino al 2030. Ed è per questa ragione che serve un progetto che da ora al 2030 consenta di realizzare linee metropolitane, tram, passanti ferroviari capaci di aumentare l'offerta di trasporto sostenibile nelle aree del Paese dove si concentra la maggiore densità di popolazione.

Il problema è che siamo ben lontani da questo obiettivo. Nel 2017 in Italia sono stati realizzati soli 3,1 nuovi chilometri di linee metropolitane grazie agli sforzi per l'apertura della nuova tratta a Catania e nessuna nuova linea di tram.

Tipologia infrastruttura	Km realizzati negli ultimi 5 anni
Metropolitane	58,6
Tramvie	34,5
Ferrovie nazionali e regionali	-205
Alta Velocità	62,6
Autostrade	217
Strade nazionali	1.825
Strade regionali e provinciali	2.080

Elaborazioni Legambiente su Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2017

Se facciamo un bilancio di quanto realizzato in questa legislatura - che nel caso delle infrastrutture è ovviamente frutto di scelte che risalgono alle legislature precedenti - si evidenzia come a prevalere sia ancora le infrastrutture stradali: **217 km di autostrade** (tra cui ricordiamo la Bre.Be.Mi., il Quadrilatero nelle Marche ed Umbria, parte della Asti-Cuneo), a cui si aggiungono altri **1.825 km di strade nazionali e 2.080 km di rete stradale provinciale e regionale,** a fronte di **58,6 chilometri di metropolitane** (12,9 km a Milano, 13,7 a Brescia, 1,6 a Genova, 23,4 a Roma, 7 a Catania, con una media di 11,8 l'anno) e **34,5 km di tram** (17 km a Palermo, 12,5 a Venezia, 6 a Cagliari).

Addirittura a Roma al momento l'unico progetto finanziato riguarda il prolungamento (3,6 chilometri) della metro C fino a Colosseo. Peggior è la situazione che riguarda i tram, perché nessun cantiere è aperto e neanche sono progettati o finanziati al momento progetti di prolungamento. Se consideriamo i cantieri in corso della metro, per recuperare la distanza dalle altre città europee (in termini di metropolitane ogni 1.000 abitanti) senza un'accelerazione degli interventi, ci vorrebbero **80 anni.** Ovviamente senza considerare

¹ Secondo un recente Rapporto del Cresme sullo sviluppo delle città europee, entro il 2030 il 66% delle città vedrà un costante aumento della popolazione, e questo tasso di crescita andrà rafforzandosi negli anni. Si stima che a crescere demograficamente nei prossimi 15 anni saranno il 96% delle città europee con oltre 300mila abitanti, crescita che si concentrerà sulle capitali.

² Cfr. il Rapporto "Città italiane ed europee a confronto" <http://www.pendolaria.it/2016/12/29/pendolaria-citta-europee-a-confronto/>

aumento di popolazione e crescita delle infrastrutture in tutte le altre città. Purtroppo per i tram non è neanche possibile fare il calcolo visto che non esistono progetti o cantieri finanziati.

Migliore rispetto a Roma è la situazione di **Milano**, per la più alta dotazione di metro in Italia, e perché sono in costruzione 17 chilometri di metropolitana (per la realizzazione dell'intera linea M4). Eppure anche qui occorre accelerare nella realizzazione di una rete sempre più diffusa di trasporto su ferro. Per raggiungere la dotazione media di una città europea, con i ritmi previsti dai finanziamenti, **occorrerebbero infatti 15 anni**, sempre a parità di popolazione ed infrastrutture nelle altre città europee.

A **Napoli** sono in costruzione 6,9 km di nuove metropolitane (chiusura dell'anello della Linea 1), e qui il tempo che ci vorrebbe per raggiungere la media di 0,03 km ogni 1.000 abitanti, con questi ritmi, è di **circa 70 anni**. Né a Milano né a Napoli sono in corso lavori per prolungamenti o nuove linee tramviarie.

Migliore è la situazione di Firenze, dove si è deciso di puntare sui tram (che per la dimensione della città e le sue caratteristiche è sicuramente preferibile rispetto a una metropolitana), e ai 7,4 chilometri in esercizio se ne aggiungeranno nei prossimi mesi (l'apertura della Linea 2 e 3 è prevista per febbraio) 10,8, creando un servizio a rete che può contribuire a cambiare la mobilità nella città.

Un'altra città da segnalare in positivo è **Palermo**, che ha inaugurato 4 linee di tram per complessivi 17 chilometri e prevede di realizzarne altri 29, da integrare con la realizzazione dell'anello e del passante ferroviario che si aspettano da molti anni.

Le infrastrutture urbane ed i progetti finanziati

Città	Km metro	Km tramvie	Km suburbane	Km di progetti finanziati
Milano	101,3	126,5	186,4	17 metro 12 tramvia
Roma	59,6	40,2	195,1	3,6 metro
Torino	12,7	84	45	5,3 metro
Napoli	37,1	11,8	67,4	10,2 metro
Palermo	-	17	39	6,5 suburbane
Genova	6,7	-	35	2 metro
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	-	5,7 tramvia
Catania	8,6	-	4	0
Messina	-	7,7	-	0
Firenze	-	7,4	-	17 tramvia
Salerno	-	-	5,7	0
Sassari	-	-	4,5	0
TOTALE	239	336,1	672,2	38,1 metro 34,7 tramvie 18,5 suburbane

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Un' utopia realizzare 35 chilometri all'anno di metropolitane in tutta Italia? Nella sola Parigi alla stessa data sono previsti 205 km di nuove linee di metro con 68 nuove stazioni. Un'opera che è considerata, giustamente un grande investimento non solo di mobilità ma di riqualificazione urbana diffusa. La metro sarà a guida automatica e il progetto è stimato in 29 miliardi di Euro. Le risorse non saranno solo pubbliche ma anche private, nella gestione dei servizi a gara, con gli investimenti integrati in fibra ottica, con il reddito ricavato dagli investimenti immobiliari nelle 68 stazioni.

Dobbiamo cambiare le priorità infrastrutturali se vogliamo ridare a un pendolare romano o calabrese la speranza che qualcosa cambi davvero. Nella tabella sono individuati gli interventi indispensabili a potenziare la mobilità su ferro nelle città italiane. **Queste sono le grandi e utili opere di cui il Paese ha bisogno, e purtroppo sono interventi in larga parte prive di finanziamenti.** Per fare un esempio, a Roma è da 30

anni che si aspetta il completamento dell'anello ferroviario e ancora non c'è una data di completamento ed entrata in esercizio di un collegamento che porterebbe beneficio a centinaia di migliaia di persone ogni giorno.

E poi sei sicuro che non ci siano: che quelle di torino e Genova non siano stata finanziata ora, come qualcosa a Padova, altre metro a Milano, Napoli, a Palermo i tram che mancano, qualcosa di più a Catania e Bari (anche con fondi zero).

LE "GRANDI OPERE" DA REALIZZARE NELLE CITTÀ

Area metropolitana	Infrastrutture	Stime costi totali (mln di Euro)	Finanziamenti disponibili al 2017 (mln di Euro)
Torino	Completamento metropolitana Linea 1 tratte Cascine-Vica e Lingotto-Bengasi	493,55	493,55
Milano	Potenziamento linea Gallarate-Rho (tratta Parabiago-Gallarate)	728	23
	Passante merci Nord-Sud	1.200	0
	Potenziamento linea Seregno-Bergamo	1.000	82,6
	Metro tram Milano-Limbrate	98	98
Bergamo	Raddoppio Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello e fermata Ospedale	70	70
Genova	Prolungamento metropolitana Brin-Canepari e Brignole-Martinez	82,38	82,38
Padova	Sistema Tranviario fasi 2 e 3	174,65	169,9
Veneto	Sistema Ferroviario Regionale tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Altino/Portogruaro, Padova/Monselice	314,65	213,9
Bologna	Quadruplicamento tratta Bologna Mirandola-Ozzano	87,8	0
Modena	Metro filovia prima e seconda tratta	91,9	37,77
Firenze	Realizzazione linee 2, 3.1, 3.2 e 4 della tramvia	1.374,86	921,79
	Tram-treno della Piana	270	0
	Raddoppio Faentina tra Firenze e Borgo S. Lorenzo	600	0
Roma	Completamento anello ferroviario, raddoppio dei binari delle linee FL per i Castelli	818	50
	Realizzazione nuove linee tram	162	0
	Prolungamento metro A, B, B1 e C (almeno Colosseo-Venezia)	1.836	566
	Raddoppio Roma (Campoleone)-Nettuno	260	60
	Stazione di scambio Pigneto (FL1, FL3, FL4, FL6, Metro C)	78	63
	Quadruplicamento tratta Capannelle-Ciampino	62	49
Napoli	Completamento linea metropolitana tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale	652,4	652,4

	Raddoppio Circumflegrea tratta Pianura-Pisani e Bretella di collegamento Cumana-Circumflegrea	535,7	251,18
Bari	Nodo ferroviario Nord e Sud	1.024	393
Palermo	Passante ferroviario	1.152,3	1.152,3
	Anello ferroviario	248,48	248,48
Catania	Interramento stazione centrale e raddoppio tra Catania Centrale e Catania Acquicella; interramento Acquicella-Bicocca per eliminazione interferenze con aeroporto	861	252
Ragusa	Metropolitana di superficie	30	0
TOTALE		14.305,67	5.930,25

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Nelle città la priorità di intervento deve essere la realizzazione di alcune nuove linee di metropolitane e di tram, di ammodernamento delle linee urbane, con binari dedicati al trasporto regionale e metropolitano, nuove stazioni attrezzate. Come si può verificare dalla tabella sopra larga parte di questi interventi non è finanziato eppure è perfettamente fattibile in termini di risorse necessarie. Parte degli interventi deve essere infatti realizzata da RFI, per cui spetta al Governo decidere se sono prioritari preferendoli ad altri o meno e parte invece sono da finanziare in compartecipazione con Comuni e Regioni. Il problema è che **senza questi interventi non cambierà mai la vita per i 3 milioni di cittadini romani** (che per la dimensione della città oltre agli interventi qui nominati dovrebbero vedere la realizzazione di almeno due linee di metro fuori dal centro storico), **per chi vive in Veneto o a Catania, continueranno inquinamento e traffico**, visto che non sono prioritari e mancano le risorse per gli interventi. 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 europea e di buon senso.

4) Una politica per riportare i treni al Sud

Dobbiamo rilanciare il trasporto ferroviario al Sud **investendo in progetti che permettano di ridurre i tempi di percorrenza lungo le linee esistenti**. È quanto si è cominciato a fare con le Frecce portate a Taranto e tra Palermo e Catania, nella tratta di 38 chilometri tra Bicocca e Catenanuova con un raddoppio dei binari che permetterà ai treni di arrivare a una velocità massima di 200 km/h. Ora questi obiettivi vanno estesi su tutte le linee principali, attraverso fondi europei, statali e regionali. Come è evidente dalla tabella successiva i **vantaggi su tutte le linee** segnalate sarebbero notevoli attraverso **nuovo materiale rotabile, e velocizzazioni** realizzabili con costi contenuti. Perché un errore che si continua a compiere nel dibattito pubblico è di pensare che l’obiettivo fondamentale al Sud sia di velocizzare i collegamenti con il Nord Italia. Tema vero, ma che riguarda solo una parte dei collegamenti e che va letto dentro una mobilità oggi sempre più articolata (basti considerare gli spostamenti in aereo e navi cresciuti fortemente negli anni), e che soprattutto ha portato a risposte sempre costose e con tempi lunghissimi. Servono investimenti attenti a migliorare l’offerta tra i centri capoluogo (treni nuovi e più veloci) nell’attesa che si realizzino gli investimenti capaci di ridurre il gap con il resto d’Italia che soffrono Regioni come la Sicilia (dove l’89% dei 1.430 km della rete ferroviaria è a binario unico e quasi la metà della stessa rete non è elettrificata). Il secondo errore sta nell’idea diffusa che al Sud il treno rimarrà sempre marginale. Una tesi senza senso, smentita dai dati e dagli esempi in questo rapporto, che serve a giustificare politiche nazionali e regionali inadeguate.

È possibile ridurre i tempi di percorrenza di diverse tratte ferroviarie rendendoli competitivi con il trasporto su gomma, attraverso investimenti in tecnologia e garantendo puntualità e sicurezza. Secondo RFI si possono ridurre fino a 45 milioni i tempi di percorrenza tra Battipaglia e Potenza, di 30 tra Pescara e Roma, di 30 sulla Palermo-Catania, di 25 sulla Messina-Catania e sulla Siracusa-Gela, di 20 sulla Venafro-Campobasso, di 15 sulla Foggia-Brindisi, sulla Catania-Siracusa e sulla Palermo-Trapani, sulla Cagliari-Sassari e Cagliari-Olbia. Per riuscirci non servono tante risorse, in particolare se le si confronta con quelle

previste per le grandi opere. Piuttosto serve un Ministero delle Infrastrutture che le scelga come prioritarie e le finanzi nel contratto di programma con RFI, e in parallelo inserisca questi collegamenti nel contratto Intercity con Trenitalia e stanzi le risorse per acquistare i nuovi treni necessari a potenziare il servizio.

Nel Mezzogiorno questi interventi sono quanto mai urgenti perché oggi non esiste alcun piano per migliorare i collegamenti ferroviari tra le Regioni attraverso un coordinamento dei treni locali e un potenziamento di Intercity e Frece. Si può aspettare fino al 2035, quando forse saranno state realizzate l'alta velocità tra Napoli e Bari e quella tra Palermo e Catania (che al momento sono le sole opere prioritarie al Sud) per vedere qualche cambiamento? Noi pensiamo di no e per questo proponiamo di intervenire subito su alcune linee prioritarie nei collegamenti tra i capoluoghi con interventi di velocizzazione dei percorsi e acquisto di nuovi treni, per rendere più confortevole il viaggio e ampliare l'offerta.

Il risultato sarebbe una riduzione complessiva di molte ore degli spostamenti, con collegamenti finalmente integrati con porti e aeroporti, trasporto locale, in treni finalmente degni di questo nome anche nel Sud. In fondo quello che è sempre mancato nel nostro Paese è la capacità di puntare sull'efficacia e "sobrietà" dei progetti, in modo da creare vantaggi per i cittadini riducendo i tempi di percorrenza, piuttosto che scegliere opere dai costi colossali nell'interesse solo di chi gestisce i cantieri.

5) Nessun alibi, le risorse ci sono per rilanciare il trasporto ferroviario

Non cerchiamo scuse, nel bilancio dello Stato esistono le risorse per un salto di qualità nel servizio ferroviario. Il problema è semmai di indirizzare le rilevanti risorse presenti in maniera differente rispetto ad oggi, ridisegnando con chiari obiettivi le entrate legate ai trasporti (accise, Iva, tariffe autostradali, ecc.) e le voci di spesa (sussidi all'autotrasporto, servizio ferroviario, infrastrutture).

In particolare per rilanciare il trasporto ferroviario servono risorse da indirizzare in tre direzioni.

-Potenziare il servizio ferroviario regionale, ossia garantire che il numero di treni sulla rete aumenti. Per cambiare la situazione servono almeno 500 milioni di euro all'anno da destinare al fondo per il TPL e il trasporto ferroviario regionale, dopo i tagli degli ultimi anni, per potenziare il servizio al Sud con Intercity e Frece.

-Rilanciare gli investimenti infrastrutturali, davvero utili, ossia quelli al sud e nelle città. L'obiettivo che occorre porsi è di costruire un fondo per le infrastrutture di trasporto urbano, che permetta di finanziare con almeno un miliardo di Euro all'anno un programma di nuove linee di tram e metropolitana nelle città, e dove convogliare risorse europee, fondi BEI, risorse statali e regionali.

-Acquistare nuovi treni per potenziare il servizio regionale e intercity. Per cambiare la situazione del trasporto pendolare occorre aggiungere agli investimenti previsti almeno 300 milioni di Euro all'anno per continuare nel rinnovo del parco circolante, ma anche potenziarlo con nuovi treni da introdurre nelle linee più frequentate nelle città e in quelle, ad esempio al Sud, dove sono pochissimi i treni in circolazione.

Dove recuperare le risorse?

-Dai sussidi all'autotrasporto che ogni anno compaiono nella legge di Bilancio (strutturali e pari a 250 milioni di euro per il sostentamento del settore in aggiunta a 1.455,8 milioni di Euro per le esenzioni dall'accisa). Nel bilancio dello Stato sono due le voci di finanziamento all'autotrasporto, entrambe assai generose. La prima riguarda i fondi diretti al sostentamento del settore, come 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 sono stati di **250 milioni di euro nel 2017**, e continueranno visto che nel 2015 è stato deciso di "garantire" anche per i prossimi anni questo tipo di risorse, diventate quindi strutturali. La seconda voce di sussidi, tracciabile dalle relazioni della Ragioneria dello Stato, è quella che riguarda le esenzioni dall'accisa per l'autotrasporto merci che vale quasi **1.455,8 milioni di Euro nel 2017** (riduzione di accisa sul gasolio e restituzione dell'accisa relativa ad aumenti dell'aliquota).

-Dagli introiti delle autostrade. Nessuno ne parla, ma in Italia gli introiti delle tariffe autostradali sono gestiti dai concessionari attraverso convenzioni che vengono continuamente prorogate (in violazione delle Direttive europee), sulla base di progetti di nuove opere e di adeguamenti al di fuori di qualsiasi obiettivo di

mobilità o trasparenza delle decisioni, come evidenziato anche dalla Banca D'Italia³. Nel 2016 i ricavi da pedaggio delle concessionarie sono stati pari a 5,7miliardi, con un utile di 1,1 miliardi di cui solo il 25% è girato allo Stato attraverso Iva e canone Anas. Eppure si tratta di beni dello Stato le cui spese di costruzione sono state da tempo ammortizzate. Gli stessi investimenti, che sono il parametro su cui è impostata la convenzione, sono in perenne ritardo e calo. Al contrario degli adeguamenti dei pedaggi, puntuali ogni anno. Inoltre proprio la promessa di investimenti e il modo con cui vengono aggirate le gare, previste dalle Direttive europee, per l'assegnazione delle concessioni che potrebbero determinare vantaggi ulteriori per le casse dello Stato. Legambiente propone di guardare dentro queste convenzioni, scritte nell'interesse dei concessionari e con nessun controllo rispetto ad entrate e spese, per cambiare questa situazione, per arrivare a rivederle e a vietare ogni proroga. Le convenzioni di gestione delle autostrade siano sempre affidate tramite gara, con contratti di durata breve e legati alla gestione e manutenzione dell'infrastruttura, stabilendo inoltre che le risorse provenienti dai pedaggi autostradali siano trasferite per il 50% a un fondo per l'acquisto di treni per il trasporto ferroviario regionale dei pendolari.

-Da investimenti sbagliati. Perché le risorse si possono recuperare spostandole all'interno del contratto di RFI verso i nodi ferroviari urbani e sempre in questa direzione rivedere le priorità infrastrutturali dei prossimi anni di Anas e delle concessionarie autostradali. E poi prendendole da altri investimenti, meno urgenti o che possono essere finanziati in altro modo (per esempio attraverso i pedaggi sulle strade nazionali come avviene all'estero).

-Dai bilanci delle Regioni, che devono portare la spesa ad almeno il 5% del bilancio regionale in modo da prevedere obiettivi più ambiziosi nei Contratti di servizio - e in una prospettiva di investimenti risorse aggiuntive potranno venire sicuramente da **un adeguamento del prezzo dei biglietti e dal recupero dell'evasione.**

³ L'indagine conoscitiva in materia di concessioni autostradali realizzata dalla Banca d'Italia nel 2015 evidenzia come fino ad oggi tutte le concessioni sono state rinnovate senza gara pubblica. Nell'Indagine si legge che "(...) per via della mancanza di informazioni adeguate sui piani economico-finanziari, è difficile valutare la congruità dell'evoluzione tariffaria effettiva e la sua coerenza coi principi regolatori e normativi stabiliti". E che "(...) si continua a non distinguere tra investimenti imposti dal regolatore e da remunerarsi in tariffa in quanto non redditizi, e investimenti decisi dalle concessionarie perché ritenuti convenienti. Le nuove costruzioni e gli ampliamenti, ad esempio, dovrebbero generare un incremento di traffico, e quindi di ricavi, sufficiente a giustificarli. Dato che il rischio traffico è attribuito al concessionario, vi sono rischi di doppia remunerazione." Senza considerare che "La valutazione dei piani di investimento espressi dai concessionari è, in ogni caso, limitata dalla scarsità di informazioni disponibili pubblicamente". Sul tema degli investimenti si evidenzia come "L'ipotesi di 'scambiare maggiori diritti per il concessionario con investimenti ha, in ogni caso, suoi limiti intrinseci. Sia in caso di costruzione ex novo, sia in quello di miglioramento qualitativo, l'infrastruttura dovrebbe comunque successivamente rientrare nella disponibilità pubblica, e il concessionario dovrebbe essere selezionato identificando il soggetto maggiormente in grado, con minori costi e più elevata qualità, di svolgere quei compiti. Il ricorso a tale modello non elimina, pertanto, la necessità che le opere siano selezionate in base a trasparenti analisi dei loro costi e benefici sociali. La dimensione degli investimenti che un potenziale concessionario si offre di realizzare in nessun caso può, perciò, essere ritenuta l'elemento dirimente della scelta da compiere".

1. LE POLITICHE REGIONALI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO

È dal 2000 che le Regioni hanno la piena responsabilità per quanto riguarda le politiche in materia di servizio ferroviario locale. Sono infatti subentrate allo Stato nel ruolo di interlocutore con i diversi concessionari che operano il servizio regionale e dal 2001 hanno avuto trasferite le risorse, già destinate al finanziamento del servizio ferroviario locale. Alle Regioni spetta dunque definire con i gestori, operanti in concessione sul proprio territorio, la quantità, i costi e gli standard di qualità dei servizi ferroviari erogati. Le “prestazioni” sono stabilite nei cosiddetti **Contratti di Servizio (CdS)**, con il quale da un lato l’impresa ferroviaria s’impegna all’erogazione di un quantitativo di treni*km ed al rispetto di determinati indici di qualità (relativi a pulizia, comfort, informazione e puntualità delle corse), dall’altro l’amministrazione regionale stabilisce un corrispettivo economico per l’erogazione di tali servizi. In ultimo, il Contratto di Servizio stabilisce le penali da applicare al gestore dei servizi in caso di mancato rispetto degli indici di qualità definiti dallo stesso Contratto.

Questa riforma ha coinvolto da subito le Regioni a Statuto Ordinario, mentre il processo per quelle a Statuto Speciale si è mosso più lentamente e si sta completando in questi ultimi anni. Il Friuli Venezia Giulia e le due Province Autonome di Trento e Bolzano sono da anni ormai subentrate al Ministero dei Trasporti nei rapporti con i gestori locali, da ultima si è aggiunta la Sardegna mentre Valle d’Aosta e Sicilia 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 consorzicare le imprese del servizio ferroviario con l’obiettivo di arrivare ad una più efficace integrazione.

I contratti di servizio con Trenitalia nelle Regioni

Regioni/Province Autonome	Contratto di Servizio
Veneto	Contratto di 10 anni + 5 (scadenza 2032)
Liguria	Contratto di 15 anni (scadenza 2032)
Basilicata	Contratto di 6 anni + 3 (scadenza 2026)
Sardegna	Contratto di 9 anni (scadenza 2025)
Pr. Trento	Contratto di 9 anni (scadenza 2024)
Pr. Bolzano	Contratto di 9 anni (scadenza 2024)
Abruzzo	Contratto di 6 anni + 3 (scadenza 2023)
Campania	Contratto di 6 anni + 3 (scadenza 2023)
Marche	Contratto di 6 anni + 3 (scadenza 2023)
Toscana	Contratto di 6 anni + 3 (scadenza 2023)
Molise	Contratto di 6 anni (scadenza 2023)
Lazio	Contratto di 6 anni (scadenza 2020)
Umbria	Contratto di 6 anni (scadenza 2020)
Piemonte	Contratto ponte fino al 2020 (poi a gara)
Puglia	Contratto di 3 anni (scadenza 2019)
Friuli Venezia Giulia	Contratto in proroga fino al 2019
Emilia-Romagna	Contratto ponte fino al 31 Dicembre 2018, poi contratto per 22 anni e mezzo (gara già effettuata e servizi affidati)

Calabria	Scaduto il 31 Dicembre 2017
Valle d'Aosta	Contratto in proroga fino all'aggiudicamento della gara
Sicilia	Bozza contratto di 10 anni (scadenza 2026)

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

In particolare, sono stati rinnovati per 9 anni (6+3 anni, dal 2015 al 2023) i Contratti con le Regioni Abruzzo, Campania, Marche, Toscana per 6 anni (dal 2015 al 2020) i Contratti con le Regioni Lazio e Umbria, per 3 anni (dal 2015 al 2017) il Contratto con la Regione Liguria e per 2 anni (dal 2016 al 2017) che ha appena firmato il nuovo per 15 anni da 557,7 milioni di euro ed il Contratto con la Regione Puglia. Sono stati sottoscritti, inoltre, i Contratti di Servizio con affidamento per 9 anni (dal 2016 al 2024) con le Province Autonome di Trento e Bolzano (dicembre 2015). Con la Regione Emilia Romagna è stato sottoscritto il Contratto di Servizio ponte per il periodo luglio 2016-dicembre 2018, mentre il servizio dal 2019, e per i successivi 22 anni e mezzo, è stato assegnato con procedura a evidenza pubblica al raggruppamento temporaneo di imprese tra Trenitalia SpA e TPER SpA. Rinnovato il Contratto di Servizio per 6+3 anni con la Regione Basilicata e firmato in Sardegna (per 9 anni) il primo Contratto di Servizio. Per quanto riguarda il Contratto con la Regione Piemonte (il Contratto di Servizio è scaduto il 31 dicembre 2016) si è già provveduto alla formalizzazione dell'intesa per la sottoscrizione di un Contratto ponte.

Firmato in questi giorni il nuovo contratto tra Regione Veneto e Trenitalia valido fino a dicembre del 2032, e dal valore di oltre 4,5 miliardi di euro e che prevede l'acquisto di 78 nuovi treni Rock e Pop.

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, Emilia-Romagna, Veneto, Piemonte, Puglia e Liguria** che messe assieme contano oltre 2 milioni e 585mila viaggiatori al giorno, oltre il 90% del totale.

Nel corso dell'ultimo anno si registra una leggera crescita del numero dei pendolari in quasi tutte le regioni. La **Campania rimane sugli stessi valori dello scorso anno 279.000, contro i 422.000 del 2010**, mentre la **Puglia** è la Regione del Sud che mostra la **crescita più netta e costante** di pendolari negli ultimi anni, passando dai 138.300 del 2013 ai 155.295 del 2015 con una leggera flessione nei viaggiatori del 2016 che vede circa 150mila passeggeri al giorno. Sono **sempre di più i pendolari anche sulle ferrovie della Toscana, dell'Emilia-Romagna e della Lombardia**, arrivata a contare 735.000 viaggiatori al giorno.

LA RETE FERROVIARIA E I VIAGGIATORI NELLE REGIONI ITALIANE, 2016

Regione	Estensione della rete ferroviaria regionale	Numero viaggiatori/giorno	Numero abbonati	Gestori
Abruzzo	676	19.140	8.670	Trenitalia, Ferrovia Sangritana
Basilicata	464	9.970	7.000	Trenitalia, Ferrovie Appulo Lucane
Calabria	965	22.400	n.d.	Trenitalia, Ferrovie della Calabria
Campania	1.383	278.900	82.520	Trenitalia, EAV
Emilia-Romagna	1.673	205.000	44.000	Trenitalia, TPER, Consorzio Trasporti Integrati
Friuli V. G.	487	21.525	n.d.	Trenitalia, Ferrovie Udine-Cividale
Lazio	1.350	540.000	n.d.	Trenitalia, ATAC
Liguria	499	122.259	23.800	Trenitalia
Lombardia	1.733	735.000	264.000	Trenord
Marche	386	28.299	n.d.	Trenitalia
Molise	265	4.000	1.200	Trenitalia
Piemonte	1.976	167.556	50.000 Trenitalia 1.850.000 annui GTT	Trenitalia, Gruppo Torinese Trasporti

Puglia	1.542	149.714	439.834*	Trenitalia, Ferrovie del Sud Est, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane, Ferrotramviaria
Sardegna	599	18.700	n.d.	Trenitalia, ARST
Sicilia	1.490	36.965	205.450	Trenitalia, Circumetnea
Toscana	1.563	234.000	57.800	Trenitalia, Trasporto Ferroviario Toscano
Pr. Aut. Trento	179	26.431	n.d.	Trenitalia, Ferrovia Trento-Malè, Ferrovia Trento-Bassano
Pr. Aut. Bolzano	301	31.425	131.823*	Trenitalia, SAD
Umbria	532	27.749	28.912 Trenitalia	Trenitalia, BusItalia Sita Nord
Valle d'Aosta	81	9.700	610	Trenitalia
Veneto	1.245	153.010	53.406	Trenitalia, Sistemi Territoriali
TOTALE	19.389	2.841.743		

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

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

Altrettanto importanti sono i numeri relativi ai passeggeri annui che si registrano nelle città, sia per le linee di metropolitana sia per tram ed autobus. **Milano** si posiziona in vetta rispetto al numero di utenti della metropolitana e con un ampio margine (grazie alla maggiore offerta di linee presenti), sfiorando i 482 milioni di passeggeri annui, più che in tutte le altre linee metro nelle altre città con quasi **1,4 milioni di passeggeri al giorno, in continua crescita**. Per quanto riguarda l'utenza di tram ed autobus è invece **Roma** a presentare i valori più alti con 941,8 milioni di passeggeri annui, ma in questo caso si assiste ad una **diminuzione** nel corso degli anni. Interessante notare come tra le città in cui non sono presenti linee di metropolitana è Firenze a presentare i dati più alti superando i 102 milioni di passeggeri annui, dovuti anche alla linea di tram che ne conta da sola oltre 13 milioni.

Passeggeri annui per metropolitane ed autobus/tram nelle principali aree urbane italiane

Città	Passeggeri annui metro	Passeggeri annui tram/bus
Milano	481.965.000	234.000.000
Roma	308.130.000	941.870.000
Napoli	70.310.810	68.150.000
Torino	41.119.000	210.000.000
Brescia	17.012.153	36.000.000
Genova	15.224.938	118.375.000
Catania	682.000	37.838.000
Firenze	-	102.747.000
Palermo	-	80.000.000
Cagliari	-	35.740.000
Padova	-	26.900.000
Bari	-	21.745.000
Venezia	-	14.585.000*
Bergamo	-	3.535.000*

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

*Dati riferiti alla sola rete tranviaria

Il Rapporto Pendolaria 2017 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 che ha contribuito a chiarire i ruoli degli attori in gioco. Del resto la competenza in mano alle Regioni è largamente diffusa in tutta Europa perché responsabilizza gli Enti più vicini ai cittadini nella definizione delle politiche più efficaci di trasporto locale. Purtroppo però a differenza che negli altri Paesi europei le risorse per il servizio si sono ridotte nel tempo. Nella tabella che segue viene approfondito il quadro delle risorse a disposizione per il servizio ferroviario nelle diverse Regioni.

Le differenze, in negativo, sulla quantità di treni*km in alcune Regioni sono impressionanti. In **Calabria** dal 2010 ad oggi (per la sola **Trenitalia**) si è passati da 7,4 a 5,98 milioni; in **Campania** da 11,8 a 9,7 milioni, (anche se il CdS prevede una crescita graduale fino ad arrivare a 10,1 milioni di treni*km) ma anche la Puglia ed Abruzzo hanno visto una diminuzione seppur in quantità inferiore.

Ma è anche il caso della **Liguria** che nel 2010 vedeva un totale di treni*km di oltre 7,1 milioni ed oggi è scesa a 6,79.

La **Lombardia** mostra ancora una volta l'incremento maggiore, arrivando ad un totale di 433,1 milioni di euro come valore del CdS, in aumento deciso rispetto ad anni fa (soprattutto rispetto ai 403 milioni di euro del 2012 ed ai 402 del 2011) per 44 milioni di treni*km (contro i 40,9 nel 2012) perché si tratta di una regione che ogni anno aggiunge con fondi proprio quantità elevate di finanziamenti aggiuntivi per il servizio. La **Sicilia** che in queste settimane dovrebbe firmare il nuovo Contratto di Servizio decennale (2017-2026) mostra ancora i valori dell'accordo "ponte".

I CONTRATTI DI SERVIZIO NELLE REGIONI ITALIANE, 2016

Regione	Importo CdS (Mln €)	Treni*Km/anno da CdS (Mln)
Abruzzo	Trenitalia: 48,9	4,13
	Ferrovia Sangritana: 12,133	0,958
	TOTALE: 61,033	TOTALE: 5,088
Basilicata	Trenitalia: 26,9	1,8
	FAL: 21,6	0,72
	TOTALE: 48,5	TOTALE: 2,52
Calabria	Trenitalia: 69,8	5,98
	Ferrovie della Calabria: 22,1	0,814
	TOTALE: 91,9	TOTALE: 6,794
Campania	Trenitalia: 162,8	Trenitalia: 9,7
	Gruppo EAV: 167,2	EAV: 5,9
	TOTALE: 330	TOTALE: 15,6
Emilia-Romagna	Consorzio Trasporti Integrati: 136,976	18,082
Friuli V. G.	Trenitalia: 41,76	2,89
	Ferrovie Udine-Cividale: 2,42	0,234
	TOTALE: 44,18	TOTALE: 3,124
Lazio	Trenitalia: 226	18,7
	ATAC: 77,269	3,85
	TOTALE: 303,269	TOTALE: 22,55
Liguria	Trenitalia: 88,73	6,79
Lombardia	Trenord: 433,1	44
Marche	Trenitalia: 41,8	4,134
Molise	Trenitalia: 25,6	2,13
Piemonte	Trenitalia: 200,07	18,1
	GTT: 16,71	0,875
	TOTALE: 216,78	TOTALE: 18,975
Puglia	Trenitalia: 58,5	6,304
	Ferrovie del Sud Est: 135,75	3,55
	Ferrovie del Gargano: 21,3	0,963
	Ferrottramviaria: 39,5	1,692
	FAL: 19,6	0,725
TOTALE: 274,65	TOTALE: 13,234	
Sardegna	Trenitalia: 42,8	3,7
	ARST: 24	1
	TOTALE: 66,8	TOTALE: 4,7

Sicilia	Trenitalia: 111,53	9,447
	Circumetnea: gestione governativa	0,76
		TOTALE: 10,207
Toscana	Trenitalia: 223,7	22,4
	TFT: 6,6	0,8
	TOTALE: 230,3	TOTALE: 23,2
Pr. Aut. Trento	Trenitalia: 18,92	1,938
	Ferrovia Trento-Malè: 12,12	0,816
	Ferrovia Trento-Bassano: 5,5	0,495
	TOTALE: 36,54	TOTALE: 3,249
Pr. Aut. Bolzano	Trenitalia: 33,033	2,73
	SAD: 18	2,518
	TOTALE: 53,033	TOTALE: 5,248
Umbria	Trenitalia: 36	3,739
	BusItalia Sita Nord: 7,03	1,314
	TOTALE: 43,03	TOTALE: 5,053
Valle d'Aosta	Contratto tra MIT e Regione: 10,4	1,485
Veneto	Trenitalia: 137,6	14,723
	Sistemi Territoriali: 16,4	1,647
	TOTALE: 154	TOTALE: 16,37

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Per capire quanto sia **fondamentale stabilire da parte delle Regioni le condizioni migliori per i pendolari tramite i Contratti di Servizio** basta osservare nel dettaglio qualche esempio. In **Toscana**, grazie alla proroga con Trenitalia fino al 2020, gli investimenti per l'acquisto di nuovo materiale rotabile da parte del gestore saranno più che raddoppiati, portandoli da 81 a 169 milioni per raggiungere l'85% della flotta rinnovata in tempi brevissimi. Nel **Lazio** le risorse per il Contratto di Servizio con Trenitalia sono in aumento, con circa 225 milioni di euro annui fino al 2020 (ed hanno già portato alla messa in servizio di 24 nuovi treni Jazz, 27 Vivalto e 26 nuovi locomotori, con l'obiettivo di rinnovare tutta la flotta). In **Lombardia** in totale Regione e Trenord tra il 2001 e il 2018 hanno acquisito 196 treni, di cui 189 sono già in servizio, 2 arriveranno entro gennaio 2018 e 5 nel 2020. Il valore totale della flotta nuova supera i 1,65 miliardi di euro. A tutto questo si aggiungeranno i nuovi 161 treni finanziati da Regione con il nuovo programma straordinario del 2017 (in totale 1,6 miliardi di euro, di cui circa il 10% statali ed il resto regionali). Questi treni entreranno in servizio tra il 2020 e il 2025. Infine in **Emilia-Romagna** dove tra il 2016 e il 2018 saranno sostituiti il 60% dei treni locali. Entreranno infatti in circolazione 96 treni nuovi che sostituiranno quelli vecchi di almeno 25 anni.

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

Il caso più eclatante è stato quello della **Lombardia** dove nel 2011 le tariffe sono state aumentate del 23,4% ma c'è da sottolineare come non sia stato effettuato alcun taglio al servizio anche se con gli adeguamenti all'inflazione ed un ulteriore incremento nel 2015 si è arrivati a prezzi dei biglietti con un aumento del 30,3% rispetto al 2010. Va ricordato come in una delle Regioni con un peggioramento dei servizi più marcato, la **Calabria**, nel corso del 2014 l'aumento dei prezzi abbia toccato un +20%.

In **Campania** nel corso del biennio 2011-2012 si è assistito ad una diminuzione dei servizi drammatica, in minima parte arginata nell'ultimo anno ma che richiede urgentemente un rinnovo del materiale rotabile ed un aumento delle frequenze delle corse.

Nelle tabelle successive viene fatta una panoramica delle spese regionali aggiuntive per servizi ferroviari per anno, nel periodo dal 2005 al 2017 (con i dati di previsione), e poi i finanziamenti totali. Nelle Regioni a maggiore domanda pendolare troviamo dati molto interessanti perché permettono di capire, a parità di numero di pendolari, chi ha stabilito come prioritario il tema del trasporto ferroviario e chi non lo ha fatto.

Per i servizi aggiuntivi dell'anno in corso la **Lombardia** ha elargito 145,3 milioni di euro, una cifra che come in precedenza rimane elevata e che è in aumento ma che comunque non deve distogliere l'attenzione

dai problemi dei pendolari di questa Regione, in particolare sulle linee secondarie. Al contrario **l'offerta di autostrade**, inclusi i numerosi nuovi tratti in fase di realizzazione o in progetto, rimane preponderante, come in parallelo il tasso di motorizzazione che nella Provincia di Milano è oltre le 582 automobili per 1.000 abitanti, mentre a Londra è di 328 ed in Catalogna è di circa 480. Troviamo poi con 88,7 milioni di euro la **Toscana**, segue la **Campania** con 66,15 milioni, finalmente in aumento e che conferma l'inversione di tendenza dell'ultimo biennio. Poi la Provincia di **Bolzano** che ha stanziato oltre 55,7 milioni, con finanziamenti sempre costanti.

Altra situazione da segnalare in positivo è quella dell' **Emilia-Romagna** con 37 milioni a cui segue la **Provincia di Trento** con 36,5 milioni di euro stanziati lo scorso anno e sempre costante.

Sul versante opposto mostrano dati estremamente negativi Regioni come la **Calabria**, il **Molise**, le **Marche**, la **Sicilia**, la **Puglia**, la **Sardegna** e la **Basilicata** tutte con **0 euro alla voce servizi aggiuntivi**, ma soprattutto il **Lazio** che ha stanziato solo pochi milioni di euro nel lungo periodo, utilizzando sostanzialmente i fondi provenienti dallo Stato.

RISORSE REGIONALI AGGIUNTIVE 2007/2017 PER SERVIZI (in Mln di €)

Regione	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Abruzzo	2,1 T.	1,51 T.	2,29 T.	3,16 T. 1,5 FS	0	0	0	0	0	13,96 T.	n.d.
Basilicata	0	1,4 FAL	1,4 FAL	1,8 FAL	2 FAL	2,11 FAL	2,14 FAL	1,4 FAL	1,4 FAL	0	n.d.
Calabria	8,678 FC	0,39 FC	0,35 FC	0,74 FC	0,74 FC	0	0	0	0	0	n.d.
Campania	3,33 T. 2,4 MCNE 9,6 C.	3,33 T. 2,4 MCNE 9,6 C.	6,06 T. 7,22 MCNE 8,1 C.	0	0	0	38,4	0	n.d.	14,3 T. 51,85 EAV	n.d.
Emilia-Romagna	2 T. 2 ATC 0,5 ATCM	31,86 CTI	31,35 CTI	44,08 CTI	67,96 CTI	48,04 CTI	48,93 CTI	39,63 CTI	40,42 CTI	37 CTI	37,08 CTI
Friuli V. G.	0	0	0	36,2 T. 2,1 FUC	36,2 T. 2,1 FUC	36,2 T. 2,2 FUC	38,8 T. 2,1 FUC	42,425 T. 3,6 FUC	1,5 FUC	1,5 FUC	1,5 FUC
Lazio	1,95 T. 31,87 MT	1,99 T. 31,87 MT	1,99 T. 31,87 MT	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
Liguria	1,5	1,5	5,15	7,7	5,9	77,9	13,29	13,872	13,9	16,66	n.d.
Lombardia	24 TN	24 TN	54,6 TN	59,6 TN	74,1 TN	169,6 TN	151,9 TN	152,9 TN	129,1 TN	145,3 TN	176,6 TN
Marche	1,18	1,18	1,6	2,78	1,9	3,2	3,4	2,1	0	0	1,56
Molise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
Piemonte	9,73 T. 2 GTT	10,11 T. 3,438 GTT	13,39 T. 3,841 GTT	11,2 T. 3,634 GTT	13 T. 3,86 GTT	4,1 T. 3,623 GTT	4 T. 2,522 GTT	4 T. 1,279 GTT	4 T. 1,924 GTT	4 T. 2,4 GTT	n.d.
Pr. Aut. Trento	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	27,16 T. 10,45 TM	26,10 T. 11,10 TM 3,38 TB	18,83 T. 11,73 TM 5,02 TB	18,9 T. 12,1 TM 5,5 TB	18,57 T. 12,28 TM 6 TB
Pr. Aut. Bolzano	4,518 T. 8,271 SAD	8,754 T. 11,182 SAD	36,96 T. 16,97 SAD	39,7 T. 17,89 SAD	39,66 T. 19,45 SAD	38,44 T. 19,21 SAD	37,92 T. 24,29 SAD	34,79 T. 24,77 SAD	32,843 T. 24,3 SAD	32,76 T. 23 SAD	33,5 T. 25 SAD
Puglia	0	0	1,5 FG	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
Sardegna	0	0	0	0	0	0	4,05 T. 4 ARST	2 T.	4,6 ARST	0	n.d.
Sicilia	2,3 T.	2,3 T.	2,3 T.	2,3 T.	2,3 T.	2,3 T.	2,3 T.	0	0	0	n.d.
Toscana	21,5 T. 0,47 TFT	31,9 T. 0,84 TFT	37,7 T. 0,92 TFT	40,4 T. 1 TFT	41,6 T. 1 TFT	48,9 T. 1,2 TFT	43,7 T. 1,4 TFT	n.d. T. 1,6 TFT	62,8 T. 1,8 TFT	86 T. 2,7 TFT	n.d.

Umbria	0	0	0	0	0	0,54 T. 1,818 UM	0	1,5 UM	1,5 BI	1,5 BI	0,87 T. 1,5 BI
Valle d'Aosta	0,501	0,388	0,38	0,346	0,405	0,511	0,503	0,39	0,13	0,09	n.d.
Veneto	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,06 ST	3,82 T. 0,82 ST	3,82 T. 1,16 ST	3,88 T. 2,07 ST	24,36 T. 1,173 ST	3,1 T. 0,94 ST	4,6 T.	21,1 T. 0,05 ST	13,7 T. 4,8 ST	13,8 T. 5 ST

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

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; TB= Trento-Bassano; BI= BusItalia Sita Nord. 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.

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/FSC, per mostrare chi ha scelto di spostare qui, invece che su altre voci di spesa, queste risorse. Per quanto finanziato nel corso del 2016 si segnalano i 131,8 milioni di euro della **Campania** ed i 42 milioni della **Pr. di Trento**.

Da segnalare poi il **Lazio** dove almeno sull'acquisto del materiale rotabile, grazie ai Fondi FAS in passato ed ora a stanziamenti da bilancio, vengono ogni anno spesi 12 milioni di euro destinati a Trenitalia.

In **Sicilia** va segnalato in particolare l'investimento di 14,76 milioni per l'acquisto di materiale rotabile da destinare alla Ferrovia Circumetnea. In **Veneto** a Sistemi Territoriali sono andati 7,2 milioni mentre 6 a Trenitalia, in **Emilia-Romagna** sono stati spesi 10 milioni per 6 treni Vivalto, in **Valle d'Aosta** 8,38 milioni per l'acquisto dei treni bimodali e per la Pr. di **Bolzano** 5,32 milioni per l'acquisto di 7 treni Flirt per Trenitalia.

RISORSE REGIONALI AGGIUNTIVE 2007/2017 PER MATERIALE ROTABILE (in Mln di €)

Regione	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Abruzzo	0	0	0	0	4,2 FS	0	0	0	0	0	0
Basilicata	1 T.	1 T. 0,3 FAL	1 T. 0,843 FAL	1 FAL	12,3 T. 1,3 FAL	5 FAL	12,8 FAL	8,5 FAL	3,5 T. 8,5 FAL	0	n.d.
Calabria	0	0	6 FC	16,3 FC	0,5 FC	3 FC	0	0	0	0	n.d.
Campania	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.	17,3 EAV	6,2 C. 3,05 MCNE 4,28 S.	12,04 T. 17,28 C. 14,9 S. 15,26 MCNE	84,26 T. 17,28 C. 14,97 S. 15,25 MCNE	84,26 T. 17,28 C. 14,97 S. 15,25 MCNE
Emilia-Romagna	10 T.	8 T. 8,5 FER	22 FER	13,8 FER	0	36 FER	22,9 FER	0	5,1 FER	10 CTI	4,8 CTI
Friuli V. G.	0	0	2,7 FUC	50 T.	0	30 FUC	0	0	16 T.	0	n.d.
Lazio	0	29 MT	35 T.	35,1 T.	35,1 T.	35,1 T.	35 T.	35 T.	8,75 T.	12 T.	12 T. 24 A
Liguria	0,4	5,5	0,7	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
Lombardia	72,2 TN	88 TN	8 TN	0	38 TN	0	132,2 TN	0	68 TN	0	100,4 TN
Marche	4,61	0	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	0	0	21,28
Molise	0	0	2,9	2,263	1,472	0	0	0	0	0	4
Piemonte	3,38 T.	22,3 T.	37,24 T.	12,17 GTT	10,5 T. 11 GTT	10,5 T.	10,5 T.	0	0,67 GTT	0	n.d.
Puglia	13 FT	18,5 FSE 9,5 FG	5 FAL 2,5 FSE 3,3 FG	20 FSE 40 FAL	19,6 FAL 3,75 FG	12,1 FG 5,2 FT	8,2 FAL	7,1 FT	0	0	n.d.

			6,6 FT								
Sardegna	0	3,9 T.	4,89 T.	4,89 T.	2,38 T.	28 T.	0	3,5 T.	20 ARST	0	n.d.
Sicilia	6,9 T.	8,05 T.	0	0	0	0	0	0	2,3 T.	2,3 T. 14,76 CE	2,3 T. 42 CE
Toscana	10 T.	5 T.	5 T. 3,6 TFT	5 T.	0	5 T. 1,7 TFT	5 T.	5 T.	5 T.	0	n.d.
Pr. Aut. Trento	7,8 T.	7,8 T.	0	0	0	0	18 T.	0	0	42 T.	n.d.
Pr. Aut. Bolzano	58 T.	58 SAD	0	0	0	42 SAD	34 T.	0	5,32 T.	5,32 T.	5,32 T.
Umbria	11,52 FCU	2,54 FCU	3,025 FCU	2,825 FCU	0,325 UM	7 UM	0,521 UM	0	0,049 BI	0	n.d.
Valle d'Aosta	0	7,273	0	0	0	0	0	9	2	8,38	n.d.
Veneto	9,11 ST	2,44 ST	4,2 ST	2,5 ST	123 ST	6,35 ST	12,9 ST	9,5 ST	11,1 ST	6,1 T. 7,2 ST	17,4 T. 5,2 ST

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Note: Dove non specificato esiste il solo gestore 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; TB= Trento-Bassano; BI= BusItalia Sita Nord; CE= Circumetnea; A= Atac. Dove non specificato esiste il solo gestore Trenitalia.

In Italia sono 3.001 i treni in servizio nelle regioni. Nella tabella successiva si è voluto evidenziare nello specifico questi numeri, con la quantità di treni in dotazione ad ogni singola Regione e **l'età media dei convogli in circolazione sulla rete regionale. Quest'anno si nota una ulteriore diminuzione che porta l'età media nazionale al valore di 16,8 anni, contro i 17,2 anni dello scorso anno** ma sempre con differenze rilevanti da regione a regione. Solo due anni fa la media di età era 18,6, ma il miglioramento è avvenuto solo in alcune regioni per l'immissione di nuovi convogli (come nel Lazio, in Veneto, Lombardia, Toscana ed in Emilia-Romagna) o di dismissione di quelli più vecchi (come in Lombardia, Abruzzo e Puglia). Ad esempio in Campania nonostante alcuni segni di investimento l'età media rimane alta (18,8) soprattutto a causa dell'anzianità del parco rotabile di EAV (ex Circumvesuviana, Sepsa e MetroCampania NordEst) ed in Basilicata, seppur anche in questo caso il dato mostra un trend in calo, ancora troppi sono i **convogli con più di 15 anni di età** (il parametro usato da Trenitalia nelle "Carte dei servizi"), quasi il 64%. Dalla tabella risulta evidente come le dismissioni stiano portando a risultati positivi, con il **41,7%** di treni con più di 15 anni di vita, mentre lo scorso anno erano il 69%. Altro fattore sempre più evidente è quello della **differenza marcata tra la qualità dei treni nelle regioni del centro-nord e quelle del sud**, che si posizionano quasi tutte ai vertici di questa classifica. La ragione sta nel fatto che l'acquisto di nuovi treni è stato garantito in questi anni da acquisti diretti da parte delle Regioni o dai contratti con Trenitalia, e ha visto meno investimenti proprio nelle regioni del Sud. Ma attenzione, per ora stiamo parlando di soli investimenti nella sostituzione del parco rotabile in circolazione, che proprio per la sua età è causa di ritardi, problemi e impedisce un servizio di qualità.

Età media del materiale rotabile per regione

Regione	Età media materiale rotabile	Treni con più di 15 anni	Numero treni
1) Basilicata	21,4	63,9%	36
2) Abruzzo	19,6	50,6%	81
3) Puglia	19,2	41,1%	214
4) Liguria	19,1	65%	65
5) Campania	18,8	63,5%	367

6) Sicilia	18,6	58,9%	173
7) Calabria	18,2	27,2%	92
8) Molise	18,1	73,9%	23
9) Lazio	17,7	27,5%	205
10) Sardegna	17,3	67,8%	87
11) Lombardia	17	41,3%	385
12) Umbria	17,1	63,4%	71
13) Marche	15,9	28,8%	80
14) Emilia-Romagna	13,6	41,4%	145
15) Piemonte	11,5	13,7%	206
16) Toscana*	11,4	12,2%	410
17) Veneto	10,6	21,6%	176
18) Valle d'Aosta	10,2	18,5%	27
19) Pr. Trento	9,9	14,1%	57
20) Friuli Venezia Giulia	9,5	7,5%	40
21) Pr. Bolzano	8,9	26,2%	61
ITALIA	16,8	41,7%	3.001

Legambiente 2017

*La flotta Trenitalia in Toscana include alcuni convogli assegnati ad altre regioni.

Una analisi specifica dei treni che circolano sulle **linee metropolitane** evidenzia differenze meno accentuate. A **Milano** la media è di 14 anni inclusi i *revamping* dei treni “storici” che vedono un piano di ammodernamento continuo ed un programma che ne prevede la sostituzione in pochi anni. Dopo l’entrata in servizio del primo treno tipo “Leonardo” avvenuta nel 2014 sulla M1, nel mese di giugno 2016 è stata completata la fornitura di un primo lotto di nuovi convogli, 20 per la M1 e 10 per la M2. Il rinnovo della flotta della metropolitana è proseguito anche nel 2016 con l’investimento di 109 milioni di euro, sempre in autofinanziamento da parte di ATM, per altri 15 convogli Leonardo destinati alla M2 che sono entrati in servizio negli ultimi mesi. A fine 2016 è stata attivata l’opzione per l’acquisto di ulteriori 15 treni, di cui 9 per la linea 2 e 6 per la linea 1, che verranno consegnati a partire da giugno 2018; anche in questo caso l’investimento, pari a 106 milioni di euro, è in autofinanziamento e porterà a 60 il numero totale di Leonardo all’interno della flotta. Il progetto consente di dismettere progressivamente i convogli più obsoleti in servizio sulle linee metropolitane 1 e 2 e di offrire nuovi treni con sei carrozze completamente comunicanti fra loro, con impianto di climatizzazione integrale estate/inverno, illuminazione a led, predisposizione a connettività Wi-fi e pareti resistenti agli atti vandalici; i nuovi treni, inoltre, sono dotati di azionamenti a inverter che garantiscono, rispetto a quelli di vecchia generazione, fino al 25% di risparmio energetico.

A **Genova** i treni hanno un’età compresa che scende sotto i 20 anni grazie alla fornitura di 7 nuovi convogli messi in circolazione tra il 2016 ed il 2017. Per la linea 2 di **Napoli** (la linea storica che utilizza treni suburbani) sono stati immessi nel 2016 12 nuovi treni Jazz che hanno sostituito i vecchi convogli del 1983. Nel caso delle città con linee di metropolitana aperte solo negli ultimi anni ovviamente i dati riguardanti i treni non possono che risultare bassi, come nel caso di Torino, Brescia e Catania, ed in parte Roma in special modo per la Linea C.

Età media dei treni metropolitani per città

Città	Numero treni metropolitani	Età media materiale rotabile	Treni con più di 15 anni
Milano	190	14	29,2%
Roma	102	8,8	10,5%
Napoli	81	19,5	77,8%
Torino	58	9	0%
Genova	25	19,8	72%
Brescia	18	3,5	0%
Catania	7	10,2	0%
ITALIA	481	12,7	31,6%

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

L'antica storia dei **tram** in Italia porta a dati in generale superiori di età rispetto a quelli delle metropolitane, specialmente nelle città dove questo tipo di trasporto collettivo è attivo da molto tempo. Ad esempio a Roma con una media di 23 anni ma soprattutto con gli ultimi mezzi acquistati oltre 15 anni fa. Stessa situazione a Napoli per le 30 vetture costruite 75 anni fa e con un *revamping* di 20 anni fa.

Da segnalare i *revamping* totali effettuati a Milano che sono proseguiti nel 2017 con ulteriori 12 tram della serie 4700. Si tratta di interventi di manutenzione straordinaria volti a ripristinare l'integrità delle parti meccaniche delle vetture e ad introdurre consistenti modifiche impiantistiche per portare le funzionalità, il comfort, la sicurezza ed il consumo energetico ai livelli comparabili a quelli di una vettura nuova.

Età media dei tram per città

Città	Numero tram	Età media materiale rotabile	Tram con più di 15 anni
Milano	493	9	3,9%
Torino	200	25	76,2%
Roma	164	23	100%
Napoli	54	18,5	57,7%
Venezia	20	7	0%
Firenze	17	7	0%
Palermo	17	3	0%
Padova	16	7,1	0%
Messina	15	14	0%
Bergamo	14	9	0%
ITALIA	1.010	14,3	30,6%

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Chi ha investito di più in valore assoluto per i servizi aggiuntivi ed il materiale rotabile dei **treni pendolari nel periodo 2006-2016**, è la **Lombardia** con oltre 985 mln di Euro per i servizi e circa 406 per il materiale rotabile, per un totale di circa 1.391 milioni di euro. Al secondo postola Provincia di **Bolzano** con 698 milioni di euro spesi nel periodo considerato. Poi la **Campania** con 569 milioni, anche se con un periodo di stallo ma i finanziamenti sono ripresi in maniera consistente dal 2015, l' **Emilia-Romagna** con

circa 530 milioni di euro, la **Toscana**, con oltre 477 mln di Euro complessivi, di cui 427 per i servizi aggiuntivi e con 419 milioni e costanti finanziamenti la Provincia Autonoma di **Trento**.

Segue il **Lazio** che però, con oltre 361 milioni di euro, non può essere paragonata agli investimenti fatti in altre realtà regionali vista la quantità di pendolari presenti. Poi con 303 milioni il **Friuli Venezia Giulia**.

Tra le altre Regioni importanti per numero di pendolari il **Veneto** (oltre 291 mln di euro) ed il **Piemonte** (224 milioni) mostrano dati non particolarmente elevati.

Segue la **Liguria** con oltre 181 milioni mentre, tra le Regioni del Mezzogiorno, mostra buoni risultati anche la **Puglia** quasi esclusivamente per lo stanziamento complessivo di quasi 176 milioni di euro destinati per la quasi totalità all'acquisto di nuovi treni e per molta parte finanziati in passato con i Fondi FAS. A notevole distanza rispetto alle prime, troviamo la **Sardegna** con 82 milioni (con investimenti in materiale rotabile sia per Trenitalia sia per ARST), la **Basilicata** con circa 70 milioni (con acquisti in nuovo materiale rotabile per le FAL) e la **Sicilia** (50 milioni). Infine la **Calabria** con 36 milioni, l'**Umbria** (oltre 34 milioni) e le **Marche** con quasi 30 milioni di euro, simili valori per la **Valle d'Aosta** e per l'**Abruzzo**. Nel resto del Paese le risorse stanziare per i pendolari sono ancora più esigue: è il caso di **Molise** (con solo 6,6 milioni stanziati).

RISORSE REGIONALI TOTALI NEL PERIODO 2006-2016
(SERVIZI E MATERIALE ROTABILE)

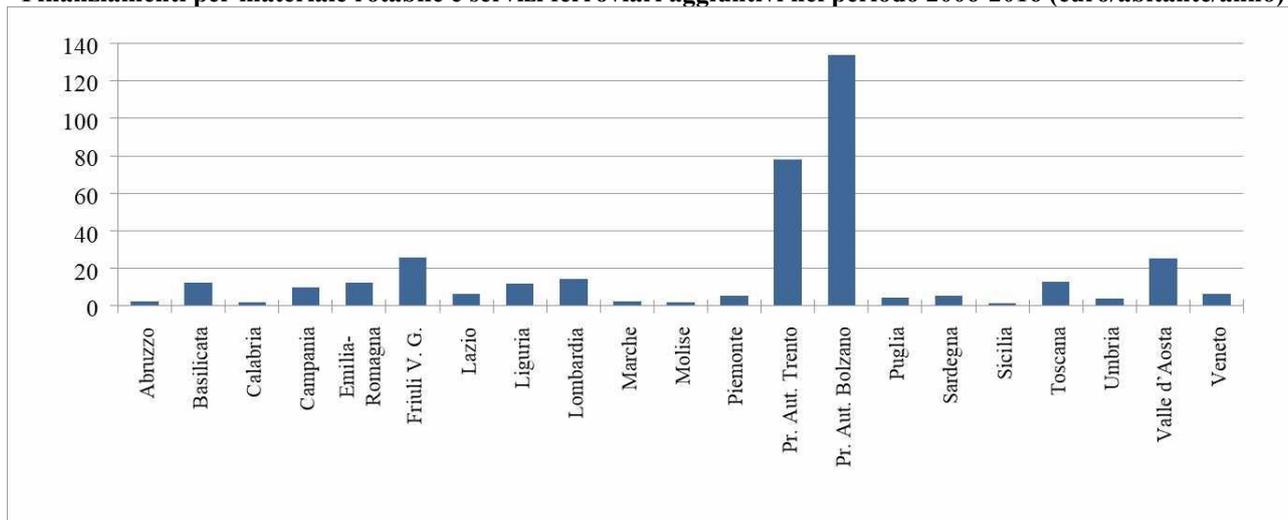
Regione	Totale servizi (in Mln di Euro)	Totale materiale rotabile (in Mln di Euro)	Finanziamenti per abitante all'anno (in Euro)
Abruzzo	24,52	4,2	2,21
Basilicata	13,65	57,043	12,39
Calabria	10,898	25,8	1,87
Campania	156,59	412,94	9,72
Emilia-Romagna	393,77	136,3	11,91
Friuli V. G.	204,925	98,7	25,31
Lazio	101,54	260,05	6,12
Liguria	157,372	24,8	11,65
Lombardia	985,1	406,4	13,91
Marche	17,34	12,11	1,96
Molise	0	6,635	1,89
Piemonte	106,051	118,26	5,09
Pr. Aut. Trento	343,63	75,6	77,92
Pr. Aut. Bolzano	495,678	202,64	133,26
Puglia	1,5	174,35	4,39
Sardegna	14,65	67,56	5,13
Sicilia	16,1	34,31	1,01
Toscana	427,43	50,3	12,77
Umbria	6,854	27,805	3,91
Valle d'Aosta	3,644	26,653	25,24
Veneto	97,153	194,4	5,95

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

In **proporzione al numero di abitanti** delle singole Regioni possiamo capire ancora più nel dettaglio chi è stato virtuoso e chi meno, anche se rimane un dato statistico e che non esplicitare dove e come sono stati fatti gli investimenti nel trasporto regionale su ferro. Dal grafico successivo si capisce chiaramente come in Provincia di **Bolzano** la condizione dei pendolari sia decisamente migliore rispetto agli altri casi perché è l'unico territorio dove si è dato il corrispettivo di oltre 133 euro ad abitante tra il 2006 ed il 2016. Anche l'altra Provincia Autonoma, quella di **Trento**, mostra buoni risultati (quasi 78 euro/abitante/anno), come il **Friuli Venezia Giulia** (25,3 euro/abitanti/anno), seguite dalla **Lombardia** (Regione più popolosa d'Italia con 10 milioni di abitanti e prima tra quelle a Statuto Ordinario), da **Toscana** ed **Emilia-Romagna** su livelli simili (con 12,77 e 11,91 euro/abitante/anno). Investimenti maggiori sono necessari in Regioni quali il **Piemonte**, con 5,09 euro/abitante/anno, il **Veneto** (5,95) ed il **Lazio** (6,12) tutte e tre ancora su livelli troppo bassi vista l'importanza che riveste il tema della mobilità in queste aree.

Al contrario Regioni come la **Calabria**, l'**Abruzzo**, ma soprattutto la **Sicilia**, con soltanto 1,01 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 2006-2016 (euro/abitante/anno)



Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Alcune Regioni hanno destinato parte dei **fondi FAS/FSC anche per ammodernare le infrastrutture ferroviarie.**

In Lombardia ad esempio nel biennio 2010-2011 sono stati ingenti gli investimenti destinati alle infrastrutture: 86,6 milioni per biglietterie elettroniche, per le nuove stazioni di Milano Forlanini e Lodi Università e per la riqualificazione e lo sviluppo di ulteriori tratte e stazioni (Como-Grandate, Paderno Dugnano, Castano Primo, 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 47 milioni di Euro ha investito in interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza nelle ferrovie regionali, mentre con oltre 31,3 milioni ha deciso di finanziare la realizzazione del nuovo nodo intermodale sulla linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla. Il Piemonte nel periodo tra il 2003 ed il 2011 ha finanziato 24,2 milioni di euro per interventi sulle stazioni esistenti mentre nel 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 8 milioni di euro da destinare ad interventi infrastrutturali sulle linee gestite da Ferrovie Appulo Lucane a cui si sono aggiunti 17,45 milioni di cui 6,65 per la tratta Cancellara-Pietragalla- San Nicola, 4,5 per la tratta Genzano-Oppido e 6,3 per la Matera Sud-Venusio.

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.

È importante sottolineare come nella Regione Campania la realizzazione e la progettazione del sistema di metropolitana regionale è stata possibile anche grazie ad oltre 1.030 milioni di fondi FAS utilizzati nel corso del periodo 2001-2014. Infine in Abruzzo sono stati impegnati 11,9 milioni per la rete RFI con l'eliminazione di alcuni passaggi a livello e l'adeguamento dei marciapiedi in alcune stazioni, e 16,8 per la Ferrovia Sangritana con l'innesto tra le due reti (FAS-RFI) a Fossacesia, a cui si aggiungono i servizi finanziati per la L'Aquila-Sulmona con 13,96 milioni.

Nella tabella che segue sono evidenziate le **penali** applicate, per non aver rispettato gli standard (puntualità, pulizia, numero di carrozze dei convogli ecc.) previste dai Contratti di Servizio, nei confronti dei gestori del servizio ferroviario. Come si potrà notare le risorse generate dall'applicazione di queste ammende sono

spesso risultate consistenti, permettendo un reinvestimento diretto nel servizio che viene indicato nella colonna della destinazione d'uso.

Mentre alcune Regioni hanno scelto di riutilizzare le risorse generate dall'applicazione delle suddette penali per un rimborso, sotto forma di bonus da restituire agli abbonati, come in Emilia-Romagna (dove negli ultimi 4 anni è stata data la gratuità di un mese di abbonamento a chi ne era già in possesso) e Lombardia (con uno sconto del 30% 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 Puglia (7,15 milioni compresi tutti i gestori), dalla Lombardia (6,64 milioni di euro), dalla Campania (oltre 2 milioni), dall'Emilia-Romagna (1,54 milioni).

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 quasi 123 milioni di euro, nel Lazio con 42,5 milioni, in Emilia-Romagna (31,01 milioni) ed in Veneto con un totale di 16,251 milioni di Euro.

In Sicilia il CdS ponte prevede penali solo dall'anno 2016.

LE PENALI APPLICATE DALLE REGIONI PER I DISSERVIZI NEL PERIODO 2001-2016

Regione	Penali 2016 (in mln di Euro)	Penali 2001/2016 (in mln di Euro)	Destinazione delle risorse recuperate nel 2016
Lombardia	6,64	122,82	Bonus per abbonamenti e ulteriori servizi aggiuntivi
Lazio	0	42,5	-
Emilia-Romagna	1,54	31,01	Agevolazioni tariffarie e bonus mensili
Veneto	n.d.	16,251	n.d.
Campania	2,038	13,52	Ulteriori servizi aggiuntivi
Toscana	0,66	12,54	Rimborsi agli utenti
Piemonte	0,82	11,73	Miglioramento qualitativo del servizio
Puglia	7,1575	10,631	n.d.
Liguria	0,788	10,248	Saldo contributo regionale a sostegno Carta tutto treno. Contributo regionale per convenzione per trasporto gratis biciclette sui treni. Bus sostitutivi e treni straordinari. Copertura dei costi del servizio ferroviario per l'anno 2016
Marche	0,16	6,788	Bonus per abbonamenti
Umbria	n.d.	2,041	n.d.
Valle d'Aosta	0,23	1,79	Riduzione corrispettivo
Friuli Venezia Giulia	0,000874	1,7358	n.d.
Pr. Bolzano	0,462	2,075	Bonus per gli utenti
Basilicata	0,062	1,194	Miglioramento qualità del servizio: pulizia, ritardi, informazione all'utenza composizione treni
Molise	n.d.	0,760	n.d.
Sardegna	0	0,296	-
Abruzzo	0	0,14	-
Sicilia	0,031	0,031	n.d.
Calabria	n.d.	n.d.	n.d.
Pr. Trento	0	0	-

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

In un quadro di investimenti e miglioramenti si deve anche affrontare il tema del **costo dei biglietti**, che è giusto sottolinearlo, in Italia è in media ben più basso che negli altri Paesi europei.

Purtroppo la differenza più forte con Madrid, Lione o Berlino è però nella qualità del servizio, e in questi anni a fronte di aumenti di biglietti e abbonamenti realizzati in quasi tutte le Regioni il servizio non è in alcun modo migliorato. È questo binomio qualità mediocre-prezzi bassi che va fatto saltare, ma per riuscirci

occorre offrire una chiara prospettiva di investimenti nel servizio a coloro che oggi prendono il treno e non vedono speranze di miglioramento e a quei milioni di italiani che vorrebbero un' alternativa all'automobile (che ricordiamocelo è molto più costosa negli spostamenti). Nell'attuale situazione nessuno però ha un reale interesse a controllare i biglietti – con il contratto di servizio quello che non si guadagna dai biglietti arriva dalle casse pubbliche – né qualcuno si adopera a fidelizzare i “clienti”, a capire come catturarne altri. Inoltre i numeri di chi viaggia sui treni regionali sono sempre sottostimati – perché molti viaggiano senza biglietto, anche per l'assenza di controlli – e soprattutto sono solo una parte di coloro che tra auto, autobus di linea e treno ogni mattina sono pendolari (14 milioni secondo una stima del Censis).

Per Legambiente occorre affrontare un tema così delicato con coraggio, proponendo un patto trasparente ai pendolari. Con un impegno a garantire nei prossimi anni le risorse per migliorare il servizio, oltre a informazione e rispetto per i diritti di chi viaggia in treno. Dentro questo patto si deve affrontare con serietà il tema delle tariffe. Perché in una prospettiva chiara di investimenti e politiche per il settore diventa possibile affrontare il tema del costo di biglietti e degli abbonamenti, oggi molto più basso rispetto agli altri Paesi europei perché adeguato a un servizio mediocre.

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	4
Liguria	Rapallo-Genova Piazza Principe	3,60
Piemonte	Torino Lingotto-Piscina di Pinerolo	3,55
Toscana	Firenze S.M.N.-Montelupo	3,50
Veneto	Venezia Mestre-Treviso	3,40
Campania	Caserta-Napoli	3,40
Emilia-Romagna	Galliera-Bologna	3,05
Lazio	Lanuvio-Roma Termini	2,60
Puglia	Bisceglie-Bari Centrale	2,50
Paese europeo		
Regno Unito	Slough-London Paddington	10,50
Germania	Munich-Freising	8,70
Francia	Paris Nord-Persan	7,10
Spagna	Alcalá de Henares-Madrid Atocha	2,60

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017

Del resto se si vuole un forte potenziamento del servizio ferroviario regionale occorrono risorse per gli investimenti, da un lato garantiti con risorse pubbliche (come succede in tutti i Paesi) e dall'altra anche attraverso un adeguamento delle tariffe. L'ipotesi più lungimirante è di far viaggiare in parallelo miglioramenti reali del servizio e adeguamenti delle tariffe, con attenzione a premiare la fidelizzazione e le fasce sociali più disagiate, e che porti a informare gli utenti, a coinvolgerli nel monitoraggio e nel contribuire a migliorare il servizio. Una buona notizia è rappresentata dalla **reintroduzione delle detrazioni fiscali** per chi usufruisce di un abbonamento. A partire dal **1° gennaio 2018** infatti si potrà portare in **detrazione l'abbonamento di bus, metro o treni** non solo in relazione alla spesa sostenuta direttamente ma anche per i **familiari**, con la possibilità di beneficiare di uno sconto fiscale pari al 19% ed entro il limite di 250 euro di spesa.

Ulteriore novità riguarda i **datori di lavoro**, che potranno portare in **deduzione totale** le spese sostenute per il rimborso dei titoli di viaggio dei propri lavoratori dipendenti. Tale somma sarà detassata e non concorrerà alla formazione del reddito ai fini fiscali. Finalmente una decisione che va nella direzione già intrapresa da molti anni da parte di numerosi Paesi europei (specialmente Francia, Belgio e Paesi Bassi) che puntano a decongestionare le grandi aree urbane anche grazie a questo tipo di incentivi.

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 degli ultimi anni.

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

Il terzo sono i collegamenti ormai considerati "secondari", quelli effettuati con **Intercity (e una volta con Espressi e 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.

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, meriterebbero maggiore cura ed attenzione soprattutto in quelle località dove la stazione ferroviaria rappresenta anche un punto di riferimento per la comunità e come al contrario viene fatto in alcuni territori (cfr. Capitolo 3).

I nodi urbani e la domanda pendolare

È 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.

L'aumento della domanda di trasporto sulle principali linee ferroviarie urbane ha una spiegazione legata al cambiamento avvenuto nelle principali aree metropolitane italiane negli ultimi venti anni. Perché diverse conurbazioni si sono andate ad allargare e consolidare, e oggi **qui vivono circa 25 milioni di persone**. La 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. La crescita dell'urbanizzazione lungo tutte le direttrici principali, ha infatti ampliato in maniera impressionante i perimetri di queste realtà sempre più intricate. È in queste aree, che occupano una **superficie pari al 14%** (poco più di 42mila kmq) del territorio italiano, che si concentra la massima densità abitativa, la più alta richiesta di mobilità, il maggior consumo di suolo. In sintesi, ci troviamo di fronte ad un tema di rilevanza nazionale che riguarda da vicino la crisi economica che sta attraversando il Paese, le famiglie, il tessuto imprenditoriale, il mondo del lavoro. Un esempio di questi cambiamenti è la cosiddetta Città Adriatica. Da Pescara a Rimini, con le Marche al centro di questo sistema, dove sarebbe di fondamentale importanza puntare a una "metropolitana della Città Adriatica". Ossia a un servizio di trasporto ferroviario con caratteristiche europee, che colleghi i 237 km, ed i 20 centri principali, con treni moderni a orari cadenzati, abbonamenti integrati e coincidenze con autobus locali, treni e pullman verso collegamenti interni e nazionali, ma anche il sistema di porti (commerciali e turistici) e aeroporti (Rimini, Ancona, Pescara).

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 grandi città 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.

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



Le infrastrutture del trasporto ferroviario pendolare da rafforzare



Il **Nodo di Torino** è senza dubbio il centro di una vasta area a forte richiesta di mobilità pendolare. È qui, infatti, che si concentra una grossa fetta dei viaggiatori quotidiani della Regione, **secondo l'Istat si tratta di circa 425.000 persone al giorno** tra bus, treni ed auto private, ed è in quest'area che il servizio ferroviario metropolitano ha visto concentrati gli investimenti della Regione negli ultimi anni.

Senza dubbio ancora su alcune linee si concentrano criticità importanti, come ad esempio sulla **Cuneo-Torino** e la **Genova-Alessandria-Torino**, dove i problemi riguardano la quantità di carrozze disponibili ed il conseguente sovraffollamento dei treni che molto spesso impedisce un regolare svolgimento del servizio. A questo riguardo di positivo c'è l'introduzione dei treni **Regionali Veloci** che collegano proprio i principali centri urbani piemontesi tra loro e quelli delle Regioni limitrofe. In questo modo sulla Torino-Milano e sulla Torino-Genova si ha un cadenzamento orario dei treni, mentre sulla Torino-Cuneo e sulla Torino-Savona il cadenzamento è biorario.

Proprio per dare ancora più voce alle proprie richieste nel Gennaio 2011 è nato il Coordinamento Comitati Pendolari del Piemonte che avanza proposte concrete sul trasporto pubblico ferroviario e su gomma regionale, unendo le forze di decine di comitati pendolari. In seguito, dal 2012, si sono costituiti nuovi comitati pendolari specialmente dopo la soppressione di 12 tratte ferroviarie piemontesi, a cui si sono aggiunte nel 2013 altre 2 chiusure e nel 2014 quella della Novara-Varallo Sesia. Per quanto riguarda il Piemonte questa è proprio **la scelta più grave presa negli ultimi anni 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; a cui si sono aggiunte nel 2013 la linea **Vercelli-Casale Monferrato** e la **Sesto Calende-Oleggio**, mentre la **Novara-Varallo Sesia** dopo aver ricevuta drastica riduzione di corse è stata sospesa nel 2014. A piedi sono rimasti i pendolari (tra cui molti studenti) che non hanno alcun mezzo sostitutivo. Nel caso dei territori al confine le proteste si sono levate sia sulla sponda lombarda del lago Maggiore che per i viaggiatori della tratta Sesto Calende-Oleggio-Novara. La tratta in questione è lunga solo 15 km ma la sua chiusura costringe a cambi obbligati e tempi di percorrenza più che raddoppiati. La linea faceva coincidenza con la Laveno-Gallarate e con la Milano-Domodossola a Sesto Calende, con la Novara-Arona ad Oleggio.

Nel corso dell'ultimo anno la **ferrovia Canavesana**, una linea di **40 km** gestita da GTT che collega Settimo Torinese ai Comuni del Canavese, ha visto peggioramenti notevoli. Da fine 2012 la Canavesana rappresenta parte della linea 1 del Sistema Ferroviario Metropolitano di Torino attraversando la città per arrivare a Chieri. Il servizio è svolto a cadenza oraria fino a Rivarolo, mentre il proseguimento **verso Pont Canavese quasi sempre viene effettuato con autobus sostitutivi**.

I pendolari della ferrovia Canavesana sono sul piede di guerra per i disagi provocati da **treni cancellati** senza preavviso e comunque con frequenze inadeguate, come denuncia il Comitato utenti della Canavesana, con conseguenti enormi disagi per il **sovraffollamento dei convogli successivi**.

I casi di interruzione delle corse per guasti come detto non sono mancati anche nel 2017, dopo i disagi e i disservizi segnalati dai pendolari già nel 2016. Il 12 novembre scorso il convoglio partito alle 8.19 dalla stazione di Rivarolo Canavese, alle 8.55, è arrivato



alla stazione di Volpiano e per un problema tecnico non è più riuscito a ripartire con inevitabili disagi per i pendolari che sono arrivati a destinazione in ritardo, e qualcuno ha perso la coincidenza. I passeggeri diretti a Rivarolo hanno dovuto attendere per una buona mezz'ora prima dell'arrivo dei tecnici e la protesta dei pendolari, sia studenti che lavoratori, ormai sta diventando quotidiana. Un dato determinante è quello dell'età dei convogli che anche in questo caso **sfiora i 30 anni**, oltre alla composizione dei convogli che in molti casi risulta del tutto inadeguata con corse composte da una sola carrozza e persone stipate all'inverosimile. Senza contare gli ormai cronici ritardi che, nelle ore di punta, non scendono quasi mai sotto



i venti minuti, su una tratta che, in condizioni normali, è percorsa in 1 ora, ed una **velocità media di nemmeno 40 km/h**. La Ferrovia Chieri-Pont Canavese **verrà completamente elettrificata**, completando così la tratta Rivarolo-Pont. La Regione Piemonte infatti ha annunciato lo scorso 18 dicembre 2017, che i lavori partiranno in queste settimane e secondo i piani l'operazione sarà accompagnata dal trasferimento dell'infrastruttura da GTT ad RFI. L'elettrificazione, che incluse le opere di messa in sicurezza costerà circa 16 milioni di euro, consentirà maggiori condizioni di stabilità del servizio e affidabilità della linea, oltre agli evidenti benefici in termini ambientali.

Ed un esempio di cosa vuol dire l'isolamento dei territori, a seguito dei tagli sulle linee, lo vediamo a **Casale Monferrato**. Rispetto a dieci anni fa le possibilità di spostamento si sono ridotte per i pendolari, e malgrado le linee ferroviarie esistano. Il problema sono i tagli alle linee effettuati in Regione Piemonte negli scorsi anni. Casale Monferrato è storicamente un nodo importante della rete ferroviaria italiana, al centro di diverse direttrici. E fino a pochi anni fa da Casale Monferrato si poteva andare a Vercelli in 18 minuti, con diversi collegamenti diretti al giorno (esiste una linea diretta). E si poteva andare a Mortara in 25 minuti, anche qui con diversi collegamenti attraverso una linea diretta. Incredibilmente nel 2013 è stato cancellato il servizio sulla linea, lunga 20 km, che collegava Casale con Vercelli, come tratto terminale della direttrice strategica Genova-Alessandria-Vercelli (e poi Novara con l'asse Milano-Torino).

Per cui **oggi per andare a Vercelli, ci vogliono nella migliore delle ipotesi più di un'ora e trenta minuti, con cambi, se si vuole utilizzare il treno**. Altrimenti i soliti pullman. Questa linea, rientrata nel piano delle soppressioni decise nel corso degli ultimi anni dalla Regione Piemonte, permetteva ai pendolari da Casale Monferrato di arrivare a Torino e Milano, Alessandria attraverso la linea Alessandria-Casale-Chivasso. La modalità di gestione, una programmazione del servizio sostanzialmente inadeguata e le sempre più frequenti giornate di soppressione davano alla linea la caratteristica di secondaria con un numero di passeggeri molto inferiore alle potenzialità. Addirittura prima degli anni Duemila la linea era oggetto di studio per una programmazione più efficiente e la redazione di un secondo asse nord-sud regionale; si arrivò quindi allo stanziamento dei fondi dell'elettrificazione del tratto Casale-Vercelli poi però trasferiti sul tratto di linea Bra-Alba. Dal momento della soppressione della linea Casale-Vercelli è stato notevolmente incentivato il servizio degli autobus provinciali che però non sono stati per nulla integrati, sia come programmazione che dal punto di vista tariffario, con il servizio ferroviario residuo che converge su Casale Monferrato ed Alessandria. Aver spostato buona parte dei collegamenti su gomma ha comportato diverse conseguenze per il servizio. Innanzitutto un notevole allungamento delle percorrenze soggette alle aree del traffico e la totale mancanza di coincidenze tra Casale e le altre destinazioni servite. Sembra assurdo avere corse che per pochi minuti non si riescano a coordinare con il treno che serve Alessandria e i paesi verso Chivasso. Inoltre non si considera il disagio per molti pendolari di dover acquistare abbonamenti per tratte diverse servite da vettori differenti. È importante sottolineare come la domenica e nei festivi il servizio sia inesistente, non vengono fornite informazioni o assistenza per i servizi bus ed in particolare gli studenti della vicina Università del Piemonte Orientale vivono una situazione di sostanziale disagio. La riapertura della linea con un servizio cadenzato sull'asse Alessandria-Vercelli integrato con corse navetta Casale-Vercelli risulta quindi essere di fondamentale importanza.

Situazione simile, ed un esempio emblematico dell'abbandono di una infrastruttura efficiente è la **Casale-Mortara**. La tratta di 28 km, al confine tra Piemonte e Lombardia, fino a qualche anno fa vedeva diversi treni diretti lungo tutta la giornata che la percorrevano in 27 minuti. Oggi per andare a Mortara occorre, a seconda dei treni, da più di un'ora a più di due, con cambi. La decisione di abbandonare la linea è assurda, anche perché è stata riammodernata negli impianti e riarmata ex-novo nel 2010, ma poi ritenuta non

strategica dalle due Regioni. Eppure arrivare al nodo di Mortara sarebbe utilissimo per i pendolari, perché da lì potrebbero trovare i numerosi treni che collegano con l'area milanese.

Nel corso del 2017 l'Agenzia per la Mobilità Piemontese ha confermato più volte **l'intenzione di riaprire la tratta Vercelli-Casale entro la prima metà del 2019 e la Casale-Mortara entro la fine del 2018.**

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Aosta-Torino (via Chivasso)	125	13	61	Cambio obbligato e ritardi
Pinerolo-Torre Pellice	16,5	5	-	Linea chiusa e servizio con autobus
Alessandria-Ovada	33,5	6	-	Linea chiusa e servizio con autobus
Vercelli-Casale Monferrato	22	5	-	Linea chiusa e servizio con autobus
Sesto Calende-Oleggio	15	5	-	Linea chiusa e servizio con autobus
Chieri-Rivarolo-Pont Canavese	75	19	37,6	Guasti frequenti, materiale rotabile vecchio
Novara-Varallo Sesia	54	12	-	Linea chiusa e servizio con autobus

Buone notizie per la **linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza** che vedeva un serio rischio di chiusura del servizio negli scorsi anni. Non solo la chiusura sembra essere scongiurata grazie allo stanziamento da parte del Governo dei fondi necessari (29 milioni a cui si aggiungono 10 milioni da parte della Francia) per la manutenzione della linea nel 2015, ma nel corso dell'ultimo biennio si sono susseguite dichiarazioni da parte della Regione e del Governo (anche sul versante francese) per il rilancio della linea in particolare a scopi turistici.

Nell'area metropolitana torinese la realizzazione della nuova stazione sotterranea di Porta Susa, aperta a fine 2012 e pienamente operativa dal 2013, ha permesso lo sviluppo del progetto principale: il **Passante Ferroviario**. È terminata ormai da tempo la realizzazione di due nuove linee a doppio binario in sotterraneo per circa 13 km, con sottoattraversamento del fiume Dora dalla stazione Porta Susa a Stura, nonché una nuova stazione a Rebaudengo dove gli impianti sono stati predisposti per l'innesto della linea GTT per l'aeroporto di Caselle. La realizzazione di un vero sistema di linee suburbane ad un livello europeo, composto da **5 linee ferroviarie** che si incrociano all'interno del Passante di Torino ha permesso la frequenza di 1 treno ogni 8/10 minuti, mentre il sistema in generale conta 8 linee. Proseguono inoltre i lavori per la realizzazione della nuova linea Sfm5, con le opere che comprendono le fermate San Luigi di Orbassano, Quaglia-Le Gru di Grugliasco, San Paolo di Torino. A queste si aggiunge la fermata Ferriera di Buttigliera Alta sulla linea Sfm3. Gli interventi permetteranno la messa in esercizio dell'insieme delle opere entro il 2020 per un valore complessivo di 71mln di euro ed una lunghezza della linea di 19 km.

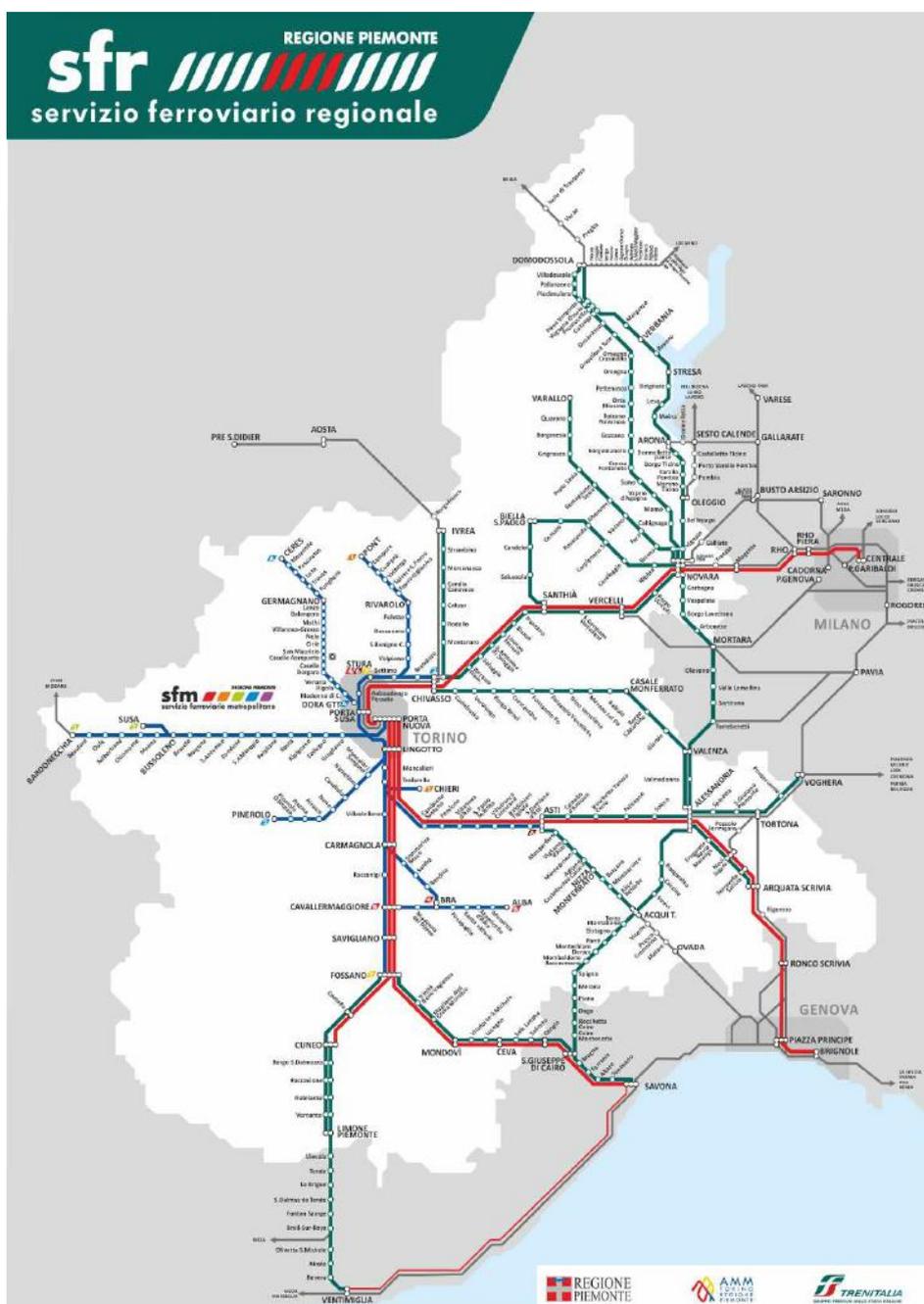
Nelle scorse settimane poi è stato inaugurato il cantiere per la **connessione della Torino-Ceres al nodo ferroviario metropolitano**. L'intervento da 175 milioni di euro, finanziato dalla Regione Piemonte con una quota statale pari a 20 milioni, sarà realizzato in cinque tappe. L'intervento in realtà servirà a connettere, con un tracciato da 2,7 chilometri in sotterranea, il tratto ferroviario della Torino-Ceres, che porta direttamente all'aeroporto di Torino, con il passante ferroviario della città e dunque con le stazioni di Porta Susa e Porta Nuova. Si tratta di un intervento necessario visto il dislivello esistente, pari a circa 20 metri, tra le due infrastrutture e servirà a riconnettere la linea esistente con il passante ferroviario e l'intera rete cittadina, tanto da fare diventare la Torino-Ceres quasi una "metropolitana" verso aree chiave della città come l'Allianz Stadium, Venaria Reale e le Valli di Lanzo. La stazione di collegamento tra le due infrastrutture sarà la fermata Rebaudengo del Passante ferroviario mentre i lavori prevedono anche la realizzazione di una seconda stazione, sotterranea, che si chiamerà Grosseto.

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 sono stati ufficialmente inseriti nel Piano Metro nazionale i 33 mln mancanti per realizzare il primo lotto e non sarà più necessario il cofinanziamento del 40% da parte degli enti locali. Nell'ultimo pacchetto di fondi stanziato dal MIT ad inizio 2018 sono destinati proprio a quest'opera **ulteriori 148 milioni**.

Altro intervento che sembra vedere uno sviluppo a medio termine é l'**elettrificazione della linea Biella-Santhià** che permetterà collegamenti da Biella a Torino in 66 minuti, con un treno diretto. Il progetto redatto dai partner istituzionali è pronto a decollare visto che l'opera è finanziata ed il cronoprogramma per arrivare alla posa della prima pietra è definitivo. I 9,5 milioni di euro saranno inseriti ad aprile nel contratto di programma di Rfi con la Regione Piemonte. A quel punto si potrà aprire i cantieri: l'inizio dei lavori sui binari sono annunciati per dicembre del 2018 ed entro un anno, nel dicembre del 2019, sarà consegnata la nuova linea elettrificata.

Rfi ha anche ribadito il suo investimento triennale pari a 27 milioni di euro per il restyling delle massicciate della **Novara-Santhe-Biella**: ci sarà un intensificarsi dei cantieri tra marzo e luglio del 2018 dopo i primi interventi già svolti nel corso di questi ultimi mesi.

In totale saranno investiti circa 36 milioni di euro. Con l'unico vero ostacolo ancora da affrontare sull'annoso problema dei **passaggi a livello sia sulla Biella-Novara sia sulla Biella-Santhe**. Regione e Rfi si sono impegnate a definire un protocollo per valutare uno studio di ristrutturazione anche su questo tema.



Sistema Regionale in Piemonte e Sistema ferroviario metropolitano di Torino

Dal Dicembre 2010, si è aggiunta un'altra situazione di estremo disagio che purtroppo rimane invariata nonostante i passi in avanti fatti con l'acquisto dei nuovi treni bimodali: si tratta dei treni della **linea Aosta-Torino** che, essendo ancora al momento tutti con alimentazione diesel, non possono più entrare nella nuova Stazione Sotterranea di Porta Susa. I pendolari quindi ormai da quasi 6 anni sono costretti ad effettuare un cambio a Chivasso con evidenti problemi di rottura di carico ed aumento dei tempi di percorrenza. Il problema in particolare riguarda l'elettrificazione della tratta tra **Aosta ed Ivrea**. Grazie ai **treni bimodali** con motori convertibili da diesel ad elettrico proprio per poter entrare nella stazioni di Torino dove i diesel sono proibiti queste criticità verranno superate. I treni bimodali entreranno **in servizio solo nel Maggio 2018**. Il costo dei treni di 43,1 milioni di euro è finanziato in parte da fondi statali (27 milioni circa) e in parte da fondi Par-Fas. Rimane ancora un fatto che **la ferrovia Aosta-Torino è lenta come quando venne inaugurata alla fine del 1800**.

La Regione Piemonte nel 2015 ha stilato un **elenco di opere indispensabili** per velocizzare i treni e rendere migliore la vita dei 5.000 pendolari che ogni giorno si servono della tratta: 40 milioni per sopprimere i 37 passaggi a livello presenti nei 35 km di tratta tra Ivrea e Chivasso; 50 milioni per il raddoppio selettivo dei binari; 20 milioni per interventi di velocizzazione; 88 milioni per elettrificare la tratta Ivrea-Aosta (progetto di massima di Rfi da concordare con la Valle d'Aosta). Progetti che al momento non hanno risorse e che non sono stati ancora condivisi dalla Valle d'Aosta che, come visto, punta ad acquistare treni bimodali investendo i 27 milioni di euro stralciati dall'ex lunetta di Chivasso. È chiaro che la ferrovia che da Torino a Prè St. Didier unisce le Regioni Piemonte e Valle d'Aosta ha una importanza strategica per lo sviluppo dei territori che attraversa. Nonostante alcuni significativi miglioramenti all'esercizio e alle stesse infrastrutture ottenuti negli anni, permangono alcune criticità esaltate dallo sviluppo che il trasporto su ferro ha avuto con l'avvento dell'alta velocità e con i recenti investimenti sul nodo di Torino. **Inevitabili per Legambiente devono essere quindi gli investimenti necessari** per gli interventi di raddoppio selettivo dei binari da Chivasso a Ivrea; una drastica riduzione dei passaggi a livello nel territorio piemontese; il completamento del 4° binario alla stazione di Ivrea; l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta; il raddoppio selettivo dei binari nella tratta Ivrea-Aosta e la rettificazione angoli di curvatura nella tratta Ivrea-Aosta-Prè St. Didier. Già i primi 3 punti da soli consentirebbero l'inserimento della linea Chivasso-Ivrea nel SFM con indubbi benefici anche per la tratta valdostana, in quanto si ridurrebbero i tempi di percorrenza Aosta-Torino e aumenterebbe la frequenza delle corse da/per Torino a partire da Ivrea.

Il **Nodo di Milano** è certamente il più importante in Italia per la quantità di persone che quotidianamente vi si recano e transitano; in Lombardia **735 mila persone ogni giorno** si spostano per motivi di lavoro e di studio in treno e larga parte di questi ha come destinazione proprio Milano (cfr. Premessa - Linee pendolari più frequentate in Italia). Si tratta di numeri impressionanti ed in crescita costante, con **il capoluogo che vede flussi totali di pendolarismo secondo Istat pari a 650.000 persone**.

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.

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

Da ultimo va sottolineata l'apertura della tratta **Arcisate-Stabio** che collega il Canton Ticino svizzero al varesotto, per questo è anche nota come Mendrisio-Varese. La ferrovia, inaugurata il 22 dicembre, seppur con 4 anni di ritardo, è entrata ufficialmente in funzione il 7 gennaio, ed ha una lunghezza complessiva di circa **8,4 km**. Viene così realizzato un **nuovo raccordo ferroviario a doppio binario** tra la linea ferroviaria Varese-Porto Ceresio e la linea svizzera Stabio-Mendrisio e il **raddoppio della tratta ferroviaria Arcisate-Induno Olona**. La tratta sarà dedicata al servizio passeggeri con velocità di tracciato di 100 km/h e tre fermate tra Varese e la Svizzera: Induno-Olona, Arcisate e Gaggiolo ed avrà una **capacità di 8 treni l'ora**. Il costo dell'opera, a carico del Ministero è di 261 milioni di euro. I convogli utilizzati sono modello Flirt della casa produttrice svizzera Stadler e saranno di proprietà di Tilo, la compagnia di trasporto transfrontaliero. Ogni 30 minuti sarà disponibile un collegamento di tipo suburbano Varese-Como (S40), Como-Bellinzona (S10) e Varese-Bellinzona (S50), alternativamente in modo diretto o interscambiando a Mendrisio. Da

giugno 2018 il servizio sarà prolungato da Varese a **Malpensa**, migliorando i collegamenti tra il Ticino e l'aeroporto.

Un altro interventi realizzato é la **linea metropolitana M5**, del valore complessivo di 2 miliardi, completata e con tutte e 19 le stazioni operative per un totale di 12,8 km di lunghezza.

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 il 2017 non ha visto alcun passo avanti per questo progetto il cui costo complessivo dovrebbe essere di circa 1,2 miliardi di euro.

Tra le grandi opere non terminate in tempo per l'Expo di Milano è la nuova metropolitana milanese, la **linea M4**. Questa linea ha visto negli ultimi anni un forte ridimensionamento, con l'apertura addirittura slittata al 2022. Si tratta di una linea fondamentale soprattutto ad est dove vedrà il transito in stazioni come Linate Aeroporto, Quartiere Forlanini e Forlanini FS. In quest'ultima verrà realizzato il collegamento con una nuova fermata del Passante Ferroviario.

Altra infrastruttura critica, dopo numerosi stop ai lavori, è il **prolungamento della M1 da Sesto a Monza-Bettola** che renderanno la città, per un investimento pari a 220 milioni di euro di cui 20 assicurati dal Comune di Milano, più facilmente accessibile anche dai comuni limitrofi. Proprio per questa linea il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha deliberato un contributo ad Atm per l'acquisto di **3 treni dal costo complessivo di 18,8 milioni di euro** nel 2016 e, nelle scorse settimane, ulteriori **28,7 milioni per garantire il proseguimento dei lavori**. L'entrata in esercizio è stata spostata al 2020.

Ancora un'odissea è il termine dei lavori di prolungamento della **Metrotranvia Sud**. Per l'attuale linea 15 è da tempo previsto il prolungamento fino al nuovo capolinea di Rozzano con la realizzazione di 5 nuove fermate. Tale intervento è stato interamente finanziato dal Comune di Milano con un importo di circa 15 milioni di euro ma sono ormai passati 20 anni dall'inizio della progettazione e 10 dall'inizio dei lavori.

Slittano ancora invece i tempi per la riapertura della linea ferroviaria Mortara-Casale. Nonostante da tempo le Regioni Lombardia e Piemonte abbiano parlato di una riattivazione della linea. Le trattative in corso fra le due Regioni sarebbero a buon punto ma lo slittamento è dovuto alla difficoltà di reperire le risorse necessarie. Nel 2015 gli amministratori locali erano stati informati da RFI e da Trenord che il costo di gestione annuo sarebbe pari a 1,5 milioni di euro, costo che si andrebbe ad affiancare a quello di attivazione una tantum, di circa 800mila euro. Sarebbero previste 7 coppie di treni fra Casale e Mortara, con sole tre fermate: Mortara, Candia e Casale Monferrato. Nel corso del 2017 l'Agenzia per la Mobilità Piemontese ha confermato più volte **l'intenzione di riaprire la Casale-Mortara entro il 2018**. Come per la Vercelli-Casale **il servizio sarà affidato a Trenord**, e a regime, con entrambe le linee in funzione, saranno due i convogli impegnati in un circuito circolare tra Vercelli e Mortara, il cui snodo è individuato nel centro monferrino.

Altre criticità vengono dal progetto di riqualificazione della **linea tranviaria Milano-Limbiate**, di 11,5 km, che svolge di fatto funzioni di linea suburbana. Il progetto si pone l'obiettivo di trasformare questa linea in una vera e propria metro-tranvia. Purtroppo nel 2015, veniva comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da parte della Provincia di Milano il mancato perfezionamento dell'accordo interistituzionale a livello locale per la copertura economica della quota parte di stanziamento non coperto da fondi statali, con riferimento particolare alla provincia di Monza e Brianza e al Comune di Varedo.

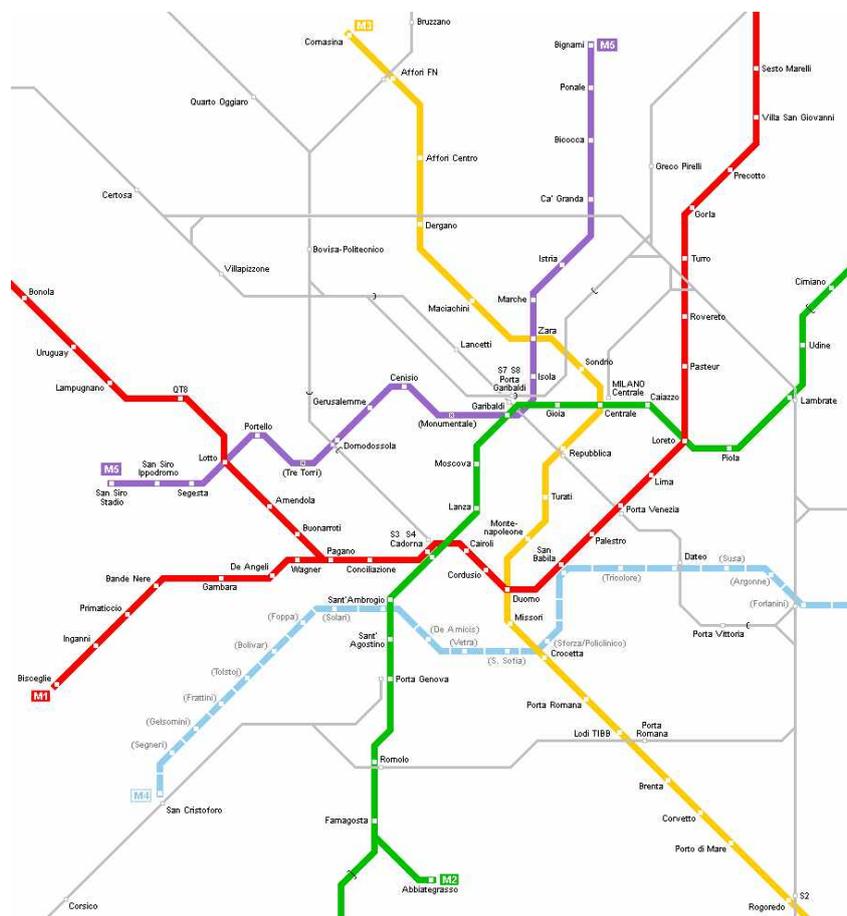
La linea sembrava andare verso la direzione della riqualificazione grazie alla assegnazione dello stanziamento ministeriale di 58,9 milioni di euro per il restyling della linea ma nel dicembre 2015 vennero riassegnati alla valorizzazione dell'area utilizzata per l'Esposizione Universale. Proprio lo scorso 2 Gennaio 2018 il MIT ha assegnato nuovi fondi per quest'opera: 9 milioni di euro che serviranno a completare almeno il primo lotto.

Storia infinita anche per la linea tranviaria **Milano-Desio-Seregno**. L'intervento consiste nella riqualificazione della tranvia (sostituita da ottobre 2011 con servizio bus) da Milano a Desio e nella sua prosecuzione a Seregno, in corrispondenza della stazione ferroviaria. La linea ha uno sviluppo di 14,3 Km (con 25 fermate). L'avvio dei lavori è avvenuto il 28 febbraio 2014, mentre la conclusione dell'opera è prevista nel 2019 in notevole ritardo rispetto ai tempi previsti inizialmente.

La **scadenza** per la presentazione del progetto definitivo alla Regione e ai Comuni era fissata per **la prima metà di Novembre 2017** ma l'azienda incaricata di realizzare la nuova tranvia **Milano-Seregno** che

attraverserà Bresso, Cusano, Paderno e i Comuni della Brianza, ha chiesto un **nuovo rinvio**. La notizia arriva in un contesto drammatico, soprattutto per tutti quei cittadini che **dal 2013, anno in cui fu inaugurato il primo cantiere** per la nuova tranvia (poi mai partito davvero), attendono la realizzazione dell'opera. Di questo passo il cantiere per la costruzione della nuova linea non potrà partire prima della primavera 2018, con un ritardo record di 4 anni.

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



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

Tra le infrastrutture ferroviarie che procedono a rilento spicca 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. Il 16 dicembre 2013 si è svolta la Conferenza di Servizi istruttoria ministeriale sul progetto definitivo. La Regione Lombardia ha espresso con delibera del 24 gennaio 2014 parere favorevole al progetto con osservazioni e prescrizioni. Il tutto con ulteriori polemiche perché il progetto comunque andrebbe ad intaccare intere porzioni di territorio urbano e, stando alle previsioni attuali, senza vantaggi particolari per i treni pendolari che risulterebbero essere 144 su un totale di 444 convogli che transiteranno sulla linea. Recentemente è ripartito il percorso per realizzare il terzo binario della Milano-Gallarate, uno degli assi ferroviari più trafficati di Lombardia, tra treni internazionali, merci e convogli pendolari che trasportano decine di migliaia di persone al giorno.

L'intervento è stato recepito nel Patto per la Lombardia firmato dall'allora primo ministro Matteo Renzi e dal presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni. Il costo totale dell'opera è di 402 milioni di euro e le risorse stanziare ammontano a 20 milioni di euro.

Il Cipe nell'estate 2017 ha dato il **via libera al contratto di programma per la realizzazione del terzo**

binario tra Rho e Gallarate, che assicura la presenza di almeno tre binari sull'intera tratta.

Il progetto prevede la creazione del terzo binario dalla stazione gallaratese, punto di diramazione di tre diverse linee, **fino a Canegrate e da qui anche un quarto binario** fino a Rho (dove inizia la esistente tratta a quattro binari verso Milano). Dal punto di vista economico il progetto definitivo prevede una spesa di **727,7 milioni** di euro complessivamente. I **Comitati locali e Legambiente** però chiedono che venga potenziato il servizio attuale aggiungendo 2 carrozze per i treni particolarmente affollati (in particolare tra le 7 e le 8 del mattino) e cambiando tipologia di materiale rotabile. Inoltre viene proposto l'aggiramento dei centri abitati da parte dei treni a lunga percorrenza e dei treni merci, in modo da permettere al solo servizio pendolare di fermare in prossimità delle abitazioni. Il nuovo progetto infatti risulta dannoso per le opere richieste e non risolverebbe la vera priorità ferroviaria che ricade sulla tratta Gallarate-Milano, dove l'offerta è insufficiente.

Purtroppo sono negative anche le notizie sul **raddoppio della tratta tra Abbiategrasso e Mortara** vista la definizione dei tempi che spostava la sua realizzazione prima al 2015 e poi al 2017. Addirittura ultimamente la Regione si è pronunciata per un progetto di raddoppio della Milano-Mortara solo a tratti e quindi meno costoso, per permettere più passaggi di treni senza avere l'imbuto dell'attuale binario unico, invece del raddoppio totale per cui la Regione si era impegnata a chiedere al governo i 390 milioni di euro necessari. Il progetto però già prevede da anni il raddoppio per lotti, ma i finanziamenti per procedere sono pari a zero. L'iter di approvazione ministeriale del progetto Albairate-Mortara si è arrestato per le criticità territoriali non risolte oltre alle problematiche legate ai finanziamenti con la Regione non intenzionata a pagare per raddoppiare il tratto lomellino.

Altrettanto importante, e sempre senza finanziamenti, è il progetto di **quadruplicamento della linea Pavia-Milano Rogoredo** per una lunghezza di 26 km. Il progetto, dal costo di 900 milioni a cui si aggiungono 156 milioni per la velocizzazione del tracciato e 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, la S13, ma al momento è senza finanziamento.

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

A riprova delle difficoltà tutt'ora presenti per i pendolari si riscontra in questa Regione l'esistenza di oltre venti tra **Comitati ed Associazioni, sempre più informati ed organizzati.** Tutti i Comitati delle varie tratte ferroviarie segnalano come disagi più frequenti i costanti **ritardi** verificati nelle stazioni di arrivo, ma anche l'eccessivo **affollamento** ed il conseguente **degrado** dei treni.

Sempre i soliti vecchi treni, **più lenti che 15 anni fa e con sempre meno collegamenti tra Cremona e Brescia.** Eppure stiamo parlando di due importanti capoluoghi di Provincia, con fortissimi scambi commerciali (come dimostrano i flussi lungo l'autostrada) e con un nodo dell'Alta Velocità a Brescia. Purtroppo la linea ferroviaria che



collega le due città presenta disagi e condizioni non degne di due città di questa importanza. Ritardi e soppressioni sui 51 km di linea ed i tempi di percorrenza che sono aumentati rispetto al passato (nel 2002 il treno più veloce collegava Brescia e Cremona in 34 minuti, oggi in 58) con una velocità media di 52 km/h con lunghe soste per incroci. Negli ultimi anni il tasso di puntualità è stato insoddisfacente e spesso sono stati soppressi i convogli senza nessun preavviso e senza l'intervento di autobus sostitutivi. Il livello del servizio è semplicemente inadeguato. Il **materiale rotabile** utilizzato su questa tratta è **tra i più vecchi e**

poco affidabili di quello in servizio di Trenord con una flotta composta da treni Ale 582 in pessime condizioni e con 25/30 anni di età. Negli orari di punta gli affollamenti rendono difficoltosa la salita a molti pendolari, l'aria condizionata d'estate non funziona in molte carrozze e nel nodo di Brescia spesso si perdono le coincidenze per Milano o Venezia. Sulla tratta sono svolti servizi autobus sovrapposti per cui l'offerta complessiva (treni e bus) non è complementare ed integrata.

Una delle tratte pendolari più in difficoltà in Lombardia è la **Brescia-Casalmaggiore-Parma** che - come nel caso della Brescia-Cremona con cui questa linea condivide un piccolo tratto iniziale - collega centri urbani importanti ed addirittura due tra le regioni a maggiore domanda di pendolarismo in Italia. Si tratta di **92 km, percorsi a 46 km/h di media** su cui i pendolari riscontrano quotidiani disagi e condizioni non degne di un collegamento di questa importanza. Il servizio è migliorato rispetto al passato, con 12 coppie treni diretti al giorno, ma ora tutti i convogli impiegano 1 ora e 50 minuti mentre nel 2009 esistevano due coppie di treni che effettuavano meno fermate ed il tempo di percorrenza si riduceva ad 1 ora e 30 minuti. La linea è palesemente sotto utilizzata visto che gestisce meno di 30 treni giornalieri (neppure un treno l'ora durante l'arco della giornata).

Il problema è che ormai da diversi anni, **la linea ferroviaria versa in una condizione di abbandono** e proprio nel corso dell'ultimo anno si sono verificati una serie di gravi guasti alla linea, che hanno messo a



repentaglio la salute e la sicurezza di molti pendolari. Ed il problema è che su questa linea **il materiale rotabile ha età media superiore ai 30 anni**, al contrario di quanto sta accadendo su altri collegamenti lombardi ed emiliani dove il rinnovo del parco treni sta procedendo.

Emblematico quanto avvenuto lo scorso 10 Luglio quando il treno Brescia-Parma delle 13.54 viene

soppresso per un guasto e quindi cancellata anche la corsa di ritorno da Parma delle 16.22. Alcuni passeggeri sono andati al terminal degli autobus per prendere l'annunciato bus sostitutivo che però non hanno visto. Hanno quindi aspettato il treno successivo quello delle 17.52 che parte ma a circa 300 metri fuori dalla stazione si ferma per un guasto. Il treno è stato riportato in stazione e i passeggeri sono dovuti scendere per poi ripartire con quello delle 18.22. Una odissea che su questa linea si ripete con ritardi, guasti e soppressioni. Tra le 25 linee lombarde la Brescia-Parma ha avuto **gli indici di affidabilità più bassi** e, come previsto dal contratto di servizio, per 6 mesi sui primi 9, è scattato il bonus con lo sconto del 30% per l'acquisto dell'abbonamento mensile. E l'exasperazione dei pendolari si è accentuata negli ultimi tre mesi da quando è stato **chiuso al traffico stradale il ponte tra Casalmaggiore e Parma** riversando sul treno nuovi utenti ma lasciando inalterato il numero delle corse e la qualità dei convogli. Proprio per questo Legambiente ha chiesto l'istituzione della navetta (con il potenziamento treni tra Casalmaggiore e Parma) visto lo stato d'emergenza provocato della chiusura del ponte stradale che durerà, secondo le prime ipotesi, almeno un anno.

Anche su una delle più trafficate e storiche linee del pendolarismo lombardo la **Bergamo-Treviglio-Milano** si sono registrati altri gravi disagi. Nonostante i recenti potenziamenti ed i consistenti investimenti sulla linea realizzati con il quadruplicamento della tratta Milano-Treviglio e il raddoppio della tratta Treviglio-Bergamo, sui 56 km di linea i tempi di percorrenza sono rimasti gli stessi di trenta anni fa. Le pessime condizioni di viaggio con carrozze sovraffollate e sporche hanno portato all'exasperazione i pendolari e nonostante ciò non è un caso che nonostante un'autostrada nuova di zecca davanti a casa come la Brebemi questa resti desolatamente vuota ed i pendolari continuano ad utili treni ed a chiedere sempre maggiori investimenti nel settore ferroviario.

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

potenziata per permettere un efficiente servizio ai cittadini di un'area densamente abitata e con una frequenza di 15.000 viaggiatori al giorno.

La linea **Milano-Codogno-Cremona-Mantova** è una delle peggiori della Lombardia, nonostante un leggero miglioramento nella qualità del materiale rotabile utilizzato in questi ultimi anni come su altre linee. Il problema principale è che 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 solitamente sovraffollati. Da Mantova per Milano i tempi di percorrenza sono di 2 ore e 10 minuti, con alcune corse più veloci che impiegano 1 ora e 50 minuti, mentre da Cremona i tempi sono di un'ora e 10 minuti, come 40 anni fa. 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.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Cremona-Codogno-Milano	87	6	84	Soppressioni e ritardi
Cremona-Brescia	51	8	52	Lentezza ed età dei treni
Milano-Bergamo	56	5	60	Sovraffollamento, soppressioni e ritardi
Brescia-Casalmaggiore-Parma	92	18	46	Lentezza ed età dei treni

Una vicenda di successo 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 nei primi 4 anni, con sole 9 coppie di treni presenti, ma dal 2015 le corse sono diventate 20, nel 2016 salite a 22 ed a **25 con l'orario 2017/2018, di cui 2 convogli diretti**.

Diventa quindi importante investire ora sulla tratta 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.

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.

I circa 153mila viaggiatori al giorno su treno della Regione (su un totale di 2,6 milioni di pendolari ed in calo rispetto ai 170mila dello scorso anno) 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, treni non sufficienti nelle ore di punta, difficoltà nel trovare coincidenze nelle stazioni, sono solo alcuni degli aspetti più criticati dai pendolari veneti.

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 sconta rilevanti ritardi, nonostante alcuni passi avanti sono stati fatti. Secondo i programmi e gli annunci susseguitisi in questi anni, il sistema doveva essere

completato da anni, ma al momento sono state costruite alcune nuove stazioni ferroviarie, con i relativi parcheggi di scambio, è stata elettrificata la linea Mira Buse-Venezia Mestre, è stata raddoppiata la tratta tra Camposampiero e Castelfranco Veneto e quadruplicata la Padova-Mestre. È stata riattivata la Linea dei Bivi ed è in parte completata la riorganizzazione del nodo di Venezia Mestre.

La prima fase di attuazione, che comprende il triangolo ferroviario tra Venezia, Padova e Castelfranco Veneto più le tratte da Venezia per Mira Buse, Treviso e Quarto d'Altino, è comunque quasi completa. Ma non mancano come detto le criticità dovute essenzialmente ad una assenza di pianificazione credibile degli interventi previsti dalle fasi di sviluppo successive (quelli relativi alla seconda fase erano stati finanziati nel 2008, ma i fondi relativi sono stati successivamente stornati), anche a causa di difficoltà a reperire i finanziamenti necessari. **È rimasta poi sulla carta l'interconnessione con il trasporto su gomma inquadrata nel disegno originario del SFMR** ed è mancata l'individuazione di un concessionario unico e di una tariffazione unificata del sistema treno-bus.

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 diramano in più di 10 città coinvolgendo un totale di 10 milioni di abitanti.

Gli ultimi problemi riscontrati anche nel 2017 hanno riguardato il nodo di Mestre che non ha visto la ripresa dei lavori (arrivati al 70%) nei cantieri delle due stazioni di **Gazzera e Olimpia**. I lavori sono cominciati nel 2009, la data di consegna per le due fermate del Sfmr e delle strade attorno era stata fissata al 2012.



Il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano in Veneto

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

a **discapito di altre linee considerate secondarie e di molti collegamenti effettuati in orario serale**. In questa grande area metropolitana è critica ad esempio la situazione della **Treviso-Portogruaro**, una linea a binario unico di oltre 52 km. A Novembre addirittura la questione dei ritardi e disagi su questa tratta ferroviaria è approdata in consiglio regionale, con un'interrogazione a seguito dei problemi riscontrati dal regionale in partenza alle 6.21 da Portogruaro e con previsto arrivo a destinazione alle 7.21. Il problema principale di questa corsa è la puntualità visto che i ritardi frequenti non permettono agli utenti che proseguono verso Venezia di prendere il Regionale Veloce della tratta Udine-Venezia che parte da Treviso alle 7.23.



I viaggiatori che quotidianamente fruiscono del treno sono soprattutto studenti liceali e universitari, oltre agli utenti dell'Ospedale Riabilitativo di Motta di Livenza, centro riabilitativo regionale. Rispetto al passato i collegamenti sono meno, i treni più lenti e obbligano a cambi. Negli ultimi mesi i servizi su questa linea hanno subito un **graduale peggioramento**.

Innanzitutto il numero di convogli **previsti in circolazione**, con 10 corse dirette (in calo rispetto agli scorsi anni) ed enormi buchi negli orari soprattutto nel pomeriggio. I treni sono quindi sempre più insufficienti e se per svariati motivi non si riuscisse ad arrivare in tempo da Venezia o Padova per effettuare il cambio, si rischia di dover aspettare due ore il treno successivo. Su questa linea viaggiano anche 10 autobus sostitutivi. La qualità dei mezzi circolanti risulta scarsa visto l'utilizzo di ALn 668 risalenti ad almeno 35 anni fa ed una **velocità media di soli 50 kmh**, nonostante lo svecchiamento della flotta regionale.

In molti casi l'alternativa ad una lunga attesa è acquistare un biglietto per uno dei 10 autobus sostitutivi, scelta poco vantaggiosa visto il numero di persone che ne fruisce e la certezza di continuare ad accumulare ritardo dato il notevole traffico stradale. Integrare il numero dei treni, sostituire i treni in circolazione più vecchi e garantire maggiori coincidenze rappresenterebbe invece la vera alternativa per migliorare la situazione ormai al collasso dell'area circostante.

Peggiorano altre realtà considerate secondarie come quella della ferrovia **Mantova-Monselice**, una linea lunga 84 km, che soffre la mancanza di investimenti da anni. Il percorso, della durata di circa 1 ora e 44 minuti, vede il transito di treni obsoleti con frequenti guasti ai bagni, costante sovraffollamento e conseguenti e frequenti ritardi. Con l'introduzione dell'orario invernale 2013-2014 la linea ha subito un'ulteriore penalizzazione con la soppressione di 13 treni diretti Padova-Mantova (è rimasta una sola coppia al mattino presto) e l'**obbligo di scendere a Monselice** per cambiare treno, con la conseguenza prevedibile che molti pendolari diretti a Padova al mattino si sono ritrovati a stiparsi nei treni provenienti da Bologna. 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.

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 dei treni a lunga percorrenza che effettuano fermata a Rovigo, addirittura arrivati ad una sola coppia di Frecciargento da Roma (a cui si aggiungono 2 coppie di Intercity ed 1 Intercity Notte), oltre ai collegamenti Est-Ovest, **da Verona in direzione di Adria e viceversa**. Quest'ultima situazione si presenta drammatica vista la grande quantità di pendolari che frequentano queste tratte ferroviarie e vista l'inefficiente organizzazione degli orari: non esiste un treno Legnago-Adria diretto, il cambio obbligato a Rovigo rimane senza coincidenze a breve anche dopo l'inserimento dell'orario cadenzato, il che ha portato i tempi di percorrenza a 2 ore, per una distanza di appena 65 km.

Per la **Verona-Rovigo** troppo poco è stato fatto su questa tratta ferroviaria di **96,6 km** che collega due capoluoghi di provincia ed uno snodo importante come quello di Legnago. Il servizio passeggeri è effettuato

da Sistemi Territoriali azienda controllata dalla Regione Veneto e la linea è a **binario unico** se non per due piccoli tratti (per un totale di 15 km). La linea vede **12 coppie di treni transitare ogni giorno mentre nel 2012 se ne contavano 14.**

I problemi segnalati da studenti, lavoratori e turisti, sono sempre gli stessi: **poche corse, mezzi obsoleti, ritardi ed abbandono delle piccole stazioni spesso sprovviste perfino delle tabelle che indicano gli orari.** I treni attualmente in funzione sono obsoleti, si pensi che i treni circolanti sulla linea sono degli anni settanta e hanno dei tempi di percorrenza insostenibili, i volontari di Legambiente hanno calcolato che su soli 2 treni pendolari (7:38 Rovigo-Verona e 15:56 Verona-Rovigo) in un tratto di 13km (Rovigo-Fratta Polesine) i ritardi accumulati in 1 anno superano abbondantemente gli 8.000 minuti senza contare le soppressioni non sostituite da mezzi alternativi. E per fare un confronto con il passato, 15 anni fa il treno più veloce ci mettevo 1 ora e 25 minuti, oggi impiega 16 minuti in più. Non c'è poi un sistema di bigliettazione unica che agevolerebbe gli spostamenti tra le diverse località lungo la linea. Il costo del biglietto a fronte di un servizio così inefficace è esorbitante: 2,55€ per 13km. Un servizio di trasporto inefficiente ed inadeguato favorisce l'utilizzo dei mezzi privati, con buona pace della mobilità sostenibile e ha ricadute in termini di inquinamento atmosferico e di rischi per la salute pubblica, in un'area già pesantemente colpita. A questo si aggiunge il degrado, denunciato più volte anche dalla stampa locale, in cui versano numerose stazioni della tratta ferroviaria. I problemi sono davanti agli occhi di tutti: viaggiano **mezzi con vecchia tecnologia e con**



tempi di percorrenza lunghi (55 km/h di media) sporchi e spesso danneggiati, manca ancora il completamento dell'infrastruttura elettrica nelle tratte Isola della Scala-Cerea e Legnago-Rovigo che è il tratto più lungo e più trascurato, non c'è le possibilità di un biglietto unico per il proseguimento da Rovigo a Chioggia e pochissime corse permettono il trasporto di biciclette. L'azienda Sistemi Territoriali di proprietà della Regione Veneto gestisce anche altre tratte che sembrano avere in comune gli stessi problemi.

In positivo vanno segnalati gli **impegni assunti dalla Regione che però vedranno i frutti non prima del 2019**, quando 10 nuovi treni sostituiranno quelli attualmente in servizio lungo la linea, treni che però senza il completamento dell'infrastruttura saranno ancora alimentati a diesel. A questi si aggiungerà l'eliminazione di alcuni passaggi a livello e l'ammodernamento del sistema di controllo della circolazione dei treni alla stazione di Legnago.

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. Si tratta di una linea di **30 km a binario unico e non elettrificata.** E proprio l'inadeguatezza dell'infrastruttura vede, invece di andare verso un ammodernamento ed efficientamento della rete e del materiale rotabile, il ritorno ai rallentamenti obbligati nei pressi dei passaggi a livello.

Attualmente nei giorni feriali circolano 15 coppie di treni, contro le 18 coppie del 2016, mentre nel 2013 erano 20. In entrambi i sensi di marcia durante la sera le ultime corse limitate alle ore 21 rendendo impossibile pensare di utilizzare il treno come mezzo di spostamento anche per motivi diversi da quelli di pendolarismo.

La situazione della **Bassano del Grappa-Padova** ha visto negli ultimi anni un peggioramento notevole, con segnalazioni da parte dei pendolari visto che la linea è a **singolo binario** da Bassano del Grappa a Camposampiero e sono solo 11 le coppie di treni che vi transitano nei giorni feriali. Qui l'orario cadenzato ha comportato che con lo stesso materiale rotabile viene effettuato un maggiore servizio per cui il ritardo che si può verificare su un convoglio in orario di punta e con un afflusso notevole di pendolari può ripercuotersi anche per tutta o parte della giornata. In particolare il fattore infrastrutturale rende poi molto difficile trovare rimedi efficaci visto (oltre al tratto a binario unico) anche la presenza di **ben 14 passaggi a livello.**

Finalmente una buona notizia per i numerosi pendolari che usufruiscono di questa linea riguarda il **raddoppio tra Bassano e Castelfranco Veneto** e appunto la soppressione dei numerosi **passaggi a livello**, fonti di pericoli e rallentamenti. L'opera è stata concordata dalla Regione con RFI, in continuità con la progettazione definitiva, già in corso, dell'intervento Mestre-Castelfranco.

Una tratta che ha subito nuovamente un taglio delle corse è la **Padova-Treviso** che prima dell'introduzione dell'orario cadenzato nel 2013 vedeva il passaggio di soli 3 treni diretti al giorno e che finalmente aveva visto salire questo numero a 10 coppie giornaliere. Con l'orario 2017/2018 **le coppie di treni sono tornate infatti ad essere solamente 6**.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Monselice-Mantova	84	16	46	Ritardi, sovraffollamenti e treni obsoleti
Treviso-Portogruaro	52	10	50	Treni vecchi e molte corse con cambi
Vicenza-Schio	30	8	37,5	Infrastruttura e treni vecchi, taglio corse
Verona-Rovigo-Chioggia	158	30	50	Cambi obbligati, treni obsoleti e ritardi

Fortunatamente qualcosa è cambiato in positivo su alcuni dei collegamenti più critici del Veneto. Ad esempio la **Padova-Mestre** che ha visto il riutilizzo di un tronco di ferrovia in precedenza non utilizzato con treni nuovi e più efficienti. Inizialmente la quasi totale mancanza di comunicazione sul lancio del nuovo servizio aveva portato ad una scarsa affluenza di utenti rispetto al potenziale. Si è passati così da 24 coppie di treni a 39 dopo il primo anno, arrivate a 47 nel 2017/2018, oltre ai numerosi treni regionali veloci (29 coppie) ed alle Frece, che si inseriscono nell'area metropolitana tra Venezia e Padova dove insiste una forte domanda di pendolarismo, rendendo finalmente adeguata l'offerta sulla tratta più affollata del Veneto con circa **30.000 viaggiatori al giorno**.

Nuovi convogli sono andati a migliorare anche la situazione **tra Venezia e Verona**, con **2.000 posti in più al giorno** grazie a due coppie di Regionali Veloci con materiale Vivalto a 7 carrozze (per una capienza di 810 posti a sedere per treno) introdotti nel 2015 e che andavano in minima parte a sopperire al grave errore effettuato nel 2013, quando vennero soppressi **8 treni giornalieri tra Venezia e Milano**. Questa lunga tratta interregionale serve numerose città e vede un tipo di utenza variegata (studenti, lavoratori, turisti etc..) costretta ora ad un cambio obbligato a Verona. La Regione Lombardia da subito rimpiazzò a proprie spese la tratta Milano-Verona con 4 coppie di treni Milano-Venezia, di competenza della Regione Veneto, tamponando in parte i problemi creati. Al momento viaggiano **14 coppie di Regionali Veloci al giorno**, oltre alle Frece ed ai Regionali che effettuano tutte le fermate.

Altra notizia positiva è l'introduzione di **3 treni notturni** da Venezia per **Conegliano, Portogruaro** (con un'offerta di treni decisamente migliorata) e **Verona** dall'estate 2016.

Parziale miglioramento anche sulla linea **Bologna-Venezia** dal 2016 con l'aggiunta di **cinque coppie** di treni, dove si è mirato a ridurre in particolare l'affollamento di due Regionali Veloci in partenza da Bologna e da Venezia in orari di forte domanda. Anche in questo caso sono aumentati i posti offerti sulla linea, da **31.000 a 32.900**, un incremento dell'offerta pari al **6%**.

Il nodo di Genova è particolarmente delicato per il costante aumento del numero di pendolari che si sposta in treno (arrivati a 122.200 ogni giorno in Liguria, contro i 94mila del 2015), e per gli inevitabili flussi lungo la direttrice est-ovest vista la conformazione della Regione. I pendolari, che in totale sono 286.000 nel nodo di Genova secondo i dati Istat, 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 transito, 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, che comunque ha visto nel 2015 l'apertura del nuovo tunnel di collegamento tra via Reti e la Stazione. L'altra importante infrastruttura completata negli ultimi anni dal punto di vista logistico è lo scalo di Voltri mentre per il completamento della riqualificazione tra Nervi e Voltri la conclusione dei lavori è prevista ormai entro il 2020. Su questo asse strategico, che prevede il potenziamento infrastrutturale tra Genova Voltri e Genova Brignole per separare i flussi di traffico passeggeri a lunga percorrenza e merci da quello metropolitano regionale tra Voltri e Brignole, i lavori sono in estremo ritardo. Dovevano essere completati entro l'aprile del 2016 mentre attualmente sono previsti per il 2021, con nemmeno il 50% delle opere completate.

Proprio su quella che è una delle tratte metropolitane più frequentate ed affollate d'Italia, la Genova Voltri-Genova Nervi, si nota un leggero miglioramento. 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 era diventata ancor più grave dalla fine del 2011 quando furono tagliate 6 coppie di treni, a cui si sono sommate altre 2 coppie nel 2012, arrivando a sole 35 corse per senso di marcia, contro le 51 presenti nel 2010. Si è tornati poi ai livelli di frequenza precedenti, con 51 corse al giorno che attraversano la città in entrambe le direzioni. Le criticità comunque non mancano e riguardano 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.

Nel corso del 2017 in particolare i pendolari del ponente hanno vissuto giornate difficili, specialmente chi frequenta i 147 km della ferrovia Genova-Savona-Ventimiglia con criticità e proteste. Con il cambio d'orario di dicembre 2016 è stata attivata la variante di tracciato a doppio binario fra Andora e San Lorenzo al Mare, incluse le nuove stazioni di Andora, Diano e Imperia e sono 17 le coppie di treni diretti tra regionali ed intercity che percorrono il nuovo tracciato giornalmente.

Il problema è che il materiale rotabile non risulta assolutamente in grado di soddisfare le richieste dei pendolari e dei turisti con carrozze in condizioni penose, specialmente nel caso dei treni regionali. I convogli sono infatti vecchi, con sedili rattoppati ed i bagni sporchi e maleodoranti specialmente in estate. Ed al contrario nei periodi più freddi i pendolari vedono il passaggio di "treni-frigorifero" con carrozze al ghiaccio perché il riscaldamento spesso risulta guasto. Su questo basta ricordare che la Liguria è l'unica Regione del Nord Italia ad avere una età media dei treni superiore a 19 anni.

Ma è anche sulla puntualità dei treni che piovono le lamentele. Una situazione per la quale il "Comitato utenti Trenitalia del Ponente" ha iniziato a raccogliere le informazioni in un dossier destinato alla direzione regionale ed in cui sono elencate tutte le situazioni di treni in ritardo, con casi che superano un'ora di ritardo, talvolta causati da guasti ai passaggi a livello. Questo tipo di problema si verifica spesso anche sui treni Intercity che collegano il ponente ligure con Roma come segnalato dal nuovo Comitato per i pendolari Savona-Genova.

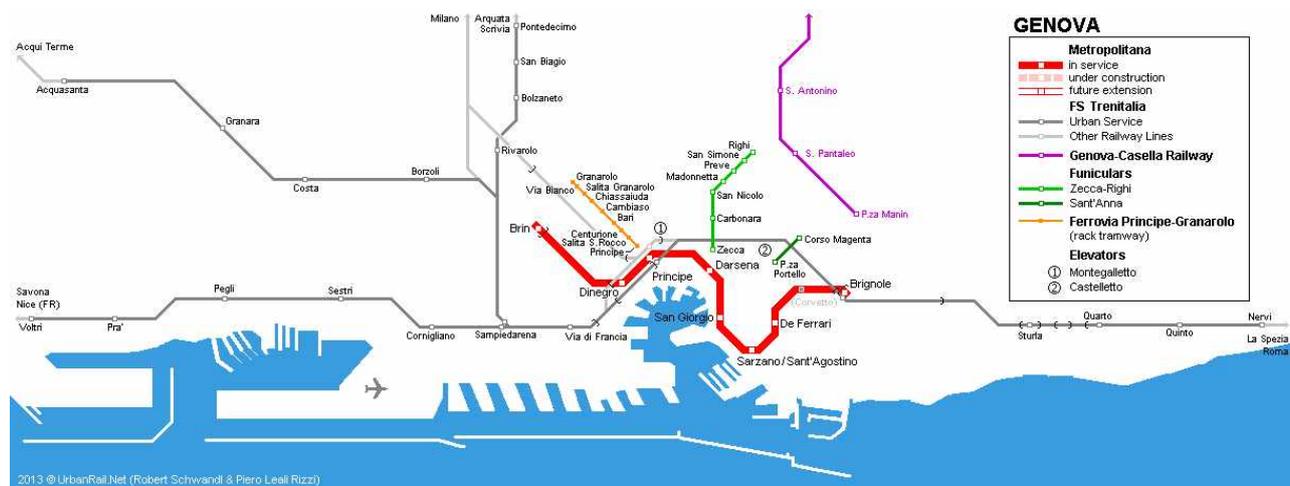


Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Ovada-Genova Brignole	62	11	76	Ritardi, mancanza di igiene e lentezza della linea
Genova Voltri-Genova Nervi	22	12	25	Sovraffollamento
Genova P.zza Principe-Savona-Ventimiglia	147	17	64	Treni vecchi
Genova-Sarzana	103	21	47	Lentezza treni regionali

Ancora numerosi disagi si riscontrano sulla linea che collega **Genova ad Acqui Terme**, che svolge un ruolo sia di collegamento interregionale che pendolare, con diverse stazioni nella provincia di Genova. L'infrastruttura vede ancora **46 km di binario unico** sui 63 della tratta ed è indispensabile ormai un potenziamento almeno fino ad Ovada (AL). Al contrario negli ultimi anni si è assistito a tagli delle corse con quasi il 35% in meno ed infiniti disagi per i pendolari dell'area, oltre ai ritardi cronici dovuti a problemi durante l'attraversamento dei passaggi a livello ed una velocità media ferma ancora a 60 kmh (con tempi aumentati rispetto al passato). Nel corso dell'estate 2016 si sono aggiunte due situazioni critiche: i lavori di potenziamento della stazione di Rossiglione e come detto quelli tra Genova Brignole e Genova Principe. I passeggeri abituali hanno riscontrato **tempi di percorrenza raddoppiati** e coincidenze saltate, con 16 treni della linea sui 26 totali che hanno obbligato i passeggeri Ovadesi ed Acquesi a scendere a Sampierdarena e a proseguire con le coincidenze, inizialmente senza le dovute informazioni in stazione. E nel 2017 le cose non sono andate meglio: i pendolari hanno continuamente protestato per la chiusura, di 4 settimane, della linea al servizio passeggeri e per i disagi dovuti ai bus sostitutivi dei treni, mentre gli abitanti di Ovada hanno visto transitare di giorno e di notte i rumorosi convogli merci.

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. **Alcune linee infatti hanno subito tagli superiori al 40%**, come per i treni in Val Bormida, Valli Stura e Orba, con esempi clamorosi come la cancellazione del Savona-La Spezia delle 16.23 molto usato dai pendolari. Addirittura nel 2015 la scuola di Camogli si è vista obbligata a cambiare l'orario, perché il treno delle 13.33 è stato spostato 35 minuti in avanti.

È indiscutibile che se si pensa all'intero Nord Italia **la Liguria risulta in uno stato deficitario rispetto ai servizi ferroviari offerti oltre che per il livello infrastrutturale.**



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

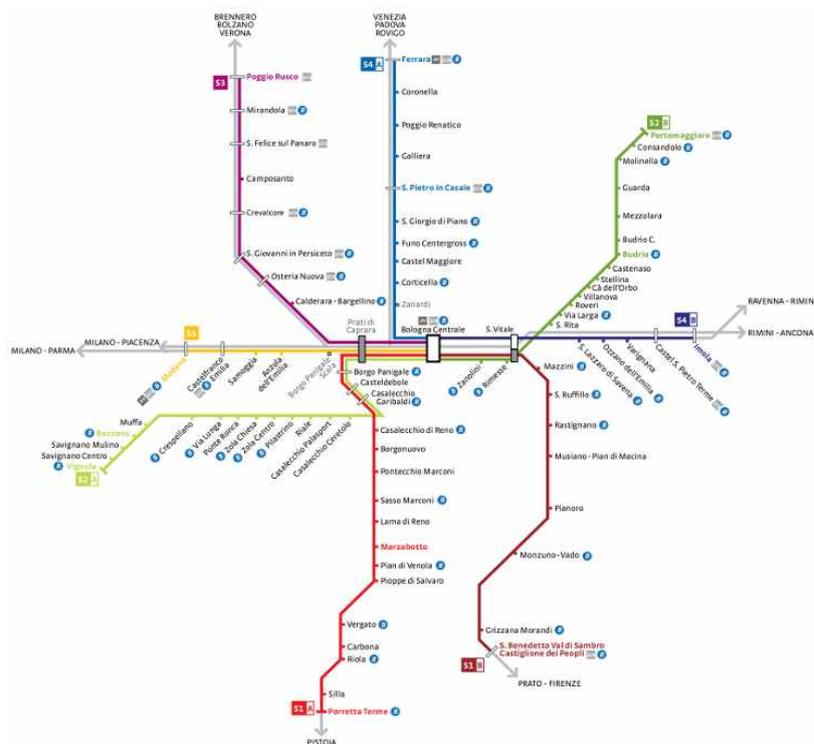
Non bisogna poi sottovalutare la domanda di mobilità presente nell'area metropolitana di Genova. Con l'apertura del **prolungamento della metropolitana** in direzione di Brignole, avvenuta a fine 2012, con 2 anni di ritardo, si è arrivati ad una situazione di disagio dovuto ad un aumento sensibile dei viaggiatori su ferro nel capoluogo ligure in direzione est, senza però affiancare all'infrastruttura un numero sufficiente di convogli. Solo nel corso del 2017 sono arrivati i nuovi treni, 7 convogli, che hanno permesso **all'età media dei treni metropolitani di scendere sotto i 20 anni**. Inoltre nel tracciato della metropolitana di Genova manca ancora all'appello il completamento della Stazione di Piazza Corvetto, ormai interrotta da anni per mancanza di finanziamenti, con solamente un primo scavo effettuato per predisporre la zona alla sua costruzione. Risulta poi fondamentale puntare ad un nuovo prolungamento della metro genovese arrivando a **Terralba**, sempre ad est di Brignole, anche se il progetto continua ad essere in ritardo perché è necessario trovare un accordo tra Comune e Ferrovie dello Stato, proprietarie dei binari. Il **collegamento tra Brignole e la bassa Valbisagno** risulta essere un intervento molto più immediato rispetto ad altri progetti perché non sarebbe necessario nessun nuovo scavo da eseguire: il prolungamento potrà procedere in superficie utilizzando binari ricavati su sedime non più funzionale all'attività ferroviaria.

Ancor più urgente ed allarmante visto il quadro economico è l'attivazione del prolungamento verso ovest, **da Brin a Canepari**, che collegherebbe oltre ad un'altra parte della Val Polcevera anche la stazione ferroviaria di Canepari. Buone notizie per il trasporto genovese sono arrivate nelle scorse settimane dal Ministero, con i **137,38 milioni che verranno destinati proprio alla realizzazione delle tratte Brin-Canepari e Brignole-Martinez e l'acquisto di 11 treni a trazione autonoma.**

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 saliti a 205mila ed una buona parte si dirige o attraversa il nodo bolognese, ma molti di più sono quelli che usano l'automobile. Secondo i dati Istat infatti tutti i pendolari della sola area metropolitana bolognese raggiungono le 190mila unità. È 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 che orbitano attorno a Bologna con treni molto spesso in ritardo.

Questa situazione ha portato alla nascita di diversi comitati pendolari, di cui 5 nella sola area del bolognese, a cui si aggiungono quelli di Reggio Emilia, Modena e Piacenza.

Le linee ferroviarie di cui è già dotata la città di Bologna andrebbero quindi potenziate e adeguatamente sfruttate creando un efficiente **Servizio Ferroviario Metropolitano** - come previsto da tempo - con corse frequenti e binari dedicati al trasporto urbano. Su alcune linee in particolare è necessaria un'opera di ammodernamento proprio per consentire il rafforzamento del servizio metropolitano, come ad esempio per la Modena-Vignola-Bologna e la San Ruffillo-Mazzini-San Vitale-Bologna Centrale-Aeroporto.



Sviluppo previsto del Sistema Ferroviario Metropolitano di Bologna

Le opere per il Servizio Ferroviario Metropolitano, incluse le nuove stazioni, sono state completate per il 90% del totale, con un finanziamento complessivo di 367 milioni di euro. **In termini di corse offerte però, attualmente il progetto SFM è stato realizzato solo al 70% nonostante l'apertura della nuova stazione di Bologna Centrale per l'Alta Velocità.** Da allora, era il 2013, sono state attivate la stazione di Bologna San Vitale per la linea S4B da e per Imola e per la linea S1B da e per San Benedetto Sambro-Castiglione Pepoli.

Il progetto prevede la costruzione di 13 nuove fermate di cui 10 già attivate. Mancano quindi ancora 3 stazioni di futura attivazione: Bologna Borgo Panigale Scala, Bologna Prati di Caprara e Bologna Zanardi. Si prevede che a seguito del sua piena realizzazione il SFM possa assorbire un quarto della mobilità di scambio tra Bologna ed il resto della provincia (circa 100.000 spostamenti/giorno su 400.000).

Fortunatamente il CIPE ha nelle scorse settimane approvato integralmente il progetto “Pimbo” e **sbloccato 236,5 milioni di euro**, che permetteranno di completare le fermate del SFM, oltre alla rete filoviaria bolognese. Con queste risorse **verranno ultimate le infrastrutture del trasporto pubblico metropolitano** e, con l'arrivo dei nuovi treni per i pendolari, già in parte consegnati, verrà finalmente portato a termine il più ampio progetto di suburbane nell'area bolognese.

All'interno della cifra complessiva stanziata rientra anche il finanziamento di circa **46 milioni di euro per l'interramento della tratta urbana della linea Bologna-Portomaggiore**. Il progetto di interrimento della **Linea Bologna-Portomaggiore**, intervento discusso ormai da decenni, ha come obiettivo quello di velocizzare la linea grazie all'eliminazione di **5 passaggi a livello** all'intero della città di Bologna. Proprio in questa stazione sono stati inaugurati i nuovi marciapiedi a fine 2015, che vedranno un'offerta di 50 treni al giorno lunga la direttrice verso Firenze, a cui si aggiungono i 30 treni quotidiani per la linea verso Rimini. Ma i dubbi non mancano sull'utilità del progetto realizzato in questo modo per questa stazione. Innanzitutto perché non sarebbe più prevista la **Stazione Sant'Orsola**, che rappresenta un nodo nevralgico per potenziale numero di passeggeri vista la presenza del centro Ospedaliero. Altra forte criticità riguarda **l'eliminazione del passaggi a livello di via Libia** che richiede l'escavazione di un tunnel di 18 metri di profondità. Intervento molto costoso e che soprattutto **non permetterebbe, se non con opere faraoniche, di raddoppiare la linea in futuro** e conseguentemente di rendere il passaggio dei treni sempre più frequente. Nel corso del 2016 il **Comune di Bologna** si è pronunciato per una possibile soluzione alternativa che include **il raddoppio del binario in alcuni tratti della linea**.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Parma-Pontremoli	80	9	57	Tagli e carenze infrastruttura
Imola-Bologna	39	3	78	Sovraffollamenti e carrozze insufficienti
Piacenza-Cremona	31	5	-	Linea chiusa
Brescia-Casalmaggiore-Parma	92	18	46	Lentezza ed età dei treni
Faenza-Lavezzola	32	9	46	Materiale rotabile vecchio e pochi collegamenti

Sempre sul tema infrastrutture vanno segnalati gli interventi sulla **rete reggiana** dove, per il **2019**, sono già stati finanziati **7 milioni** per **l'elettrificazione delle tratte Reggio Emilia-Guastalla e Reggio Emilia-Sassuolo**. La messa in sicurezza con il **sistema Scmt di controllo e gestione dei treni** sarà completata sulla Reggio-Ciano entro il 2018 e sulle tratte Reggio Emilia-Guastalla e Reggio Emilia-Sassuolo entro il 2019.



L'obiettivo è di arrivare alla sostituzione dei treni non elettrici sulla Reggio-Sassuolo e Reggio Guastalla tra il 2019 e il 2020.

Buone notizie arrivano da una delle linee più tartassate degli ultimi anni: la **Modena-Sassuolo**. Finalmente con il **nuovo materiale rotabile Flirt** si è arrivati ad avere un servizio all'altezza del 2017, con aria condizionata, poltrone nuove e più comode e schermi con l'infografica relativa al viaggio. Dopo anni di polemiche e promesse è iniziato il rinnovamento del materiale rotabile tanto atteso con 3 nuovi convogli che sono andati

a sostituire le vecchie carrozze. **La linea, lunga 19 km**, nel 2013 aveva visto tagli al servizio e la possibile soppressione dell'intera linea con **la sostituzione delle corse con autobus**. Al momento invece questo inserimento di materiale rotabile nuovo e con tutti i comfort degni del 2018 ha decisamente cambiato le cose. Ad esempio sono state inserite anche corse la domenica, l'infografica che dagli schermi illustra il tragitto, la velocità (60 km all'ora quella media) e la prossima fermata, l'aria condizionata. Rimane da capire se, **con l'entrata in esercizio dei tanto attesi Alfa-2 prevista per i prossimi mesi, questi nuovi convogli Flirt/Etr rimarranno a far parte della flotta di questa linea.**

Come segnalato per la Lombardia una delle tratte pendolari più criticate è la **Brescia-Casalmaggiore-Parma** anche sul versante emiliano. In particolare l'esasperazione dei pendolari si è accentuata negli ultimi tre mesi da quando è stato **chiuso al traffico stradale il ponte tra Casalmaggiore e Parma** riversando sul treno nuovi utenti ma lasciando inalterato il numero delle corse e la qualità dei convogli. Proprio per questo Legambiente ha chiesto l'istituzione della navetta (con il potenziamento treni tra Casalmaggiore e Parma) visto lo stato d'emergenza provocato della chiusura del ponte stradale che durerà, secondo le prime ipotesi, almeno un anno.

Un intervento necessario è il ripristino del collegamento fra **Bologna e Ravenna** attraverso la vecchia linea, chiusa nel 1964, 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 e di avere una rotta alternativa verso il capoluogo. I binari e la massicciata, per 26,1 km tra Budrio e Massalombarda, nonostante alcune opere più o meno abusive nate sulle aree in questione, risultano facilmente ricostruibili. Addirittura i fabbricati delle piccole stazioni, i caselli e le case cantoniere sono tuttora esistenti, anche se alcuni in pessime condizioni. Il bacino d'utenza interessato sarebbe rilevante con una importante migrazione dal trasporto su gomma (automobili ed autolinee) a quello su rotaia ed enormi vantaggi ambientali, con una riduzione delle emissioni di CO₂ annue stimate attorno alle 2.200 tonnellate.

E finalmente qualcosa si è mossa con il **Consiglio Comunale di Ravenna** che ha approvato un ordine del giorno sul ripristino della linea ferroviaria Budrio-Massalombarda chiedendo alla Regione di prendere in esame almeno uno studio di fattibilità tecnico del ripristino, valutandone i **costi/benefici** nonché la sua collocazione rispetto alle priorità di infrastrutturazione ferroviaria previste dal Prit 2025.

A tutto ciò si dovrebbe affiancare il potenziamento della tratta tra Bologna e Ancona con 4 binari, in modo da aumentare la capacità di trasporto e velocizzare le linee verso la direttrice Adriatica. In Emilia-Romagna le linee più critiche per i pendolari sono inevitabilmente quelle che collegano le principali città situate **lungo la Via Emilia**. Ma le proteste più rumorose provengono dalla tratta Rimini-Bologna in cui i comitati pendolari denunciano un sovraffollamento insostenibile dei treni. Al centro delle critiche ci sono il numero di carrozze inferiore a quanto necessario. Di conseguenza già a Faenza la gente sosta davanti alle porte, mentre ad Imola i convogli sono talmente affollati che risulta pericoloso viaggiare ed impossibile scendere dal treno se si è a metà vagone.

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

I tempi di percorrenza dei bus sostitutivi sono superiori di 20/30 minuti rispetto a quelli del treno, ne impiegano 50 rispetto a nemmeno mezz'ora con il treno, andando di fatto a peggiorare enormemente le condizioni di viaggio dei pendolari. La scorsa estate si è parlato sui giornali locali di una possibile riapertura (visto anche il **fallimento in termini di numero di passeggeri degli autobus sostitutivi**) ma né le due regioni né Trenitalia hanno confermato la notizia.

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.

In queste settimane sono stati stanziati proprio per questa infrastruttura **97 milioni di euro tramite il contratto di Programma RFI 2017-2021** per il raddoppio della tratta a cui si aggiungono altri 138 milioni

per il singolo nodo tra Parma e Vicofertile. Sono stati autorizzati anche nuovi **investimenti in tecnologie** che riguardano interventi di adeguamento e potenziamento dell'infrastruttura sempre sulla linea Parma-La Spezia oltre che sul corridoio Livorno-La Spezia nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) con 35 milioni sulla tratta, nell'ambito del rifinanziamento previsto dalla legge di bilancio per il piano di investimenti di Rete ferroviarie italiane. Rfi inoltre nel prossimo **febbraio 2018** pubblicherà il Catalogo con tariffe fortemente scontate per gli operatori che sceglieranno di spedire merci su ferro sulla Ferrovia Pontremolese, a partire dall'orario 2018-2019.

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

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

Nonostante, dopo 17 anni di lavori per la sua realizzazione, l'inaugurazione nel 2017 della nuova linea **Portomaggiore-Dogato**, a binario unico di 13 km e non elettrificata, **non ha portato i frutti sperati**. La linea infatti è già **sospesa al traffico** per mancanza di viaggiatori ed ora al posto della tratta ferroviaria si pensa di costruire una pista ciclabile. Errori madornali commessi all'inizio quando si pensò a costruire questa tratta e poi strada facendo quando i lavori erano interminabili e, alla fine, ne risultò una tratta inutile visto che il collegamento con il Polesine è venuto meno in quanto la Regione Veneto non ha mai considerato prioritario il collegamento da Adria a Codigoro per poter permettere una linea diretta Portomaggiore-Dogato-Codigoro-Adria-Loreo-Chioggia-Venezia (fino alla seconda guerra mondiale esisteva la tratta da Codigoro a Venezia via Adria).

Le buone notizie vengono dall'attivazione di nuove corse, come nel caso della Bologna-Prato con partenza alle 7,10 da Bologna e arrivo nella città toscana alle 8,23, e dei **nuovi convogli** che stanno permettendo all'Emilia-Romagna di avere una età media dei treni in netto calo rispetto agli scorsi anni (arrivata a 13,6 anni).

Tra gli ultimi arrivi quelli di **due nuovi treni Stadler Etr 350** sulle linee **Bologna-San Benedetto Val di Sambro/Prato** e **Bologna-Poggio Rusco/Verona**. Entrambi i convogli, conferiti dalla Regione Emilia Romagna a Trenitalia, permetteranno di migliorare in misura significativa il comfort del viaggio e l'affidabilità del servizio. Sul tragitto Bologna-Prato saranno effettuati 10 collegamenti giornalieri con i nuovissimi treni, pari a circa il 20% dell'intera offerta feriale media, mentre sulla linea Bologna-Poggio Rusco/Verona, il nuovo treno garantirà ulteriori 12 corse giornaliere, portando al 65% (se si considerano anche le carrozze Vivalto) la percentuale dei servizi effettuati con treni nuovi.

Novità importanti anche per la **stazione di Vergato** con interventi che interesseranno sia i binari che il fabbricato. Fra le novità principali vi è l'ottimizzazione impiantistica della stazione, con la **riattivazione del secondo binario** ed un **marciapiede alto 55 cm**, come da standard europeo, per facilitare l'entrata e l'uscita dei passeggeri dai treni. Previsto anche il rinnovo delle pensiline e l'installazione degli ascensori. **Gli interventi riguarderanno anche il fabbricato viaggiatori**, con un profondo restyling dell'edificio, compresa la sala d'attesa e il sottopasso. L'illuminazione sarà migliorata con l'utilizzo di tecnologia a led e anche l'informazione al pubblico verrà potenziata. I lavori inizieranno nella primavera del 2018 per proseguire fino alla fine dell'anno.

Il nodo di Firenze è oggi in una situazione complicata, dal punto di vista delle infrastrutture, perché non si è avuto il coraggio di rinunciare ad una grande opera costosissima come il sottoattraversamento TAV, per una soluzione assai più semplice di superficie, comprensiva di due soli binari in più nello snodo strategico Statuto/SMN e di migliori tecnologie digitali nel frattempo intervenute per l'intermodalità lunga percorrenza/trasporto regionale. Inoltre, da troppo tempo si attendono i lavori di riqualificazione delle stazioni metropolitane nell'area compresa tra Firenze, Prato e Pistoia per implementare una vera e propria

rete su ferro dedicata al trasporto pubblico locale. 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. I flussi di pendolari su treno dell'intera regione sono in costante aumento, arrivati a **234.000 al giorno sulle ferrovie toscane**, mentre il totale dei pendolari dell'area fiorentina secondo Istat ne conta circa 182mila.

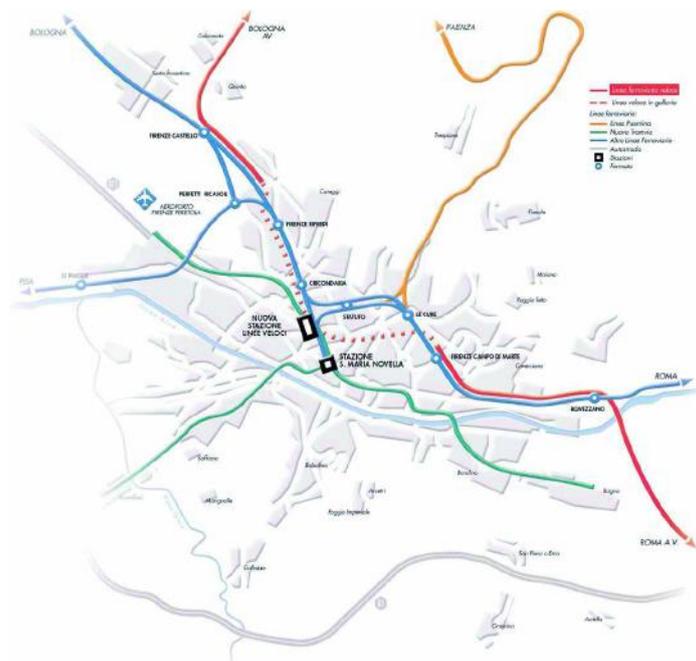
Innanzitutto occorre migliorare le linee esistenti per rendere competitivo il servizio pendolare, in particolare realizzando il raddoppio della **linea Borgo San Lorenzo-Firenze**, o cercando la soluzione ottimale che permetta di avere un collegamento frequente con il Mugello. Proprio sulla linea Faentina,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

Dopo anni di richieste è stato finalmente **firmato un accordo tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Toscana, Rfi, Anas ed i Comuni interessati** per un piano di opere da 47 milioni di euro di cui 31 arrivano dall'ambito degli interventi legati alla Tav in Mugello, mentre 16 sono stati stanziati da Rfi. I lavori in programma riguardano in particolare **l'eliminazione di alcuni passaggi a livello** che creano interferenze tra il traffico ferroviario e quello su gomma, ostacolando di fatto entrambi. Previsti anche la ristrutturazione e l'ammodernamento delle stazioni sia sul fronte dell'eliminazione delle barriere che su quello delle informazioni per l'utenza. In prospettiva c'è anche la creazione o il miglioramento dei percorsi ciclabili che consentano di raggiungere le stazioni in sella invece che al volante.

Sulla **Siena-Grosseto** va sottolineato lo sforzo per la **riapertura della linea**, chiusa lo scorso anno a **causa di una frana** nel tratto tra Buonconvento e Monte Antico. Al tempo stesso va segnalato come tuttora esista un solo treno per senso di marcia nell'orario tra le 7 e le 9. Si tratta di una linea non elettrificata e tutta a binario unico che però rappresenta una straordinaria risorsa per il futuro di territori che oggi non hanno alternative per muoversi al trasporto su gomma. Già nel 2014 la stessa tratta fu interessata dalla grave alluvione che colpì le due province e dopo un anno di stop e di lavori la linea venne ripristinata.

Vanno sottolineati anche gli interventi previsti per la **tratta Empoli-Siena** della direttrice per Firenze. Il **raddoppio sulla tratta di 11 km tra Empoli e Granaiole** è diventata una priorità anche della Regione oltre che dei pendolari **visto l'inserimento dell'intervento nel Piano regionale integrato per mobilità**. Questo ha portato ad un'**intesa tra la Regione ed RFI** che prevede anche il miglioramento dei servizi nelle stazioni, con interventi sulle sale di attesa, sui servizi igienici, maggiore pulizia, spazi per le biglietterie, totem informativi, ciclostazioni ed interventi per favorire lo scambio tra treno e bicicletta. L'intervento, atteso da 30 anni verrà effettuato nel 2018, con un costo di 40 milioni di euro, e permetterà quindi di avere un **doppio binario sull'intera linea Firenze-Siena che verranno quindi collegate in un'ora, rispetto alle attuali 1 ora e 30 minuti**.

Anche la linea ferroviaria tra **Siena e Chiusi** meriterebbe un potenziamento o comunque un miglioramento del servizio visti i significativi problemi riscontrati attualmente. Infatti su questa linea alcune delle stazioni sono in disuso, nonostante al tempo stesso esista un importante potenziale di sviluppo, sia per i pendolari sia sul fronte del turismo. Si tratta di 90 km al momento percorsi in 1 ora e 20 minuti ma che con l'inserimento a fine 2011 di due convogli veloci e moderni ha mostrato come, con corretti investimenti, il potenziale di attrazione di questa linea possa essere sviluppato adeguatamente. In positivo va segnalato l'inserimento di alcuni **nuovi convogli diesel Swing** con 161 posti a sedere, spazio per le biciclette, due posti per viaggiatori dalla ridotta capacità motoria, aria condizionata e prese elettriche.



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. I pendolari del Valdarno chiedono controlli puntuali degli ispettori regionali sull'aria condizionata, il cambio di orario di alcuni convogli ed una maggiore puntualità.

Diminuiscono i problemi nella zona ad Ovest di Firenze, per tutti i pendolari di **Prato e Pistoia** che si dirigono verso Bologna. Come già segnalato la Regione Toscana e la Regione Emilia-Romagna hanno inserito su questo tragitto **5 nuovi treni regionali nel corso del 2017**.

Buone notizie provenienti anche dalla linea **Firenze-Pistoia-Lucca-Viareggio** con la rimodulazione dell'offerta reso necessario dalla *spending review* che ha visto però il mantenimento di tutte le stazioni e la soppressione di tre coppie di treni lenti sulla tratta Pistoia-Lucca in fasce orarie non pendolari. Parliamo infatti dell'area tra Firenze, Pistoia, Lucca, Pisa, Livorno dove nel raggio di circa 100 km vive il 40% della popolazione regionale e ove è ora 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.

La Regione si è impegnata ad avviare il raddoppio della tratta Lucca-Pistoia, che permetterà di sanare questa situazione, con un finanziamento di 455 milioni di euro, di cui 220 sono a carico del Governo e 235 della Regione. Di questi ultimi 36 milioni sono già stati attivati per il superamento dei passaggi a livello sulla tratta. I lavori sono già stati avviati e prevedono la **realizzazione e messa in servizio dei nuovi binari entro maggio 2020**.

Inoltre va sottolineato come sempre la Regione investirà **42 milioni per realizzare il raccordo ferroviario del Porto di Livorno**.

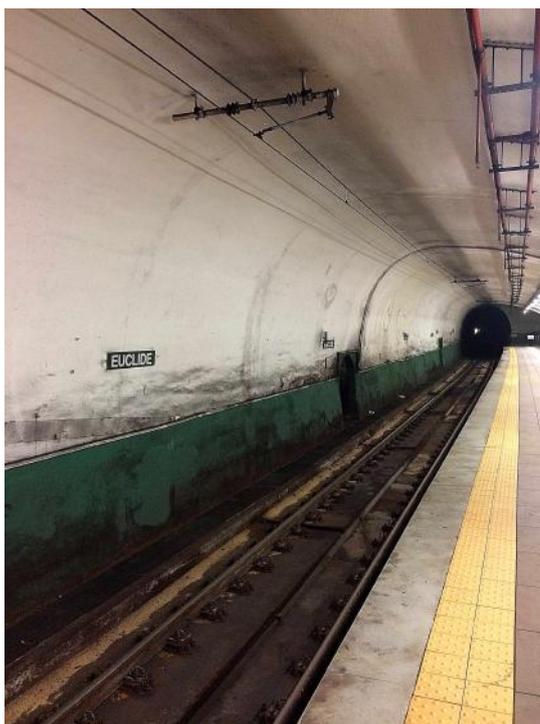
Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Arezzo-Firenze (treni regionali)	87	11	65	Affollamento e ritardi
Siena-Grosseto	100	9	72	Infrastruttura vecchia e orari dei treni non ottimali
Grosseto-Pisa	135	10	90	Ritardi frequenti

Un'altra linea che incide nella provincia di Pistoia è la storica **Porrettana**, ferrovia che negli ultimi vent'anni nella tratta da Porretta Terme a Pistoia è stata oggetto di una politica di graduale dismissione. Questa linea sarebbe al contrario molto utile per i pendolari toscani diretti a Bologna e viceversa perché offrirebbe una valida alternativa alle altre tratte percorse dai treni ad Alta Velocità e a lunga percorrenza. Nel corso del 2014 la linea ha subito un'interruzione totale dovuta ai danni all'infrastruttura provocati da una frana in località Corbezzoli. L'intervento di ripristino della linea ha portato alla sua **riapertura** nel Novembre 2015, come definito dall'intesa raggiunta tra la Regione ed RFI, con le medesime potenzialità funzionali precedenti alla sospensione del traffico ferroviario. **Si attende ora un potenziamento consistente dell'offerta** che al momento vede solo 6 coppie di treni regionali al giorno.

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

La situazione di **Roma** non è purtroppo paragonabile per il servizio ferroviario con nessuna Capitale europea. Il servizio è organizzato intorno a diverse linee **Ferrovie Laziali** (FL) che collegano la città e l'area metropolitana, ma il vero salto di qualità nel servizio ferroviario metropolitano si potrà avere soltanto quando anche le linee ATAC di metropolitana e suburbane garantiranno un servizio efficace aumentando la possibilità di interscambio nell'area urbana, senza dimenticare la necessità di sviluppare per il prossimo futuro una rete di metropolitane degne di una capitale europea. Una possibile risistemazione delle linee suburbane di Roma potrebbe consentire, congiuntamente alla chiusura dell'anello ferroviario, al raddoppio dei binari lungo alcune linee, ed al proseguimento almeno della nuova linea di metro C, di dotare la città di un sistema di mobilità su ferro degno. Al contrario le notizie degli ultimi anni, con ritardi e soppressioni in particolare sulle linee ATAC, mostrano un ulteriore peggioramento delle condizioni dei pendolari.

Fare il pendolare su alcune tratte, come **tra Roma e Viterbo**, rappresenta ormai un'avventura quotidiana sia che si scelga la linea **ATAC Roma Nord** sia che si prenda la ferrovia regionale **FL3** di Trenitalia. I 75.000 passeggeri ogni giorno, sulla sola linea ATAC, si ritrovano con treni sovraffollati e vecchi (solo in minima parte rinnovati), che di conseguenza necessitano di una manutenzione sempre maggiore e che non garantiscono la puntualità delle corse. Sono purtroppo frequenti, specialmente in inverno, casi sempre 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. È fondamentale per questa linea evitare le corse soppresse, i ritardi, adeguare il parco rotabile, ammodernare la ferrovia stessa e costruire parcheggi di scambio. Solo grazie a **3,3 miliardi** di euro provenienti dai fondi europei FSC messi a disposizione della Regione Lazio, la Ferrovia Roma Nord sembra imboccare la strada dell'ammodernamento. Di questo importo, in particolare verranno sbloccati 110 milioni che serviranno per il raddoppio dei binari fino a Sant'Oreste. Il problema che rimane è quello del **materiale rotabile** perché su 22 treni, 4 sono inutilizzabili, quindi solo 18 fanno servizio regolare e non sono assolutamente sufficienti, come sostengono numerosi viaggiatori, e sono comunque **vecchi di 22 anni** ed





inadeguati ad una linea di questo tipo. Sulla linea FL3 i viaggiatori al giorno sono 65mila, per un totale di 140mila viaggiatori tra le due linee, ed il servizio risulta in miglioramento da alcuni anni grazie all'inserimento di nuovi treni Vivalto ed all'allungamento della linea fino alla Stazione Tiburtina, con maggiori scambi sia con la Metro B sia con le altre FL.

Continua anche nel 2017 l'odissea dei pendolari della linea **Roma-Ostia Lido**, che si conferma tra le peggiori

d'Italia per i continui disagi, interruzioni del servizio ed anzianità dei treni e delle stazioni. Il servizio di questa linea suburbana gestita da Atac non è assolutamente adeguato ad un bacino d'utenza enorme ed i risultati sono purtroppo evidenti: ormai la linea registra un afflusso giornaliero di **55.000 tra studenti e lavoratori contro i circa 100.000 stimati fino a pochi anni fa, con un calo del 45%**. L'età media dei **23 convogli** (erano 24 nel 2015) che la frequentano sfiora i **20 anni** mentre le corse effettuate nell'anno 2016 sono state 55.332, con un **-7,2% di corse effettuate rispetto a quelle programmate** (121.000 treni*km in meno). I continui guasti e problemi tecnici, si ripercuotono sugli utenti tra **corse che saltano senza che venga fornita un'adeguata informazione, e poi ritardi periodici, ed il sovraffollamento** dei treni. Dovrebbero essere ufficialmente 30 i minuti necessari a percorrere i poco più di **28 km** che separano la stazione di Porta San Paolo (un fondamentale nodo della mobilità urbana, con la Metro B, la Stazione Fs Ostiense, il Tram) e il mare di Ostia, ma la realtà è ben diversa.

Da una analisi di Legambiente Lazio risulta che le biglietterie sono presenti solo nel 21,4% dei casi, nel 78,6% non vi è la presenza di personale ferroviario (o è saltuaria), nell'85,7% dei casi i tabelloni elettronici degli orari sono guasti. Nel corso del 2017 il "Coordinamento dei Comitati dell'Entroterra del X municipio" ed il Comitato Pendolari hanno organizzato mobilitazioni ed un **sit-in** per **protestare** contro l'ingiustificato blocco dei lavori per le **stazioni di Acilia sud e Tor di Valle**. I lavori alla stazione di Acilia Sud sono fermi da tempo e Tor di Valle è nelle stesse tristi condizioni. Proprio la stazione di **Tor di Valle**, si presenta oggi come un cantiere, se non una discarica a cielo aperto, con tanti gradini e niente scale mobili, tornelli finti che permettono a chiunque di passare e vigilanza completamente assente. Situazione simile a quella a cui stanno assistendo gli utenti di altre fermate quali Vitinia, Ostia Antica e Castel Fusano. E quando si assiste a disagi provocati dal maltempo il tutto si trasforma in un incubo, con folle di pendolari lasciate in attesa della navetta sostitutiva costretti ad aspettare sulla via Ostiense con parziale invasione della carreggiata. Si aggiunge alla terribile quotidianità **anche la storia della stazione scomparsa, quella del Torrino-Mezzocammino**, un quartiere nato nell'ultimo decennio, attraversato dai binari della Roma-Lido e dove sono stati versati alle casse comunali quasi 2 milioni di euro in oneri di urbanizzazione che avrebbero dovuto finanziare la realizzazione della fermata. Oggi, con grave responsabilità del Comune di Roma i soldi sono spariti, **al fianco dei binari è stato costruito un parcheggio da 100 posti nel nulla laddove doveva esserci la stazione, e intanto i 12.000 abitanti del quartiere sono costretti all'uso dell'auto privata per spostarsi** verso il centro. È difficile intravedere una qualche speranza di cambiamento, malgrado sia stato annunciato un accordo tra Regione Lazio e Governo che dovrebbe portare allo stanziamento di 180 milioni di Euro. Perché nulla si sa di questo investimento, né dell'acquisto di treni e la drammatica situazione debitoria di Atac fa temere che le risorse vadano perse. La soluzione per la Roma-Lido è trasformarla in una vera e propria metropolitana, visto che è tutta all'interno del Comune di Roma e potrebbe catturare un bacino di utenti enorme, migliorando la mobilità dell'intero quadrante urbano a Sud di Roma. Andava in questa direzione la proposta presentata da RATP, l'azienda che gestisce il trasporto pubblico di Parigi e il Tram di Firenze, ma la trattativa con la Regione per un project financing va a rilento mentre ogni anno si riducono gli utenti sulla linea proprio per il disservizio.

Purtroppo a Roma la situazione della Roma-Ostia Lido non è isolata. Pessima è la situazione anche delle metropolitane, in particolare nella linea B, utilizzata ogni giorno da oltre 345.000 romani, che soffre problemi tecnici incredibili. In teoria la linea B dovrebbe effettuare ogni giorno 428 corse, con una frequenza ufficiale nelle ore di punta di un treno ogni 4 minuti per scendere ad un treno ogni 5 o 6 minuti nelle ore di morbida. La realtà dei fatti è molto diversa, con **attese medie di 15 minuti con picchi di 20-25 nella linea**

B1 per la stazione Jonio, impensabili per una linea metropolitana di una capitale europea. Eppure Roma è una città di quasi 3 milioni di abitanti, ed è evidente che servano nuove metropolitane ma anche una diversa gestione delle linee esistenti se si vuole cambiare la situazione di inquinamento e traffico, qualità della vita per le persone.

È fondamentale poi garantire un aumento dell'offerta di treni sulla **FL1**, 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 75mila viaggiatori al giorno solo su questa linea ed un fabbisogno stimato di almeno 15 mila posti in più al giorno. Parliamo di qualcosa come **800 passeggeri all'ora** che quindi spesso non trovano accesso ai treni della linea. Finalmente da un anno si è arrivati **ad un cadenzamento dei treni inferiore ai 10 minuti almeno nella tratta fra Trastevere e Tiburtina**, grazie alla **sovrapposizione con i treni della linea FL3**. A questo punto però è fondamentale garantire la puntualità e la certezza dei treni (i pendolari lamentano frequenti cancellazioni che portano ad avere un treno ogni 25-30 minuti).

Su questa linea è ancora del tutto insufficiente il sistema di interconnessioni con le altre linee su ferro della città. Con le **soluzioni attuali si disincentiva infatti qualsiasi interazione tra linee** entranti, linee di raccordo (il futuro anello), e le linee di metro in particolare la A. In pratica la Stazione Tuscolana non rende il servizio di scambio perché è posta ad una distanza percorribile in almeno 5 minuti a piedi rispetto alla fermata della metro Ponte Lungo.

Mentre **fondamentale risulta la futura stazione di interscambio tra la FL1 e la linea C della metro, prevista a Pigneto**, che però potrebbe presentare un problema simile perché troppo distante rispetto alle linee ferroviarie verso i Castelli Romani e Latina. Almeno per la stazione Pigneto con il semplice scambio per la metro C si è arrivati all'avvio dell'appalto per il valore di 78 milioni di euro e che prevede appunto la realizzazione, entro l'estate 2018, della fermata FL1/FL3, del sottopasso per collegare la Linea C ed infine il tombamento.

Il progetto complessivo però si pone come obiettivo la realizzazione della nuova fermata di **interscambio tra le linee FL1, FL3, FL4 e FL6 con la Linea C della metropolitana e la rete tranviaria**.

Un altro intervento infrastrutturale importante, e presente nel Piano Infrastrutture Strategiche ma ancora in Studio di Fattibilità, è il potenziamento del collegamento fra **le linee FL1 e FL5**, nel tratto Ponte Galeria-Maccarese che permetterebbe un maggiore flusso di treni pendolari nell'area compresa tra Roma, Fiumicino ed il litorale Nord.

Tutti questi problemi sono, come detto, sono dovuti ad una cattiva gestione ma anche all'ingente flusso di pendolari sulla Capitale. Sono infatti **540.000 i pendolari laziali su ferro**, a cui si aggiungono coloro che raggiungono Roma saltuariamente o con altri mezzi su gomma e via aereo, arrivando secondo Istat ad **1 milione 340mila solo nella Capitale**. I più evidenti miglioramenti per chi viaggia in questa Regione riguardano **l'età media dei convogli gestiti da Trenitalia, scesa a circa 13 anni** (purtroppo come visto è **diametralmente opposta la situazione dei treni ATAC**).

Per i pendolari delle linee FL4 che collegano la Capitale con i Comuni dei **Castelli Romani** finalmente

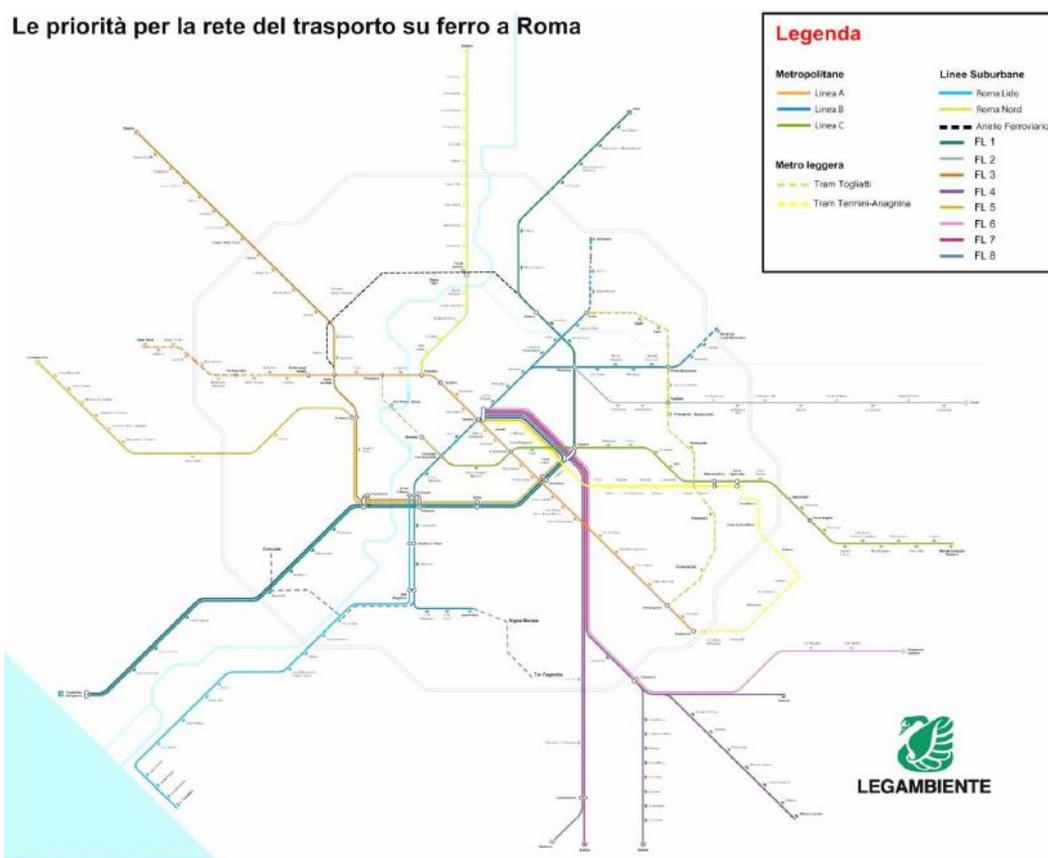


qualcosa è cambiata in special modo nel corso dell'ultimo biennio con l'immissione di **numerosi convogli nuovi e più capienti**. Il sistema è composto da 3 linee che da Ciampino si diramano e collegano la Capitale con **Frascati, Velletri ed Albano Laziale**. Il problema in comune è quello dell'infrastruttura, vecchia e che a Ciampino diventa ad unico binario per tutte e tre le

direttrici. Si tratta poi di un'area tra le più abitate del Lazio, con un bacino potenziale di utenti del ferro di **450.000 abitanti**, ed un numero attuale di viaggiatori al giorno di oltre 40.000.

Nel caso della **Roma-Frascati** si tratta di una linea di 24 km di lunghezza ed una velocità media di soli 48 km/h. I problemi infrastrutturali portano i treni a subire ritardi e soppressioni improvvise, per questo da anni si propone di realizzare una fermata tra Frascati e Ciampino, Villa Senni, dove poter fare un incrocio e potenzialmente raddoppiare il numero dei treni, ma il progetto non è mai stato finanziato. La **Roma-Velletri** è una tratta di 42 km che presentava treni sempre sovraffollati ed in ritardo. La svolta anche in questo caso è arrivata con l'introduzione, da marzo 2016, dei treni Jazz, anche se gli utenti continuano a lamentare una netta diminuzione dei posti a sedere. Anche qui però l'infrastruttura è molto vecchia ed oltre al binario unico, presenta altre criticità come 13 passaggi a livello e la possibilità d'incrocio dei convogli in sole tre stazioni su otto. Infine la **Roma-Albano**, lunga 29 km, è quella che addirittura presenta una velocità media ancora più bassa: 39 km/h.

In tutto sulle linee per i Castelli Romani tra la fine del 2015 ed il 2016 sono almeno entrati in funzione **11 nuovi convogli Jazz che hanno sostituito i convogli MD (Media Distanza), vecchi di 31 anni**, migliorando il viaggio in termini di comfort. **Sono 308 i posti a sedere** per i nuovi treni, dotati anche di wi-fi. Problematiche invece rimangono le **condizioni di molte stazioni delle linee**: sporche, piene di scritte sui muri, con le obliterate fuori uso e in alcuni casi senza neanche un distributore automatico per acquistare i biglietti.



Le infrastrutture necessarie nell'area metropolitana di Roma

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 è quella che da Roma collega **Civitavecchia (FL5)** e che ogni giorno è frequentata da circa 40/50.000 passeggeri; anche qui l'incremento dell'offerta tramite l'aumento del numero di carrozze e soprattutto delle corse è ormai una necessità fondamentale richiesta a gran voce dai pendolari. La linea solo 15 anni fa vedeva una domanda di circa 30.000 viaggiatori al giorno. La domanda di **utenza in surplus** su questa linea corrisponde addirittura a **2.300 passeggeri l'ora**. Proprio su questa linea nel 2013 sono stati i Sindaci dei Comuni interessati a chiedere un miglioramento delle condizioni di viaggio ed a comprendere come quotidianamente convivono i pendolari con la situazione della linea regionale, frequentata ogni anno da 3 milioni e 200mila passeggeri. A render ancor più complicata la vita degli utenti della FL5 è la convivenza forzata con i turisti delle crociere, circa 4,5 milioni quelli registrati al porto di

Civitavecchia nel 2013. Anche in questo caso tra il 2015 ed il 2016 sono stati inseriti sulla linea i **nuovi treni Vivalto** da 700 posti a sedere, che hanno sensibilmente migliorato la condizione di viaggio. Da ultimo, con il nuovo orario invernale 2018, si sono **aggiunte 2 importanti corse da Roma** in partenza alle 17.57 ed alle 20.27 che vanno ad incontrare proprio le richieste fatte dal Comitato dei pendolari della linea.

Una situazione critica in passato riguardava la linea regionale **FL7** che, 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. Solamente con l'immissione dei **nuovi treni Vivalto** la situazione è migliorata. Fino a pochi mesi fa infatti i pendolari lamentavano disagi legati al sovraffollamento ed all'inadeguatezza dei treni. Dallo scorso Marzo 2017 la linea FL7 ha un maggior numero di collegamenti con un miglioramento della puntualità e del comfort dei viaggiatori. In particolare da e per Minturno si è passati **da 43 collegamenti giornalieri del 2016 a 49 collegamenti senza interscambio a Formia**, mentre Sezze e Priverno avranno 53 collegamenti anziché 50. I nuovi convogli offrono 1.620 posti in più al giorno.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Roma-Lido di Ostia	28	13	38	Sovraffollamento, cancellazioni e ritardi
Roma-Civitacastellana-Viterbo	102	29	40	Treni e stazioni vecchie e sporche
Roma Termini-Castelli Romani (FL4)	29	10	39	Carenze infrastruttura

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 non ha mai visto l'avvio dei lavori. 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 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. A luglio 2016 tra RFI ed il Campidoglio si è tenuto un primo vertice per stabilire un piano di completamento dell'ultimo tratto che manca affrontando il nodo dell'insediamento abusivo di capannoni costruito dal dopoguerra in via Camposanpiero, a Tor di Quinto, proprio sul sedime dei binari. Il governo ha già stanziato 120 milioni per l'anello ferroviario nell'ambito dell'accordo di programma con RFI in parte spesi per riqualificare la stazione di Vigna Clara e ripristinare il binario unico che arriva a **Valle Aurelia**. La restante parte dei fondi servirà al raddoppio di questa tratta.

Purtroppo, nonostante fosse tutto pronto per l'avvio almeno di questa parte del servizio (da 1 anno e mezzo) il ricorso al TAR di 2 cittadini ha rinviato ancora a data da destinarsi l'apertura della tratta, con pretesti risibili che hanno portato a due sentenze non definitive con cui si dichiaravano inammissibili i due ricorsi presentati, ma non si autorizzava l'esercizio ferroviario.

Altra questione critica per i pendolari dell'area romana è quella della **linea C della metropolitana**. Dopo l'apertura, con notevoli ritardi, delle prime tratte, è fondamentale ora accelerare per portare la linea all'interconnessione dapprima con la metro A, a San Giovanni, e poi con la linea B a Colosseo. Il nuovo cronoprogramma degli interventi, disattendendo quindi quanto detto in passato, doveva consentire l'apertura al pubblico della stazione San Giovanni per il 30 giugno 2015. Considerando anche il collaudo, l'apertura della tratta San Giovanni-Lodi al momento sembra destinata ad avvenire addirittura non prima di Giugno 2018. In questo contesto di continui ritardi chiaramente sono i costi ad aumentare sempre di più. La linea C rischia infatti di essere l'opera pubblica più costosa del dopoguerra visto l'appalto aggiudicato ai vincitori ad un prezzo di 2,7 miliardi per l'intera tratta di 25,6 Km ed i già spesi 3,7 miliardi per i soli tratti ad est del centro storico.

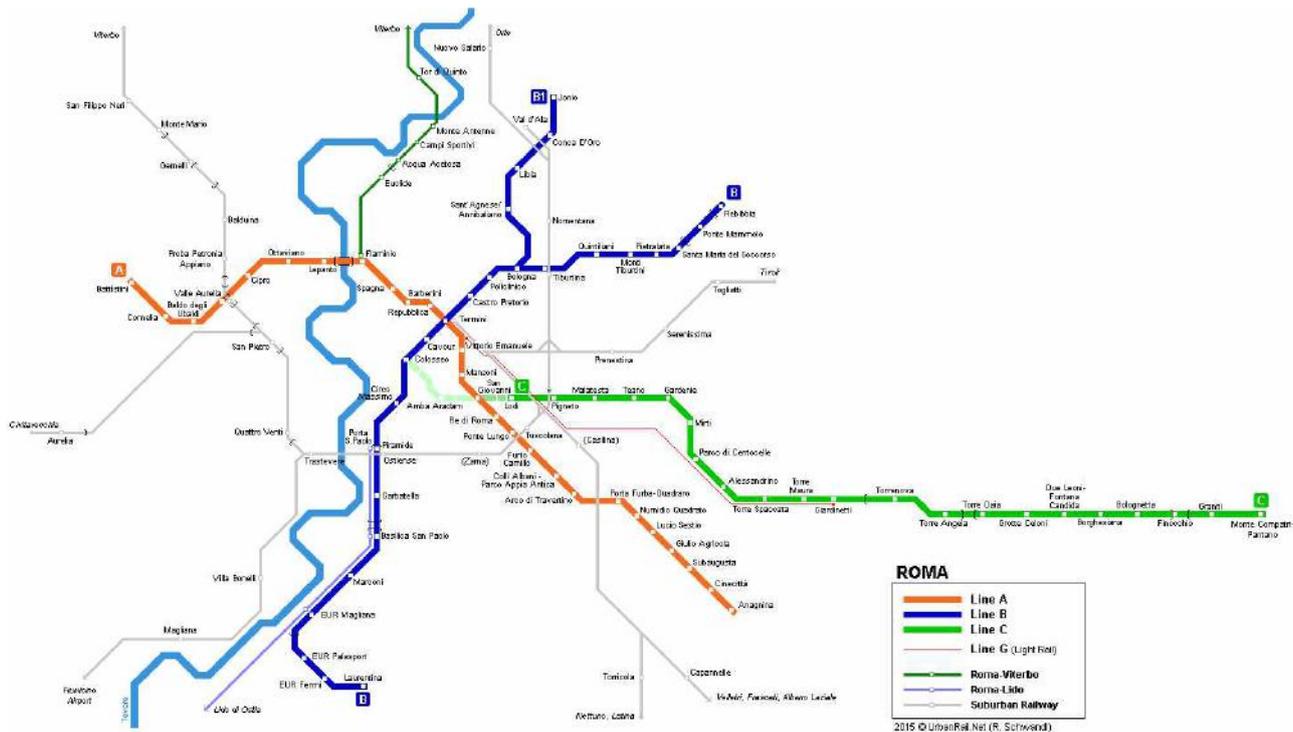
Una delle linee suburbane più degradate di Roma è la **Termini-Centocelle**. I disservizi e l'inefficienza della tratta sono all'ordine del giorno e con un **peggioramento crescente** ormai da anni. Gli ultimi anni sono senza dubbio i peggiori della storia di questa linea con costanti scioperi, guasti, malfunzionamenti, inconvenienti tecnici e addirittura numerosi scontri tra i convogli ed i tram urbani. La linea Termini-Centocelle 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 ancora dall'essere messa in funzione fino a S. Giovanni dove come detto scambierebbe con la Linea A della metropolitana. **Il futuro al momento rimane incerto**, con uno studio del dipartimento Mobilità, per un restyling della **stazione Centocelle e quindi il capolinea alla stazione Togliatti** per agevolare lo scambio con la metro C, con costi attorno ai 600mila euro. Purtroppo un possibile collegamento con l'area universitaria ed ospedaliera di Tor Vergata rimane una chimera. In più **la scelta di troncare la linea a Centocelle non è piaciuta al territorio**, che lamenta di aver perso un mezzo importante diretto alla stazione Termini. Non ha aiutato a placare gli animi di Roma Est l'eliminazione del 50 Express sulla consolare e le corse ridotte del 105.

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

Sul fronte delle metropolitane infine sono ancora molto lontani dall'essere cantierizzati e realizzati i **prolungamenti delle linee A, B e B1**. Per quest'ultima **dopo Jonio dovrebbero essere costruite altre tre fermate fino a Bufalotta** a ridosso del Grande Raccordo Anulare, realizzando così un grande nodo di scambio che consentirebbe di "scaricare" il traffico su gomma che proviene da Roma Nord. Il tutto dovrebbe avvenire attraverso i fondi del Cipe. Lo schema è molto simile a quello utilizzato per la metro C, con un cofinanziamento Cipe-Roma Capitale-Regione Lazio con quote da definire da parte del Governo in un secondo momento. Al momento però anche in questo caso regna l'incertezza sull'avvio dei lavori e sui tempi di realizzazione.

Il prolungamento della metro B da Rebibbia a Casal Monastero, un collegamento che in diverse occasioni il comitato di quartiere ha definito una delle opere più importanti in termini economici e strategici per la mobilità di questo quadrante di Roma, ad oggi **resta soltanto sulla carta**. I fondi destinati alla realizzazione dell'opera sono ancora insufficienti e, su un costo totale di 508 milioni (per 2,8 km di infrastruttura) ne mancano all'appello 140, 99 milioni arriverebbero dalla Regione, 67 da Roma Capitale più altri 133 milioni da versare in un momento successivo alla realizzazione. Dalla valorizzazione delle aree dovrebbero derivare circa 200 milioni di euro. Di questi, 67 milioni dalla vendita di un'area a Pietralata e i restanti, circa 140 milioni, dalla valorizzazione dei terreni. Attualmente indisponibili.

Proprio i fondi del Ministero, sbloccati lo scorso 2 Gennaio, riguardano le metropolitane di Roma, a cui sono state assegnate risorse per **425,52 milioni, destinate a interventi per le linee metropolitane A e B**. In particolare, per entrambe le linee si tratta di interventi di adeguamento dell'alimentazione elettrica, impianto idrico e antincendio, banchine di galleria e via cavi. È stata inoltre finanziata la fornitura di 14 nuovi treni: 2 treni per la Linea A e 12 treni per la Linea B. Inoltre per la Linea A sono state erogate le risorse utili per manutenzioni straordinarie rotabili, per il rinnovo armamento nella tratta Anagnina-Ottaviano e per il rinnovo del sistema di controllo traffico, comprensivo di nuovo impianto per informazioni al pubblico.



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

Nel **Nodo di Napoli** in questi anni, come nel resto della Campania, si sono realizzati investimenti importanti per il miglioramento delle infrastrutture esistenti concentrando i fondi europei nella direzione di creare una metropolitana regionale. Se l'aumento dei viaggiatori (+45% dal 2000 al 2010) ha premiato questa strategia i risultati in termini di qualità del servizio si vedono solo in parte perché il progetto di metropolitana regionale ha visto un rallentamento importante specialmente tra il 2010 ed il 2015, con un conseguente crollo dei viaggiatori al giorno.

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 dé Tirreni-Napoli e Caserta-Aversa-Napoli**, due delle tratte più utilizzate della Regione e dove i pendolari chiedono un maggiore cadenzamento dei treni.

Dei 279mila viaggiatori al giorno campani, è una larga maggioranza quella che si dirige quotidianamente nell'area di Napoli e nei Comuni adiacenti, a cui si vanno ad aggiungere quelli delle linee di metropolitana (oltre 175mila). Secondo Istat sono in tutto 382mila i pendolari al giorno che ruotano nell'area di Napoli (tra ferro, mezzi su gomma ed auto).

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 **è stata completata la realizzazione della Stazione per i treni TAV ad Afragola** che consente 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 tutti 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
Circumflegrea Napoli-Torregaveta	27	15	40	Tagli alle corse e treni vecchi
Napoli-Piedimonte Matese	80	19	50	Treni obsoleti e tagli alle corse

Negli ultimi anni in questa Regione si è assistito ad una drastica riduzione delle risorse ed una conseguente riduzione dei servizi e degli investimenti nelle nuove infrastrutture, con criticità estreme per la vita di molti pendolari. Il **piano delle 100 stazioni** purtroppo si è arenato e anche strutture importanti, come l'interscambio M1/Cumana di Cilea, cadono sotto la scure dei tagli.

Ed un'altra conferma in negativo, ancora un volta, è rappresentata dalla ex Ferrovia Circumvesuviana. Questa ferrovia collega **un'area metropolitana di circa due milioni di abitanti** e si estende per circa **142 km** (distribuiti su 6 linee e 96 stazioni) che si sviluppano intorno al Vesuvio, sia lungo la direttrice costiera verso Sorrento, sia sul versante interno alle pendici del Monte Somma, fino a raggiungere Nola, Baiano e l'Agro nocerino-sarnese. Il disastro del servizio nell'anno 2016 è stato confermato pubblicamente anche dall'EAV (Ente Autonomo Volturno) l'holding – con socio unico la Regione Campania – dove nel 2013 sono confluite Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Metrocampania NordEst. I numeri pubblicati danno un quadro sconcertante: **aumento delle soppressioni (4.252 treni), aumento dei ritardi oltre i 15 minuti (26.533 nel 2016)**, oltre alla **quasi assenza di treni a composizione tripla**. Eppure c'erano maggiori risorse finanziarie disponibili rispetto all'anno 2015, basti pensare alle decine di milioni di euro di penali che la Regione ha deciso di non applicare restituendo le stesse all'azienda. Nel dettaglio **le performance peggiori sono della linea Napoli-Nola-Baiano: 498 soppressi nel 2015, 1.090 nel 2016**.

Ma non è andata meglio nel 2017, con problemi legati all'infrastruttura come lo scorso ottobre quando la linea aerea tra le stazioni di Piazza Garibaldi e Napoli-Porta Nolana non ha funzionato regolarmente ed ha costretto i treni a fermarsi prima del capolinea. Ormai la speranza è che la corsa non rientri tra le **diverse centinaia cancellate ogni anno**. Sono continui infatti i forti disagi per pendolari e turisti con treni stracolmi, a cui si aggiungono gli scioperi sempre più frequenti dei macchinisti con giornate che hanno visto addirittura cancellare 60 corse lo scorso settembre. Non mancano poi i guasti al materiale rotabile o i blocchi alla **fatiscente rete di trasporto** perché, tra incidenti o principi di incendi, scippi, aggressioni, intimidazioni, finestrini presi a sassate, controllori impotenti che rischiano di essere pestati a sangue per aver banalmente chiesto il biglietto o intimato di non fumare a bordo, il viaggio può trasformarsi in un inferno. **Fino al 2003 la Circumvesuviana assicurava più di 500 corse al giorno, oggi i numeri sono dimezzati**. Questo perché **fino al 2010 i treni in circolazione erano 94** poi si è assistito ad una lenta ed inesorabile parabola discendente. Allo stato attuale, salvo guasti, **viaggiano 56 treni, ma ne occorrerebbero almeno 70 per garantire un servizio dignitoso ai pendolari**, costretti ancora a viaggiare ammassati. **Basti dire che rispetto al 2012 i passeggeri ogni giorno sulla Circumvesuviana si sono ridotti del 22%**. Il crollo del numero dei viaggiatori è lo specchio della crisi in cui versa un'azienda che gestisce una buona parte del trasporto pubblico su ferro in regione: secondo i dati della società nel 2010 erano 40 milioni gli utenti annuali della Circumvesuviana, crollati ora a 27 milioni; quelli della Sepsa (Cumana e Circumflegrea) sono passati da 20 milioni a 11; quelli di MetroCampania Nordest, da 67 milioni a circa 40.



Si sono registrati poi disagi gravissimi anche per i 42.000 pendolari che quotidianamente usufruiscono delle linee Circumflegrea e Cumana. In particolare però è la **Circumflegrea** ad assistere ad un degrado senza precedenti. La linea, che collega il quartiere di Napoli Montesanto con Torregaveta, lungo un percorso interno di 27 km, attraversa altri quartieri di Napoli ed i Comuni di Pozzuoli e

Quarto. I disagi riscontrati dai pendolari riguardano la mancanza di un numero sufficiente di treni ed i continui problemi tecnici che riscontrano quelli in circolazione. Le conseguenze sono inevitabilmente il **sovraffollamento** ed i **ritardi** e purtroppo anche la scelta da parte di molti utenti di utilizzare la macchina per i propri spostamenti. In comune a tutta la linea rimane la fatiscenza di molte **stazioni, abbandonate e vandalizzate**, e per buona parte sprovviste di biglietteria o di oblitteratrici.

La linea **Cumana**, che collega sempre Montesanto a Torregaveta ma su un tracciato costiero di circa 20 km, ha visto numerosi stop legati a guasti tecnici. La situazione però è migliorata a fine 2014 grazie all'introduzione di due nuovi treni e di uno ristrutturato.

La frequenza delle corse è di un treno ogni 20 minuti, ma i ritardi sono all'ordine del giorno anche a causa della soppressione di quasi il 50% dei treni avvenuta negli ultimi anni, accompagnati dagli scioperi del personale, che per mesi non ha ricevuto stipendio, e dei casellanti che durante la primavera hanno causato numerosi disservizi, come la chiusura delle stazioni dove ci sono passaggi a livello.

Una buona notizia è rappresentata dai nuovi treni che finalmente stanno entrando in circolazione sulla rete campana. Dopo 30 anni infatti è arrivato il **primo dei 13 nuovi treni della Cumana** con una capacità di 500 persone e 70 posti a sedere ed aria condizionata. Entro il 2018 dovrebbero essere consegnati gli altri 12 convogli. Partiranno inoltre le gare, tra gennaio e febbraio, con 370 milioni a disposizione per l'acquisto di 44 treni nuovi, soprattutto per la ex circumvesuviana; 14 mln per rimettere in marcia i treni metrostar; 60 milioni di euro per rifare le stazioni con bigliettazione elettronica, videosorveglianza e infrastrutture. Anche sulla linea **Napoli-Benevento** nel corso del 2017 sono stati **immessi in servizio 3 dei 7 nuovi treni previsti** (anche in questo caso i restanti verranno inaugurati nel 2018). La Regione Campania ha confermato gli investimenti per la sicurezza ferroviaria per tutta la rete. Anche per la linea di Benevento è in corso la progettazione per l'adeguamento dei sistemi di segnalamento della linea ferroviaria che saranno realizzati ed attivati entro il 2018. Ciò consentirà, a regime, di ottenere un risparmio di tempo di 15-20 minuti sull'intera percorrenza.

La **ferrovia Alifana**, lunga circa 80 km, è un'altra delle linee che negli ultimi anni è stata spesso protagonista di numerose lamentele da parte dei pendolari, a causa di molteplici ritardi, soppressione di corse, ma soprattutto per la precarietà dei mezzi su cui viaggiano, caratterizzati dall'assenza di aria condizionata d'estate, da sediolini e carrozze antiquate e da uno scarso servizio di pulizia. Si tratta di una linea su cui viaggiano convogli diesel anche se da svariati anni l'opera di elettrificazione è **praticamente finita**. Al momento attuale la gestione di EAV (Ente Autonomo Volturmo) vede l'utilizzo di **8 treni**, mentre le corse sono assenti nei giorni festivi in quanto sostituite con bus.

Proprio nei mesi scorsi Trenitalia ed RFI (che gestisce le infrastrutture) hanno sollecitato l'EAV a far rispettare le tracce orarie così come già precedentemente stabilito. Questo perché una precedente decisione dell'EAV vedeva il transito dei treni da Piedimonte Matese a Caserta, mentre, anche grazie alle numerose proteste dei pendolari, da ora proseguiranno regolarmente verso Napoli Centrale. Il paradosso è che in realtà il treno del Matese è estremamente utile e comodo proprio ai viaggiatori di Santa Maria Capua Vetere e Caserta perché svolge numerose corse verso Napoli.

Questo episodio dovrebbe essere da stimolo a completare quei 10 km che mancano di Ferrovia Alifana dalla stazione di Aversa Centro della metro a Santa Maria Capua Vetere in modo da avere un tracciato proprio fino al Centro



Direzionale di Napoli. Anche in questo caso potrebbero arrivare buone notizie con l'**acquisto di 3 nuovi treni diesel per l'Alifana deliberato dalla Regione a Giugno 2016**.

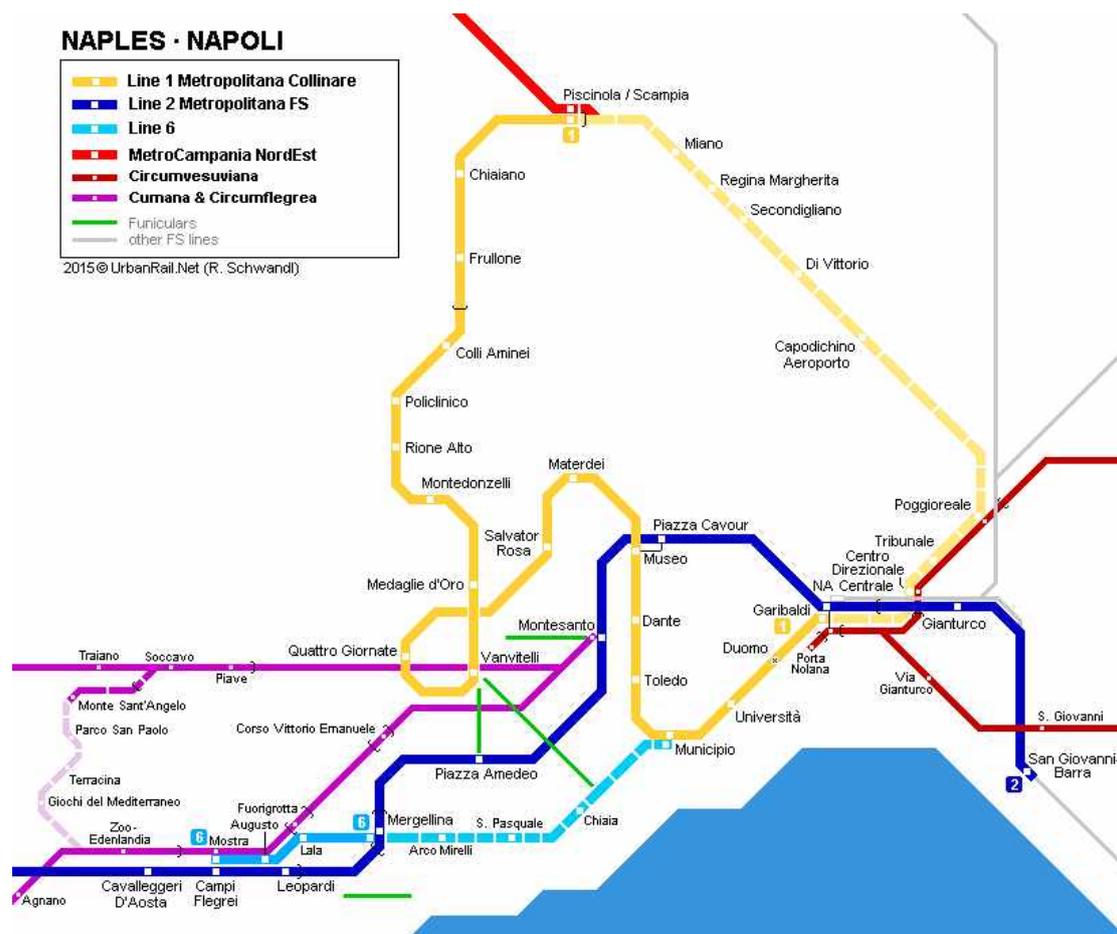
Ma anche la **linea Napoli-Avellino** è stata oggetto di un taglio enorme e che ha addirittura portato ad una parziale chiusura iniziale per poi ristabilire solo il 10% dei treni che in precedenza vi circolavano e comunque eliminando i treni diretti tra i due capoluoghi. Al momento le due città vedono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

collegamento da Napoli in partenza alle 17.30. Con il **nuovo orario 2017/2018 una buona notizia viene anche da questa linea con l'inserimento di una coppia di treni regionali diretti** ed in orari utili ai pendolari, che impiega 1 ora e 30 minuti.

Infine altra situazione critica è quella delle **metropolitane di Napoli**. I finanziamenti per **la linea 1** sono stati predisposti e si prevede quindi che sarà completata per il 2018 questa opera fondamentale che collegherà Napoli dal centro verso Est, da piazza Municipio a Capodichino, servendo un bacino di utenza potenziale di 600 mila persone. Forse sottovalutata ma al contrario di vitale importanza è il prolungamento della **linea 6** della metro napoletana, al momento chiusa proprio in previsione del prolungamento. Anche questa opera affronta gravi ritardi nella realizzazione. 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 e l'interscambio con la linea 1.

Il Governo ha però recentemente stanziato i fondi per la Linea 6 della metropolitana di Napoli con risorse per **267,82 milioni**, in particolare per la prima fase della Linea 6, Mostra-Arsenale (Municipio)-Deposito Officina Arsenale. Inoltre per l'ampliamento del Deposito Officina di Piscinola della Linea 1 arrivano 1,46 milioni, in aggiunta ai 13,14 milioni di finanziamento esistenti. **La prima tratta della Linea 6** (da Mergellina a Municipio) dovrebbe essere attiva nel 2019, includendo le fermate **Arco Mirelli, San Pasquale e Chiaia-Monte Di Dio**.

Inoltre va segnalato l'inserimento dei **nuovi convogli Jazz sulla linea 2** gestita da Trenitalia, che dispongono di circa 300 posti a sedere e possono raggiungere la velocità di 160 km/h. Sono dotati di telecamere, sulla fiancata e all'interno dei vestiboli, che consentono al macchinista un controllo visivo delle porte e permettono di ottimizzare i tempi di apertura e chiusura.



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

Sul **nodo di Bari** sono in corso ormai da anni diversi interventi di potenziamento delle linee e di interramento dei binari, nonché soppressione dei passaggi a livello che potrebbero migliorare sensibilmente

la situazione. Al momento chi utilizza il treno quotidianamente sconta la presenza di pochissime linee ferroviarie dedicate al trasporto pendolare, e protesta in particolare per la lentezza dei treni utilizzati. Secondo i dati Istat sono oltre 140mila i pendolari nell'area barese, ed è chiaro quindi che è necessario accelerare gli interventi infrastrutturali in atto per poter aumentare la quota di viaggiatori sui treni locali.

In particolare il riassetto del nodo ferroviario di Bari prevede tra gli interventi fondamentali l'**interramento dei binari tra Palese e Santo Spirito e la variante della tratta tra Bari centrale e San Giorgio** che sarà completamente ridisegnata. Si tratta dei nodi di Bari Nord e di Bari Sud e che rispettivamente hanno una previsione di conclusione lavori al 2022 ed al 2025. Ma i 150mila pendolari che ogni giorno si spostano in Puglia su treno, di cui una grossa fetta ha proprio Bari come meta, si ritrovano ancora in condizioni di viaggio critiche. È il caso della **tratta Bari-Barletta**, la linea diretta di gestita da Trenitalia, sulla cui linea è stata molto forte la protesta degli studenti pendolari che negli orari mattutini si ritrovano ad usufruire di treni sovraffollati, e quindi senza posti a sedere, tanto da costringere in alcuni casi il personale, alle stazioni di Giovinazzo e S. Spirito, a vietare la salita a nuovi passeggeri.

Proprio su questa direttrice **si riscontra uno dei miglioramenti** da segnalare avvenuti già dal 2013. Si tratta dell'attivazione dell'orario cadenzato per i servizi svolti da Trenitalia e da Ferrotramviaria sull'area metropolitana barese, in particolare sulla tratta tra Bari Centrale ed il quartiere S. Paolo che ha visto l'avvio del **servizio suburbano, chiamato FM2, tra la stazione centrale e l'Aeroporto di Bari Palese.**

Sul fronte dell'altra linea suburbana attesa da anni, la **Bari-Bitritto**, la consegna dell'opera era stata dapprima fissata per i primi mesi del 2016 poi slittata alla seconda metà del 2017 ed ora prevista per i primi mesi del 2018. La metro leggera di cui si parla dal 1986, dovrebbe quindi entrare in attività ad oltre trent'anni dall'inizio della progettazione, un record in negativo se si pensa che era un'infrastruttura prevista nell'elenco delle "grandi opere" in vista dei Mondiali di calcio del 1990. La costruzione e la gestione futura della linea di 9,1 km sono affidate a Ferrovie Appulo Lucane e **collegherà Bari Centrale a Carbonara in 11 minuti e a Bitritto in 15 minuti** attraversando le stazioni di Bitritto, Loseto e Carbonara, realizzate ex novo sempre da FAL e dotate di parcheggi di scambio e bigliettazione *train and ride*.

La **ferrovia Bari-Barletta**, gestita da Ferrotramviaria, è invece una linea di 70 km, che attraversa un bacino di utenza di circa 700.000 abitanti e che era fino a due anni fa un esempio di successo nel trasporto ferroviario pendolare. La linea è diventata purtroppo famosa **il 12 luglio 2016 quando uno scontro frontale tra due treni**, avvenuto nel tratto a binario unico tra Andria e Corato, ha causato la morte di 23 persone e oltre 50 feriti. A seguito dell'incidente la linea è stata chiusa tra Andria e Corato, mentre sono partiti i lavori per il raddoppio della tratta di 10 km tra Corato e Ruvo. Su questa linea in precedenza viaggiavano 48 treni al giorno con un tempo di percorrenza di circa 50 minuti ed una velocità media di 60 km/h, mentre ora funziona un **servizio sostitutivo di autobus**. Nei mesi scorsi Ferrotramviaria aveva annunciato che i convogli avrebbero ripreso a viaggiare in direzione di Bari al massimo in concomitanza con la riapertura delle scuole, a settembre. Invece ad oggi continuano ad operare gli autobus sostitutivi con allungamenti dei tempi per la riapertura della tratta ferroviaria Corato-Ruvo e, con loro, anche i disagi di studenti e lavoratori che si vedono costretti ad utilizzare il treno tra Bari Centrale e Ruvo, cambiare con i pullman fino ad Andria e risalire su un altro treno per raggiungere Barletta. Inoltre **le corse complete da Bari Centrale a Barletta, seppur con l'inevitabile doppio trasbordo, sono solamente 20, contro le 24 che in precedenza venivano effettuate con i treni.**

La stazione cittadina di Corato rimane quindi isolata ed è tuttora inutilizzabile anche la tratta che da Corato conduce ad Andria, quella in cui si verificò il terribile incidente. I binari dovranno prima essere dissequestrati, poi inizieranno i lavori per il raddoppio. Nelle ore di punta il disagio si acuisce: il servizio sostitutivo su gomma risulta essere, talvolta, carente.

Il Circolo di Legambiente Corato ha esposto la situazione negli uffici dell'assessorato regionale ai trasporti per evidenziare i vari disagi dei pendolari della tratta delle Ferrovie del Nordbarese, e chiedendo alla Regione di inviare degli ispettori per valutare la qualità dei servizi di mobilità, per registrare eventuali anomalie e disfunzioni, in un'ottica di controllo del servizio di mobilità, visto che è l'ente preposto che eroga i maggiori contributi per il funzionamento del sistema di trasporto.

Nelle scorse settimane Ferrotramviaria aveva precisato che i lavori di raddoppio dei binari prevedono anche l'installazione della tecnologia per il blocco automatico (Mgnc) su entrambi i binari e del sistema di controllo marcia treno (Scmt). Per la stazione di Corato il progetto include anche il nuovo apparato centrale computerizzato multistazione che sostituisce il capostazione. Ma le persistenti condizioni di disagio derivante dal servizio sostitutivo pullman, sono state ulteriormente accentuate con i nuovi orari che non tengono assolutamente e minimamente in considerazione i disagi provocati all'utenza più sensibile ed a



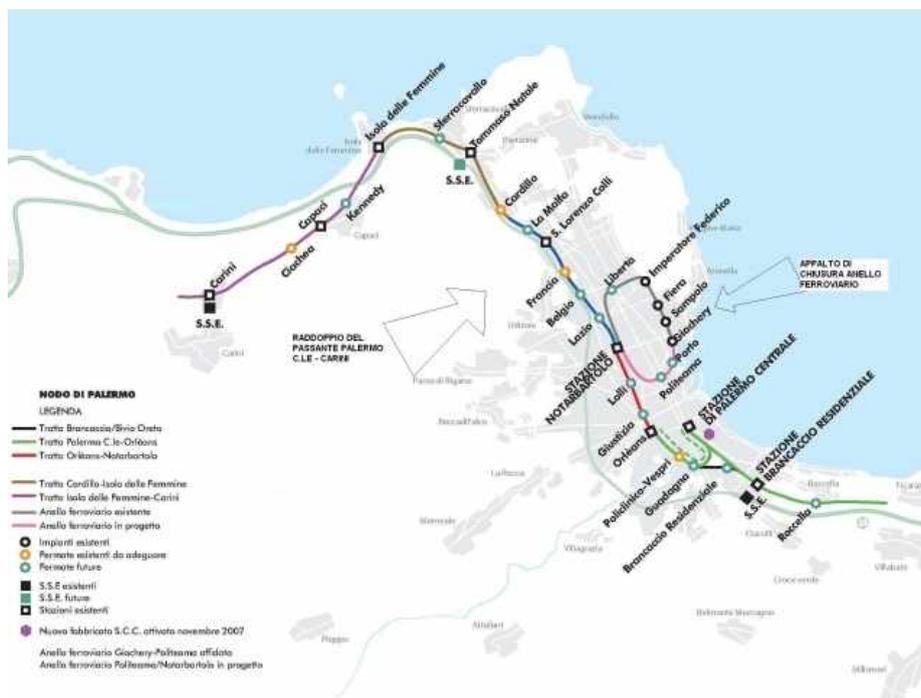
quella più stressata da questi cambiamenti e dalle attuali condizioni di viaggio. Il riferimento in particolare è agli studenti e alle loro famiglie che vedono orari delle corse sostitutive completamente scollegati dalle reali esigenze dettate dagli orari di entrata e di uscita dalle scuole, senza considerare ritardi che pure sono frequenti proprio a causa del trasporto su gomma alternativo a quello su rotaia.

Una linea che non vede da anni investimenti e presenta numerosi problemi è la **Barletta-Spinazzola**. Si tratta di una ferrovia secondaria che collega la costa con l'interno attraversando il territorio delle Murge e presenta un binario unico e non elettrificato. La tipologia di treni che la percorrono è esclusivamente di regionali e le corse sono limitate tra i due capolinea. Il traffico passeggeri è alquanto scarso perchè nonostante una lunghezza di 66 km, la ferrovia, oltre ai due capolinea, ha soltanto due stazioni, nelle città di Canosa di Puglia e Minervino Murge. La tratta svolge comunque un ruolo importante per la mobilità dei pendolari e i cittadini dell'entroterra che si spostano verso Barletta, da dove poi è possibile, tramite interscambio, prendere le diramazioni lungo la linea adriatica (per Bari-Lecce o per Foggia-Pescara). Nonostante questo i collegamenti con treni sono ridotti a 3 coppie al giorno, mentre sono sempre di più in aumento i collegamenti effettuati con autobus sostitutivi, lasciando praticamente all'isolamento i cittadini di quei territori. Una buona notizia viene da RFI che ha valutato, nel progetto definitivo, in oltre 26 milioni di euro i lavori previsti sulla tratta e che riguardano l'elettificazione della linea e l'ammodernamento della rete, con la ristrutturazione delle fermate. Il punto più importante riguarda la realizzazione di una fermata di fronte all'ospedale Dimiccoli di Barletta.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Bari-Martina Franca-Taranto	112	20	41	Pochi treni e lenti
Bari-Corato- Barletta	70	16	60	Linea interrotta, bus sostitutivi
Barletta-Spinazzola	66	4	63	Lentezza, binario unico

Una delle peggiori situazioni d'Italia è quella dei 112 km di linea ferrovia che collegano due capoluoghi di provincia, **Bari e Taranto**, passando per Putignano e Martina Franca, con pochi treni e soprattutto lenti (**41 kmh la velocità media**). L'infrastruttura gestita dalle **Ferrovie del Sud Est** è a binario singolo, ad eccezione del tratto di 3,5 km tra le stazioni di Bari Sud Est e Mungivacca e dal 2012 sono in corso i lavori di elettrificazione della linea. Secondo uno studio del 2011 della Regione Puglia **tale linea avrebbe un bacino di utenza di oltre 700 mila persone**, tra pendolari e studenti, turisti. Anche perché permette di collegare due importanti città capoluogo, centri interni e luoghi d'arte, porti, l'aeroporto di Bari. Eppure la situazione che vivono i pendolari della linea è davvero difficile. Sono sempre numerosi i guasti con nelle scorse settimane tre diverse automotrici fuori servizio per guasti tecnici a frizione e sistema elettrico. Criticità che si va ad aggiungere ai quotidiani problemi come l'impossibilità da parte dei viaggiatori di acquistare i biglietti in molte stazioni a causa dell'assenza del personale addetto, i guasti continui ai distributori automatici, i frequenti furti di cavi della linea elettrica dati i pochi controlli. La crisi della linea dipende anche in parte da quella della società di gestione. Da oltre un anno la società Ferrovie del SudEst, che gestisce anche l'infrastruttura, con Decreto del Ministero delle Infrastrutture è stata acquisita dal gruppo Ferrovie dello Stato. La ragione sono gli scandali che l'hanno coinvolta negli ultimi anni con interventi della magistratura, per vicende che riguardano la compravendita di treni.

evidente con il 30% dei biglietti venduti in più alla fine del 2016 rispetto al lancio del servizio ed almeno **25.000 passeggeri al giorno**.



Passante ferroviario ed Anello di Palermo, (Fonte RFI)

La condizione dei pendolari nel Mezzogiorno

Ancora una volta occorre ricordare come da Napoli in giù la vita dei pendolari risulti ancor più complicata, fino ad arrivare a casi in cui l'offerta di servizi ferroviari è ferma all'Ottocento, sia per qualità dei treni presenti sia per i ritardi cronici, di fatto una condizione imparagonabile all'utilizzo di mezzi privati. Nelle Regioni meridionali il cronico ritardo che riguarda il potenziamento delle infrastrutture e il ricambio del materiale rotabile fa sì che i tempi di percorrenza, non solo tra centri di minor grandezza, assumano dimensioni impensabili per un viaggio da effettuare quotidianamente. **Muoversi da una città all'altra, su percorsi sia brevi che lunghi, può portare a viaggi di ore e a dover scontare numerosi cambi obbligati anche solo per poche decine di chilometri di tragitto**, mentre le coincidenze e i collegamenti intermodali rimangono un sogno, per non parlare dell'età dei treni in circolazione. Alcuni esempi? Tra **Cosenza e Crotona** non esiste un collegamento diretto e serve quindi almeno un cambio e 3 ore di tragitto per soli 115 km di distanza. Si assiste poi ad una condizione tragica del tragitto tra **Ragusa e Palermo** dove ormai solo 3 collegamenti al giorno effettuano il percorso tutti con un cambio impiegando 4 ore e mezza per arrivare a destinazione, in peggioramento rispetto alle 4 ore di un anno fa ed una situazione che rimane emblematica della condizione del trasporto ferroviario in questa regione. Gli altri esempi rimangono comunque drammatici: ancora in **Basilicata** per muoversi tra i due capoluoghi di Provincia, Potenza e Matera, con Trenitalia non è più previsto alcun collegamento (nemmeno con cambi) se non con autobus. Altro caso è quello tra due capoluoghi pugliesi, **Taranto e Lecce** dove almeno è stato introdotto un Intercity Notte che transita in orari di pendolarismo.

COLLEGAMENTI FERROVIARI TRA CAPOLUOGHI DI PROVINCIA NEL MEZZOGIORNO

Regioni	Tratta	Distanza (km)	Cambi	Tempo di percorrenza	Velocità media (km/h)
Basilicata	Potenza-Matera	100	1	4 h 50 m	Autobus
Puglia	Lecce-Taranto	107	0	1 h 25 m	80
Calabria	Cosenza-Crotona	115	1	3 h	38,3
Sicilia	Ragusa-Palermo	250	1	4 h 30 m	55,5

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017. 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 1.490 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. Ovviamente molto di più si potrebbe fare raddoppiando finalmente le tratte ancora a binario unico tra le città principali.

Allo stesso modo risulta fondamentale **evitare investimenti in infrastrutture considerate non prioritarie** dagli stessi comitati dei pendolari siciliani, come un nuovo e costosissimo tracciato diretto tra Catania e Palermo. Ma ancora peggio è la condizione delle ferrovie interne in Sicilia e con la stessa cifra prevista per l'alta velocità Palermo-Catania-Messina (dagli 8 ai 10 miliardi di euro) si potrebbero ammodernare e velocizzare numerose altre tratte considerate "secondarie". Come ad esempio la Trapani-Palermo (la linea Alcamo-Trapani via Milo è chiusa da oltre 4 anni e su cui finalmente sono iniziati gli interventi di ripristino), il completamento del raddoppio Catania Ognina-Catania Centrale e numerosi altri.

Va segnalata in positivo la **velocizzazione della Siracusa-Catania-Messina** grazie ai lavori che hanno riguardato la realizzazione di 6 varianti al tracciato della linea esistente, gli interventi sulle opere d'arte esistenti (rinforzo strutturale a seguito dell'aumento della velocità di esercizio), e la realizzazione di sottopasso, rampe e scale nella stazione di Lentini.

La situazione per chi si muove in treno in Sicilia rimane comunque tra le peggiori d'Italia. I 5 milioni di abitanti dell'isola hanno rispetto a questo servizio meno diritti degli altri cittadini italiani, ma a pagarne le conseguenze sono anche i turisti, che si trovano di fronte a situazioni indegne di un Paese civile che fa parte dell'Unione Europea. Per fare un esempio, ogni giorno **le corse dei treni regionali in tutta la Sicilia sono 429 contro le 2.396 della Lombardia, una differenza di 5,3 volte**, ma a livello di popolazione la 7 Lombardia conta "solo" il doppio degli abitanti siciliani (10 e 5 milioni).

Un esempio sono i disagi della linea **Agrigento-Palermo**, lunga 137 km ed elettrificata dagli anni '90, ma senza un servizio adeguato. Il tempo di percorrenza è di poco più di 2 ore, con una velocità media di 67 km/h, e sono 12 le coppie di treni che quotidianamente percorrono la linea. Ma i pendolari nell'ultimo anno hanno denunciato continui ritardi, innumerevoli soppressioni e convogli sovraffollati specialmente in alcune fasce orarie. E lo hanno fatto con una protesta singolare: una serie di cartelloni (a suon di rima) che sono spuntati in diverse giornate nelle varie stazioni toccate dalla linea, ad iniziare da **Roccapalumba-Alia**. Il **comitato pendolari Palermo-Agrigento** ha denunciato il disagio di chi da mesi è costretto a viaggiare in **treni sporchi e sovraffollati** e ancor peggio la rabbia nel non essere ascoltati nonostante i continui reclami. Le carrozze sono carenti dal punto di vista igienico ma anche il riscaldamento/raffrescamento lascia spesso a desiderare mentre i pendolari sono aumentati drammaticamente da quando sulla parallela S.S.121 sono iniziati i lavori di raddoppio stradale (adesso interrotti) i viaggiatori e i pendolari nella tratta sono **aumentati vertiginosamente** fino a circa **500 persone a convoglio**. Inoltre i treni risultano molto spesso **in ritardo** specialmente nelle giornate di pioggia quando si **allagano i binari** in molte stazioni e si verificano frane che danneggiano i binari, allungando i tempi di percorrenza effettivi delle corse che quindi quasi mai rispettano l'orario d'arrivo previsto.

Ma il problema è che si è per troppi anni ragionato (ed in parte si continua a ragionare), a Roma come a Palermo, al Ministero delle Infrastrutture come in Regione Sicilia, come se l'obiettivo sia di aprire cantieri, quando invece serve un progetto per migliorare il servizio lungo le linee ferroviarie siciliane, con treni finalmente nuovi e veloci, moderni e puntuali. Altro che il Ponte sullo Stretto.

Negli ultimi anni un'altra criticità sta riguardando le ferrovie della Sicilia; è dal Maggio del 2011 infatti, quindi 6



anni e mezzo, che un ponte della **linea Caltagirone-Niscemi** è crollato sulla S.P.39 interrompendo quindi le due arterie di collegamento fra le due città. Da allora si è assistito all'abbattimento delle rimanenti parti del ponte mentre nel 2015 la direzione di RFI ha deciso di realizzare grazie a 7 milioni di investimento il potenziamento del tracciato Gela-Ragusa-Modica, escludendo però dai propri piani il progetto di ricostruzione del ponte sulla Caltagirone-Niscemi. Finalmente il Ministero ha **sbloccato 90 milioni di euro**, somma necessaria alla ricostruzione del ponte ferroviario.

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 (di nuovo tornato alle cronache nazionali di recente), 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 6:40, nell'orario dei pendolari da Messina verso Palermo. E se la situazione era leggermente migliorata verso Catania in passato (con i Regionali in partenza tra le 6 e le 9 del mattino passati da 1 nel 2013 a 4 nel corso del 2014) va sottolineato in negativo come si sia tornati indietro negli ultimi 3 anni con solo 3 Regionali.

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. A peggiorare la situazione dall'autunno 2014 la Sicilia ha visto spostare i traghetti di Fs Blufferries dal porto storico di Messina per approdare al porto di Tremestieri, frazione a sud del centro abitato di Messina. Questo abbandono ha penalizzato in modo pesante lo spostamento di migliaia di pendolari sulle due sponde, i quali non hanno più usufruito di un trasporto pubblico garantito da Ferrovie dello Stato ma si servono per la stragrande maggioranza di traghetti ed aliscafi di società private con orari differenti e con molte meno corse giornaliere e nei festivi. Nel corso del 2015 si è aggiunta un'altra nota negativa vista l'impossibilità di ottenere il servizio "**interlining**", ovvero per la possibilità di imbarcarsi sulle navi di qualunque vettore a prescindere da quello dal quale è stato comprato il biglietto.

Le compagnie di navigazione, che non hanno mai manifestato una grande propensione verso Tremestieri, si sono attrezzate per l'occasione. Le corse della Caronte&Tourist, che opera in regime di monopolio nella rada San Francesco, avvengono ogni mezz'ora, anziché ogni 40 minuti, con l'utilizzo di cinque traghetti. Blufferries, nel porto storico, impiega due navi, 24 ore su 24. Normalmente ce n'è una soltanto, mattina e pomeriggio. In più **i prezzi aumentano di anno in anno** senza che l'Antitrust rinvenga alcuna irregolarità o alcun cartello atto al controllo delle tariffe.

In pessimo stato è la **linea Siracusa-Gela** che ha un'estensione di ben 181 km, pari al 13% dell'estensione totale della rete ferroviaria siciliana. Si tratta di una linea **non ancora elettrificata e a binario unico** e che vede ormai due soli treni diretti collegare le due città. Il numero di pendolari che frequentano questi treni è di 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 nei recenti anni i treni soppressi sulla linea sono stati 14 fino ad arrivare ad **un solo collegamento diretto al giorno nel 2016/2017. Con l'ultimo orario invernale** si è almeno tornato ad avere **3 collegamenti diretti per senso di marcia**. I servizi igienici nelle stazioni sono però spesso chiusi, salvo qualche rara eccezione dove il servizio è gestito dal Comune in collaborazione con il bar di stazione come nel Comune di Vittoria. Le biglietterie nelle stazioni sono del tutto scomparse se si fa eccezione per le stazioni di Siracusa e Gela, con la recente chiusura di quella di Modica. La **chiusura delle stazioni** rappresenta un vero e proprio processo di depotenziamento delle linee ferroviarie 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, specialmente su una linea a binario unico. 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.

Nel 2016 è stato attuato il **potenziamento infrastrutturale nel tratto di linea Gela-Modica-Ragusa**. Sono state realizzate modifiche al tracciato, migliorata la geometria del binario e rinnovati gli impianti di telecomunicazione e sicurezza. L'investimento complessivo è stato di circa 7 milioni di euro, provenienti dai

Fondi Pac (Piano Azione e Coesione). Ma ancora il treno piú veloce impiega **3 h e 15 m per collegare Siracusa a Gela**.

Una enorme opportunità di sviluppo su questa linea è rappresentata dalla **cintura urbana della città di Ragusa**, attraversata per 17 km dalla ferrovia. Già nel 1995 era stato redatto lo studio di fattibilità per la realizzazione di una **Metropolitana di superficie**, opera che senza grandi investimenti, sfruttando cioè l'infrastruttura esistente, attraverso la costruzione di alcune pensiline per le fermate, un ascensore per la fermata di Piazza Poste, ed una scala mobile per la fermata del vecchio ospedale, avrebbe potuto rappresentare un grandioso strumento per sviluppare una mobilità alternativa e sostenibile d'avanguardia. Si tratterebbe di 15 fermate strategiche che avrebbero potuto cambiare in meglio la qualità dell'aria e della vita dei ragusani. Successivamente RFI, dopo parecchi anni ha modificato di propria iniziativa il progetto, riducendo il numero delle fermate a 7 ed ha proceduto alla stesura del progetto preliminare, redatto però senza alcuna consultazione con il territorio e completamente lontano dall'assolvere ad esigenze di mobilità sostenibile urbana in special modo perché le fermate sono ubicate quasi tutte in siti non utili ai cittadini. Sarebbe un miglioramento enorme per la città, potendo contare su un collegamento da Ibla al nuovo ospedale di contrada Puntarazzi in poco meno di un quarto d'ora. Servono circa 10 milioni per adeguare linea e stazioni, una cifra non impossibile. Dall'analisi del percorso della metro e dell'estensione della città attorno ad esso, si può prevedere un flusso di viaggiatori attorno ai 20.000 al giorno; ma la metro dovrebbe funzionare solamente per determinate ore di punta. Una novità importante su questa opera viene dal Comune di Ragusa che nei primi giorni del Dicembre scorso ha sottoscritto un accordo con il Governo che regolerà i rapporti tra le parti per ciò che concerne l'erogazione in favore del Comune del finanziamento di **18 milioni di euro**, risorse previste per il programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane. I 18 milioni erogati serviranno a **realizzare le prime cinque stazioni** che sono Ibla, sarà collegata ai giardini iblei attraverso una funivia, la stazione di piazza del Popolo, di viale Colajanni e di Cisternazzi, all'altezza con il nuovo ospedale. E poi c'è la fermata di Donnafugata dove, però, non c'è alcunché da fare in quanto non sono previste opere.

Cruciale è poi la realizzazione della tratta Stesicoro–Aeroporto della **metropolitana di Catania**. Lunga 6,9 km e con 8 nuove stazioni previste permetterebbe di allacciare l'aeroporto internazionale di Catania Fontanarossa al centro della città, con un collegamento veloce ed efficiente. Già dal marzo 2006 esiste, per questa tratta, il progetto definitivo, che però rimane ancora priva di finanziamento.

Tra le buone notizie è il **completamento, entro il 2018, della tratta da Nesima**, con l'apertura di due nuove stazioni - Fontana e Monte Po. Oltre a questo vanno segnalati i **115 milioni stanziati per il collegamento fino a Misterbianco, Belpasso e Paternò**.

Nel corso degli ultimi 2 anni sono state inaugurate la tratta **Borgo-Nesima e Stazione-Stesicoro che ha portato finalmente la metropolitana nel centro storico di Catania**.

Tanto atteso anche il completamento del **raddoppio tra Catania Ognina e Catania Centrale, inaugurato a Luglio 2017**. La nuova linea, senza passaggi a livello, si estende per circa **2,6 km, di cui 1,4 in galleria** per un investimento complessivo di circa 100 milioni di euro. Nel 2018 sarà attivata anche la fermata Picanello, in sotterranea. La velocizzazione e i raddoppi previsti su altre tratte consentiranno di collegare Catania a Messina in circa 45 minuti e Catania a Palermo in circa 1 ora e 45 minuti.



La condizione dei pendolari siciliani è stata resa ancora più difficile dall'**assenza del Contratto di Servizio tra la Regione Sicilia e Trenitalia per lungo tempo**, per cui negli ultimi 7 anni sono stati cancellati oltre 2 milioni di km/treno e quasi del tutto i treni da e per Roma ed il nord. Dopo il trasferimento alla Regione dei

compiti di programmazione e amministrazione relativi ai servizi ferroviari, si è arrivati finalmente alla **firma di un Contratto ponte a fine 2015**. Il Contratto di Servizio definitivo è ora alla verifica da parte della Regione e nonostante le molte richieste di audizione dei Comitati Pendolari Siciliani, non è stato ancora presentato, discusso, concordato e pianificato con gli stessi che sono i maggiori fruitori del servizio di trasporto ferroviario.

Il nuovo Contratto avrà durata decennale (2017-2026), sono previsti aumenti del costo dei biglietti e degli abbonamenti del 3,5% annui sino al 2026 che rapportati al costo di un abbonamento mensile medio di fascia chilometrica di 40 che passa dai 61,00 euro del 2015 sino ad arrivare al costo di 90,00 euro circa.

I treno-km da effettuare per tutta la durata del Contratto di Servizio sono in totale 108.530.577, per un costo nel decennio di 1,2 miliardi di euro.

Alcuni interventi sia infrastrutturali sia relativi ai servizi sono finalmente partiti anche in **Calabria**, nonostante ancora moltissimo debba essere fatto.

Un esempio positivo è il servizio del treno "Tamburello". Si tratta del collegamento **Melito di Porto Salvo-Reggio Calabria-Rosarno**, un servizio vantaggioso per i pendolari perché effettua un servizio di metropolitana di superficie, introdotto per diminuire i disagi causati dai lavori sulla Autostrada Salerno-Reggio Calabria e che dal Dicembre del 2010 non è più stato finanziato dal Ministero dei Trasporti, che ha cancellato le risorse necessarie. La Regione Calabria, nell'ambito del servizio ferroviario regionale, ha deciso nel 2011 di finanziare e garantire la presenza di questo treno indipendentemente dai lavori autostradali. Con l'istituzione della fermata "Aeroporto" il servizio è stato rilanciato nel 2013, sempre finanziato dalla Regione Calabria e, dopo un periodo che vedeva il passaggio di sole 7 coppie di treni al giorno, sono state istituite **finalmente 11 coppie di treni**. Nelle scorse settimane il Governo ha stanziato **23 milioni di euro per la realizzazione di ulteriori 3 fermate su questa linea**.

Anche una delle linee più bistrattate d'Italia, la **Reggio Calabria-Taranto sulla ferrovia Jonica**, ha visto piccoli passi avanti con l'ultimo cambio di orario. Sono infatti state introdotte 2 coppie di Intercity che effettuano fermate anche nell'alto calabrese ed in Basilicata (importante quella di Trebisacce) che vanno almeno in parte a sopperire gli enormi tagli fatti in passato.

Questa linea potrebbe rappresentare la spina dorsale dei collegamenti tra le diverse regioni, i centri turistici e i porti, garantire un servizio di qualità per studenti, turisti, lavoratori. Ed invece **rimane comunque in una condizione di sottosviluppo incredibile**. Con il nuovo orario da Reggio a Taranto, vi sono in tutto 6 collegamenti al giorno (di cui solo i 2 Intercity diretti, di cui il più veloce impegna comunque 6 ore e 35 minuti). I pullman in generale risultano più competitivi e, ad esempio partendo da Villa San Giovanni, impiegano 5 ore e 45 minuti. Eppure l'infrastruttura esiste dal 1875, con 470 km lungo la costa e un enorme bacino di utenza, pari a più della metà della popolazione calabrese. La linea è a binario unico, ma l'obiettivo non deve essere il raddoppio (perché si può aumentare enormemente il numero di treni senza problemi) ma l'elettrificazione (oggi presente solo tra Taranto e Sibari) e il potenziamento del servizio con nuovi collegamenti e moderni treni, come dovrebbe essere scontato in un Paese europeo.

Migliora la situazione della linea **Catanzaro Lido-Lamezia Terme**. Dal 2015 si è tornati almeno ad incrementare i treni regionali **arrivando a 7 coppie al giorno ed a 10 con il nuovo orario invernale 2017/2018**. Il resto rimane comunque sostituito con autobus. Nonostante sia una linea, di 42 km, a binario unico risulta strategica perché unisce i versanti tirrenico e jonico della Calabria tanto da aver fatto proporre la sua elettrificazione più volte negli ultimi anni. I disagi rimangono perché ancora i **tempi di percorrenza**, in attesa della velocizzazione dell'infrastruttura, non risultano competitivi con almeno 45 minuti di tragitto.



Anche per questa Regione sono **numerose le proposte sollevate** dai Comitati e dalle Associazioni dei pendolari. Tra Reggio Calabria Centrale e Catanzaro Lido sono finalmente state eliminate le fermate intermedie di Caulonia, Guardavalle, S.Caterina Jonio, Badolato, S.Andrea Jonio, totalmente inutili nella

fascia oraria dei pendolari, e la cui presenza allungava eccessivamente i tempi di percorrenza, rendendo così inutilizzabile il treno dagli studenti universitari diretti a Catanzaro.

A fine 2017 è stato anche **velocizzato il collegamento Roma-Reggio Calabria di circa 30 minuti**, grazie all'instradamento via Napoli-Afragola.

Da tempo si aspetta un miglioramento della situazione anche sulle linee della **Sardegna**, che mostrano tempi di percorrenza dei treni elevatissimi anche se in miglioramento negli ultimi anni. La tratta **Olbia-Cagliari**, di circa 280 km, viene percorsa in **3 ore e 18 minuti dal convoglio più veloce dei 3 treni regionali diretti**, mentre negli altri casi è previsto un cambio obbligato ad Ozieri o Macomer. I pendolari di questa linea lamentano costantemente il non funzionamento dell'aria condizionata e la mancanza di



igiene sui convogli, ma soprattutto i frequenti ritardi accumulati durante il viaggio, tali da rendere impossibile in molti casi la scelta stessa del treno da parte dei pendolari. Stessa situazione si riscontra sulla **Sassari-Cagliari** di circa 220 km con 4 treni diretti ed il più veloce che impiega 2 ore e 58 minuti per arrivare a destinazione. Di positivo c'è da segnalare che la Regione ha contribuito dal 2008 con un finanziamento costante, grazie anche ai fondi europei, per l'acquisto di materiale rotabile a cui si aggiungono altre risorse statali, ed ha iniziato ormai un processo di rinnovamento del parco treni circolante che dovrebbe portare alla riduzione dei tempi di percorrenza sulla linea dorsale Cagliari-Olbia e sulla Cagliari-Sassari, passando appunto a poco più di 2 ore di tragitto, incluse varianti e modifiche di tracciato con i lavori già in corso d'opera.

Altra linea al Sud 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 non raggiungono i 50 km/h di velocità di media e impiegano 1 ora e 47 minuti per collegare i 120 chilometri tra Potenza a Salerno, mentre tra Potenza e Taranto i tempi di percorrenza sono di oltre 2 ore per 150 chilometri. Negli ultimi anni si era assistito a numerose soppressioni di collegamenti ma la situazione è migliorata sulla Potenza-Salerno con l'inserimento di un Frecciarossa, 6 Regionali e 2 Intercity.

Tra Potenza e Taranto circolano invece 1 Frecciarossa, 3 Regionali e 2 Intercity.

La situazione dell'infrastruttura non aiuta a migliorare il servizio, come dimostrato nel corso degli ultimi anni, specialmente in inverno, quando più volte si sono verificati rallentamenti a causa di convogli che slittavano. Le conseguenze vedono giornate con treni soppressi e viaggiatori abbandonati a se stessi nelle stazioni. Ritardi, soppressioni e addirittura treni fermi per ore sui binari.

Secondo il programma di RFI sono previsti gli **interventi di velocizzazione** nelle stazioni di Eboli, Contursi, Buccino, Bella Muro, Baragiano e Picerno nonché di miglioramento dell'accessibilità, finalizzati all'incremento della qualità dei servizi.

La velocizzazione della linea si otterrà con l'upgrading infrastrutturale delle stazioni e l'eliminazione dei passaggi a livello. Nello specifico saranno velocizzati gli itinerari da 30 a 60 km/h, realizzati interventi per la movimentazione dei treni in contemporanea, realizzati sottopassi e innalzati i marciapiedi a 55 cm – standard previsto a livello europeo per i servizi ferroviari metropolitani - per facilitare l'accesso ai treni. L'investimento complessivo di 30 milioni di euro è interamente finanziato con l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma RFI-Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. **L'apertura dei cantieri è prevista però solo entro il 2021.**

Non va meglio per i pendolari della **Foggia-Potenza**, che vedono un declino drammatico dei treni utilizzati, con carrozze vetuste, senza aria condizionata e spesso con i finestrini rotti. La linea di 118 km non è elettrificata ed è a binario unico. Sono comunque in atto i lavori, in fase avanzata, di consolidamento della sede ferroviaria, l'elettificazione ed il rinnovo dell'armamento per un investimento complessivo di 200

milioni di euro, ma bisognerà comunque **aspettare il 2020 per l'adeguamento di 11 stazioni, due rettifiche di tracciato, l'eliminazione di alcuni passaggi a livello e l'elettificazione della linea**. Tra gli **interventi completati** si segnalano i nuovi impianti audio/video per le informazioni ai viaggiatori che sono stati attivati nelle stazioni di Melfi, Barile, Rionero, Possidente, Avigliano, Potenza Macchia Romana e Potenza Superiore. Ed inoltre a Cervaro è stato effettuato l'adeguamento del binario d'incrocio a 750 metri, per il trasporto merci automotive dallo stabilimento FCA di San Nicola di Melfi (questo consentirà di fare treni merci più lunghi); ad Ascoli Satriano e Rionero l'abbattimento delle barriere architettoniche con la realizzazione di sottopasso e rampe per le persone a mobilità ridotta, l'innalzamento a 55 cm dei marciapiedi, la velocizzazione degli incroci (i treni entreranno e usciranno a 60 km/h contro i 30 km/h di prima); l'adeguamento del binario di incrocio a 750 metri per il trasporto merci automotive dallo stabilimento FCA di San Nicola di Melfi. Nella tratta Cervaro-Rocchetta sono stati rinnovati i binari per oltre 22 km tra Cervaro e Candela.

Infine 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.

Altra situazione tra le più drammatiche d'Italia è quella degli spostamenti interni alla Regione Molise. Da fine 2016 infatti non circolano più treni sugli 87 km tra **Termoli e Campobasso**, con numerose polemiche tra la Regione Molise ed il gestore Trenitalia sulle responsabilità del mancato accordo per il ripristino del servizio. In ogni caso il Molise resta per i viaggiatori su ferro un regione divisa letteralmente in due.

Ma non va meglio sulla **Campobasso-Roma** dove si è assistito ad un graduale peggioramento del servizio e delle corse a disposizione dei pendolari. La linea è frequentata da molti pendolari, ma sono 7 le coppie giornaliere di treni diretti (per oltre 3 ore e 10 minuti di viaggio), mentre nel 2010 se ne contavano 10, con una **diminuzione del 42,8%**. La linea è complessivamente di 244 chilometri, ma i problemi sono nella tratta tra Campobasso e Roccaravindola di **75 km a binario unico non elettrificato**, che è la principale ragione della lentezza e inadeguatezza del servizio (53 minuti nella tratta tra Campobasso ed Isernia con una velocità media di nemmeno 55 km/h).

Anche nel corso dell'ultimo anno si sono ripetuti episodi di gravi ritardi e di malfunzionamento dei convogli: treni costretti a frequenti soste in varie stazioni perché il gabinetto non funziona, aria condizionata guasta in estate, sovraffollamenti. 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.

Va inoltre sottolineato come nella stazione di Campobasso la biglietteria preveda due sportelli ma in realtà ne funziona sempre uno solo ed i turni (6-13.30 e 13.30-20.30) non sempre vengono rispettati, per carenza di personale.

Lo scorso Agosto 2017 ha visto finalmente la firma del **protocollo d'intesa tra la Regione Molise ed RFI** per l'elettificazione e velocizzazione delle linee molisane. La prima fase degli interventi, oggetto del protocollo, prevede la **progettazione dell'elettificazione della tratta Roccaravindola-Isernia-Campobasso** e la realizzazione degli interventi tra Roccaravindola e Isernia, per circa 18 km. Inoltre sulla tratta **Roccaravindola-Isernia-Bojano**, circa 45 km, saranno eseguiti **interventi per l'aumento della velocità**: modifiche ai binari, realizzazione di sottopassi e sovrappassi, adeguamenti tecnologici, marciapiedi e pensiline.

La conclusione degli interventi è prevista entro il 2023. Il costo, di circa 30 milioni di euro, sarà finanziato per 15 milioni da risorse statali previste nell'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma - Investimenti tra il MIT e RFI e per gli altri 15 milioni dalla Regione Molise attraverso il "Patto per lo sviluppo" di luglio 2016, a valere sui Fondi di Sviluppo e Coesione 2014-2020.

Il protocollo prevede anche la stipula di una convenzione applicativa tra Regione Molise e Rete Ferroviaria Italiana, per disciplinare l'utilizzo dei fondi FSC, e l'istituzione di un tavolo tecnico che monitorerà e coordinerà l'attuazione di tutti gli interventi. Proprio negli scorsi giorni sono stati finanziati **ulteriori 50 milioni** per l'elettificazione dell'intera tratta che sarà quindi **completamente elettrificata entro il 2021, che unito ad alcuni aggiustamenti di tracciato porterà ad aumentare la velocità media del 30%**. Queste opere permetteranno il collegamento tra il capoluogo molisano e la Capitale in meno di 2 ore e 15 minuti.

Altro punto riguarda il **raddoppio della tratta Termoli-Lesina**, sulla direttrice Adriatica. A valle dello

stanziamento di ulteriori 150 milioni di euro previsti dal Piano Operativo Infrastrutture del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, è stato adeguato il progetto definitivo relativo ai lotti Termoli-Campomarino e Campomarino-Ripalta, ora accorpati. Il raddoppio tra Termoli e Ripalta avverrà quindi parte in variante e parte in affiancamento alla linea esistente, secondo la proposta della Regione, con un costo totale di circa 700 milioni di euro e previsione di conclusione dei lavori nel 2026. Per il lotto da Ripalta a Lesina, il raddoppio è invece totalmente in affiancamento, con un costo di circa 100 milioni di euro e **attivazione prevista nel 2022**.

In **Puglia** la situazione più critica è quella presente sulle linee di **Ferrovie del SudEst**, ma in generale è necessaria una spinta nel rinnovo del parco rotabile vista **l'età media di oltre 19 anni**, nonostante le dismissioni dell'ultimo biennio. In particolare lungo i 473 chilometri del sud della regione viaggiano convogli datati e comunque con una presenza di viaggiatori al giorno attorno ai 53.500 pendolari ma in netto calo negli ultimi 3 anni con **circa 17mila viaggiatori al giorno in meno**. Una delle contestazioni più ricorrenti ha riguardato l'acquisto di **treni nuovi mai messi in circolazione** e quindi inutilizzati, perché sembrerebbe che le linee non sarebbero in grado di supportarle. A fine novembre 2016 l'azienda è passata al gruppo Ferrovie dello Stato, proprio per la situazione drammatica sia della gestione economico-finanziaria sia per la condizione del servizio.

Come visto sono 112 i km di linea ferrovia che collegano due capoluoghi di provincia, **Bari e Taranto, passando per Putignano e Martina Franca**, con pochi treni e soprattutto lenti (41 kmh la velocità media). L'infrastruttura gestita dalle Ferrovie del Sud Est è a binario singolo, ad eccezione del tratto di 3,5 km tra le stazioni di Bari Sud Est e Mungivacca e dal 2012 sono in corso i lavori di elettrificazione della linea.

Una "grande opera" da realizzare per il Sud è il collegamento tra **Napoli e Bari**. Due tra le principali città del Mezzogiorno non hanno ancora un treno diretto che le unisce. Oltre al cambio obbligato a Caserta, i tempi di percorrenza minimi su una linea "storica" risultano essere elevatissimi: almeno 4 ore, ma si arriva a collegamenti anche di 5 ore e 20 minuti. Una delle cause dell'arretratezza di questa linea, fondamentale per il trasporto di persone e merci (tra due porti e interporti di grande importanza), è la presenza di un solo binario ad eccezione dei tratti Vitulano-Benevento-Apice e Cervaro-Foggia. Una linea finalmente potenziata permetterebbe di mettere in connessione la Puglia con la direttrice dell'Alta Velocità verso Nord, oltre che l'incremento dei collegamenti ferroviari interni alle due Regioni con benefici sensibili sui tempi di percorrenza anche dei pendolari. Proprio quest'opera rappresenta un'opportunità di sviluppo per alcune aree del Sud e sarebbe stato opportuno individuare **soluzioni alternative** ed al contempo meno impattanti per l'ambiente e meno costose, rispetto a quelle proposte. **Purtroppo le scelte effettuate, e in gran parte non modificabili, sono andate verso altre direzioni**. Ad esempio ad Acerra, una soluzione migliore avrebbe evitato di allungare di 5 Km la linea tra Cancellò e Napoli Centrale, intervenendo sul tracciato esistente eliminando le interferenze esistenti con sovrappassi o sottopassi, che insistono nei centri abitati di Acerra e Casalnuovo. Nella tratta tra Cancellò e Benevento, la scelta di passare per la Val Telesina presuppone di allungare di almeno 15 Km la distanza tra Napoli e Bari, rispetto alla possibilità di passare per la Valle Caudina, che presenta un percorso più agevole e privo di importanti soluzioni in galleria, con una riduzione dei costi e dell'impatto ambientale. In questo modo transiterebbero treni diretti Roma-Bari in un punto più vicino a Benevento invece che a Caserta. Sembrava poi più opportuno pensare ad un passaggio del tracciato a nord di Ariano Irpino che permetterebbe di ridurre di 10 Km il percorso e di limitare enormemente i tratti in galleria con benefici sia in termini di riduzione dei costi che di impatto ambientale. Infine a Foggia, il nuovo passante ferroviario, prevede un arco di 4,2 Km che appare molto stretto per una buona velocità di crociera, per cui i convogli possono percorrerlo ad una velocità non superiore ai 100 Km/h. Una proposta alternativa riguardava la realizzazione del passante tra Orta Nova e Ponte Albanito, dove grazie a una curva più ampia sarebbe possibile una velocità di passaggio tra i 200 ed i 250 Km/h. L'allungamento del tracciato si sarebbe recuperato con la maggiore velocità.

Gli ultimi della classe: i pendolari degli Intercity

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. Il Contratto, che era scaduto il 31 Dicembre 2014, è stato rinnovato a fine 2016 dopo un periodo di proroga del precedente e stabilisce finalmente risorse certe in un orizzonte di dieci anni (347milioni nel 2017 e 365milioni all’anno per gli anni successivi), che permetteranno da un lato l’acquisto di treni e il trasferimento di Frecece con un certo numero di anni, e dall’altro di recuperare una parte dei tagli effettuati dal 2010 ad oggi (nel 2016 sono stati 25,6 mln i treni*km effettuati, mentre nel 2010 erano 30,3) ma **siamo ancora a -15,5%. Parallelamente sono calati i passeggeri del 40%.**

Una soluzione è stata trovata dalla Regione **Friuli Venezia Giulia** dove la Giunta ha stanziato nel corso del 2015 3,5 milioni di euro per permettere di confermare il prolungamento di alcuni treni “Freccia” dal nodo di Venezia verso Trieste e Udine. Questo proprio perché i collegamenti a lunga percorrenza sono andati sempre più a diminuire nel corso degli ultimi anni. I treni in oggetto sono le due coppie Frecciargento Udine-Roma e Trieste-Roma, 4 coppie di Frecciabianca Trieste-Milano e due coppie di Frecciabianca Udine-Milano. A questi si sono aggiunti una nuova coppia Frecciabianca “fast” che impiega solo 3 ore e 44 minuti da Trieste a Milano, e la Frecciargento Trieste-Roma, entrambi introdotti a fine 2013. La convenzione è stata **prorogata anche per il 2018 grazie ai 3,1 milioni di euro** messi a disposizione dalla Regione Friuli Venezia Giulia.

Va sottolineato come anche la **Regione Puglia e la Regione Basilicata** sullo stesso modello siano riuscite ad ottenere l’introduzione da poche settimane di una coppia di treni Frecciarossa che fermano a Metaponto, Ferrandina e Potenza Centrale collegando Milano a Taranto in minor tempo e con fermate a Salerno, Roma, Firenze e Bologna senza effettuare cambi. Il servizio viene garantito anche dai fondi regionali pari a 3,12 milioni di euro per il 2017 da parte della Regione Basilicata e da 2,9 milioni per la Puglia.

Da ultima anche l’**Umbria** vedrà, dai primi giorni di febbraio, due corse al giorno di Frecciarossa che viaggeranno tra Perugia, Firenze, Bologna e Milano fino a Torino.

La mattina il Frecciarossa partirà da Perugia alle 5:13 raggiungendo il capoluogo lombardo alle 8:30. Il rientro da Milano è previsto alle 18:45 con arrivo a Perugia alle 22:18.

La situazione drammatica è quella che denunciano i pendolari che viaggiano sugli **Intercity** verso grandi città come Torino, Milano, Firenze, Bologna, Napoli, dove ad 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 (perché firma il contratto con i gestori).

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 **gravi disagi dalla fine del 2016** per la riduzione delle corse tutta a carico della utenza della stazione di Minturno-Scauri, per la regione Lazio, e delle utenze di Sessa Aurunca e Falciano-Mondragone per la Campania.

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 come detto investimenti e che quindi la situazione andrà comunque 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, come accaduto negli scorsi mesi nell'ambito della Conferenza delle Regioni.

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

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

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

In positivo va ricordato il nuovo servizio con **orario cadenzato sulla costa Adriatica in Abruzzo**.

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 ed ha visto l'inaugurazione del raddoppio dei binari tra Castelplanio e Montecarotto lo scorso Luglio. L'intera direttrice 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. Su questa linea i pendolari lamentano da anni i continui disagi a causa di guasti dei treni, quelli agli scambi prima della stazione di Orte e poi di Terni ed i ritardi accumulati spesso per i problemi alla linea direttissima Firenze-Roma che si ripercuote in Umbria. La linea, che da Orte a Fabriano è lunga **140 km**, mostra le maggiori criticità durante l'inverno, per la pioggia, il gelo ed in alcuni casi a causa delle foglie che creano problemi di aderenza delle ruote del locomotore sulla rotaia. Ma ciò è impensabile se immaginiamo la potenza che hanno oggi i locomotori in servizio. Tutto questo scatena una serie di ritardi in particolare sui treni diretti verso Roma durante la mattina e di conseguenza pieni di pendolari, con i **gravissimi disagi** che si possono immaginare per migliaia di persone. Notevoli problemi sono creati dall'inadeguatezza della infrastruttura ferroviaria in Umbria ed in particolare di questa linea che in alcuni tratti è a **binario unico**. I lavori di raddoppio sono in ritardo cronico, ormai da anni, specialmente nel tratto Spoleto/Campello del Clitunno (la consegna dell'opera è prevista nel corso dei prossimi mesi), mentre dal punto di vista del materiale rotabile i vagoni risultano obsoleti, creando ritardi assurdi e tempi di percorrenza lunghissimi. Bisogna poi procedere col raddoppio della Foligno-Terontola e velocizzare così gli attuali treni regionali.

Sono molti gli esempi significativi di come sia peggiorato il servizio a lunga percorrenza su alcune linee ferroviarie.

Tra **Taranto e Roma** come detto è stato inserita una coppia di treni Frecciarossa al giorno, con un sensibile miglioramento dei tempi di percorrenza. Anche i collegamenti da **Alessandria** per Roma, anch'essi fino al 2009 diretti mentre nel 2011 era necessario effettuare un cambio, con conseguenti aumenti dei tempi di percorrenza, vedono di nuovo la presenza di un Frecciabianca diretto che impiega 5 ore e 45 minuti.

È invece una direttrice percorsa ogni giorno da migliaia di pendolari quella **tra Roma e Pescara**, che nell'ingresso a Roma si moltiplica in maniera esponenziale con i pendolari di tutta l'area Est. Il problema è

che **i treni sono pochissimi e lenti** a fronte di un' offerta di pullman ricca e veloce. Sono 240 i chilometri di rete ferroviaria che collegano il versante adriatico abruzzese con la costa tirrenica.

Dell'intero percorso solo 15,2 km sono a doppio binario, tutti nell'area metropolitana di Roma, tra le stazioni Prenestina e Lunghezza. Un primo, timido, segnale di attenzione è arrivato con il nuovo orario. Per cui sono stati inseriti dei treni Jazz che hanno ridotto il tempo di percorrenza del primo treno dei pendolari (quello delle 5:23, perché quello dopo porta a Roma per le 10.55) a 3 ore e 22 minuti, con una velocità media di 75 kmh. Ma in tutta la giornata per chi da Pescara vuole andare a Roma l'offerta è di 5 treni, di cui l'ultimo alle 17:15, che ci mette 6 ore con un cambio. Mentre sulla stessa direttrice i **pullman diretti** che partono dalla Stazione di Pescara sono 14 e l'ultimo parte alle 19.30, e ci mettono 2 ore e 50 minuti. E per chi da Roma volesse andare a Pescara o Avezzano? Il primo treno è alle 11:10 e ci mette 6 ore e 4 minuti, con due cambi. In sostanza c'è un'offerta per una sola direttrice di pendolarismo, la mattina da Pescara verso Roma e ritorno la sera, ma comunque meno competitiva del pullman. Pullman che invece offrono collegamenti continui in entrambe le direzioni di marcia, perché esiste anche una domanda di trasporto da Roma verso Pescara. La beffa è che oltretutto con il nuovo treno si sono semplicemente recuperati i tempi che impiegava il vecchio intercity cancellato nel 2002. Ma come è possibile creare un' offerta che vale solo per i pendolari abruzzesi lasciando la linea vuota il resto della giornata? Il problema è che manca una idea da parte del Governo e delle due regioni interessate per valorizzare le potenzialità di una linea storica (l'inaugurazione risale al 1888) ma che oggi può essere rilanciata per rendere più semplici, sicuri e sostenibili gli spostamenti tra le due regioni. In questi anni tutta l'attenzione è andata al trasporto su gomma, sia con contributi ai pullman, che con progetti come quello inutile, costoso e dannoso di modifica del tracciato autostradale della A24 e A25. Un progetto che a fronte di un risparmio di pochi minuti nella percorrenza ed un taglio di poco meno di 30 km, attraverserebbe zone Sic e riserve regionali di importanza strategica, che rovinerebbe per sempre paesaggi unici, vera ricchezza di questa regione con la realizzazione di altri cinque trafori, diversi viadotti, bretelle ed un conseguente notevole un impatto paesaggistico negativo. Quello che invece serve è un progetto pensato per rendere finalmente veloci gli spostamenti tra Roma e Pescara in treno, pensato per le esigenze dei pendolari. Sulla linea ferroviaria Pescara-Roma servono treni più veloci, come si è cominciato a far con il nuovo orario, ma con collegamenti in entrambi i sensi di marcia e occorre evitare di saltare nodi importanti come Avezzano e stazioni frequentatissime dai pendolari (come Carsoli, Tagliacozzo e Sulmona) come oggi avviene.

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 minore entità (a livello quantitativo) ma comunque importante e, se si nota la tabella successiva, si capisce come rispetto alle altre principali città europee, Roma e Milano mostrino prezzi superiori senza garantire le stesse frequenze di passaggio. In particolare Roma mostra un costo chilometrico pari a 0,43 euro, contro ad esempio gli 0,21 di Londra, una delle capitali più costose d'Europa. Anche i tempi di percorrenza sottolineano una condizione di "arretratezza", in particolare a Roma, rispetto alle altre capitali come Parigi e Madrid.

Nel corso del 2015 Tolosa e Manchester hanno visto l'inaugurazione del servizio tramviario dal centro cittadino ai rispettivi aeroporti, mentre nel 2016 è avvenuto il completamento della metro Linea 9 di Barcellona fino all'aeroporto.

Collegamenti su ferro con Aeroporti nelle principali città europee

Città	Distanza Aeroporto Principale (km)	Tipo di collegamento	Prezzo biglietto (Euro)	Tempo di percorrenza (in minuti dal centro)	Frequenza treni (minuti)	Costo per km
Roma	32	Suburbana	8/14	30/40	15/30	0,43
Milano	50	Suburbana	13	42	30	0,26
Berlino	23	Suburbana	3,40	30	15	0,15
Monaco di Baviera	37	Suburbana	12,20	40/45	10/20	0,33
Francoforte	12	Suburbana	4,90	10	5/10	0,41
Parigi	27	Suburbana	10,30	35	6/15	0,38
Lione	27	Tram	14,70	25	15	0,55

Madrid	18	Metropolitana	5	25	5	0,40
Barcellona	15	Metropolitana	4,60	20	30	0,31
Londra*	28	Metropolitana	3,50/5,75	50	5/10	0,21
Glasgow*	16	Suburbana	4,05	15	5/10	0,25

*Prezzi convertiti in Euro

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2017



Treno della metropolitana di Barcellona per l'Aeroporto

Stazioni nel vuoto

Un altro aspetto che contribuisce a disincentivare l'uso del treno da parte di molte persone è quello delle numerose **stazioni senza servizi** ed in **stato di completo degrado** presenti in Italia. Sarebbe impossibile elencare tutte le situazioni segnalate dai pendolari, anche perché sono migliaia le stazioni in Italia. Ma è evidente che a questa situazione che crea disagio e paura alle persone è precisa responsabilità di Regioni e Comuni trovare risposta insieme a RFI. Facendo come nel resto d'Europa dove lo spazio urbano delle stazioni è valorizzato attraverso precise politiche urbanistiche, che permettono condizioni di sicurezza per i cittadini fino a tarda sera grazie alla presenza di servizi e come successivamente verrà esposto si sta facendo in troppi pochi casi in Italia.

Eppure **in positivo** si possono segnalare esempi di come queste strutture rappresentino un punto di riferimento per le comunità locali se ben gestite. Ad esempio in passato i pendolari si lamentavano del degrado della stazione di **Strambino (TO)**. Qui fortunatamente RFI ha deciso di ripulire l'area e di concederne l'uso in comodato gratuito al Comune ed un altro risultato immediato è stata la riapertura della sala d'aspetto. Anche la stazione **Lamezia Terme-Sambiase** in Calabria, segnalata per anni come degradata ed in abbandono, ha visto nel corso del 2016 l'avvio dei lavori di ristrutturazione, insieme alla stazione di Nicastro, dopo le diverse segnalazioni dei cittadini di Lamezia. Si tratta di stazioni che vedono l'alta frequentazione dei treni regionali della Catanzaro Lido-Lamezia Terme Centrale.

Anche la stazione di **Torrta di Siena** che fino al 2016 versava in uno stato di incuria, con rifiuti in mezzo ai binari, erbacce e i vetri rotti, senza biglietteria, con i servizi igienici murati e una sala d'attesa chiusa, ha visto completare i lavori di riqualificazione dell'area nell'estate 2017. Il progetto ha incluso anche la ricostruzione dei vecchi bagni della stazione e, soprattutto, una nuova vita per l'ex biglietteria grazie all'accordo con l'Auser: l'associazione costruirà in questo spazio la propria nuova sede in comodato d'uso.

Al contrario un altro grave disagio è quello degli utenti della **nuova stazione di Diano**: servizi igienici e sala d'aspetto promessi a marzo che non ci sono, biglietteria automatica sul lato Nord assente, pulizia dei viali che latita, distacco pietre sul lato Nord, luci del mancorrente sul lato Genova che non hanno mai funzionato e sicurezza inesistente. Sempre in Liguria si segnala poi il **degrado, l'incuria e la sporcizia nel sottopassaggio della ex stazione di Porto Maurizio**. Da quando è stata inaugurata la nuova stazione unica sull'argine destro, le vecchie strutture sono state chiuse e sono diverse le segnalazioni dei cittadini della zona.



Una situazione di abbandono è riscontrabile su molte linee nell'area di **Roma e comunque in molte stazioni del Lazio**.

Sono dati allarmanti quelli che emergono dal dossier di Legambiente Lazio sulla qualità delle stazioni ferroviarie condotta in oltre 70 stazioni. I dati mostrano come nel 41% delle stazioni è impossibile comprare biglietti, e che le obliterate sono funzionanti solo nelle metà delle fermate. I servizi igienici non ci sono nel 59% dei casi, con più della metà dei pendolari che ritiene la pulizia degli spazi insufficiente. Solo nel 50,7% delle stazioni ci sono bar, quasi mai ci sono invece macchinette automatiche per bevande calde o fredde. Tra le strutture esaminate latita anche il personale, che nel 65% dei casi non c'è. **Tra le peggiori la stazione Due Ponti sulla Roma-Flaminio-Viterbo, la stazione di Tor di Valle sulla Roma Lido e quella della Termini-Centocelle, tutte a Roma e di gestione ATAC.**

Incredibile la condizione di 4 stazioni ATAC della linea Roma-Lido: **Tor di Valle, Vitinia, Ostia Antica e**



Castel Fusano. In pratica da mesi le stazioni già erano oggetto di una presenza saltuaria della vigilanza mentre da fine 2015 nemmeno questo è più garantito purtroppo aggravando gli atti di vandalismo. La stazione di Tor di Valle addirittura non possiede pensiline, mentre quella di Castelfusano risulta con biglietteria chiusa, tornelli aperti ed ingresso libero e sala d'aspetto chiusa.

A **Vitinia** sono evidenti le crepe nella copertura stanno che permettono alla pioggia di filtrare all'interno. Infine ad **Ostia Antica**, seppur frequentata da

turisti, non presenta condizioni migliori, senza biglietteria da mesi e con le macchine obliterate guaste.

Si aggiunge alla terribile quotidianità **anche la storia della stazione scomparsa, quella del Torrino-Mezzocammino**, un quartiere nato nell'ultimo decennio, attraversato dai binari della Roma-Lido e dove sono stati versati alle casse comunali quasi 2 milioni di euro in oneri di urbanizzazione che avrebbero dovuto finanziare la realizzazione della fermata. Oggi, con grave responsabilità del Comune di Roma i soldi sono spariti, **al fianco dei binari è stato costruito un parcheggio da 100 posti nel nulla laddove doveva esserci la stazione, e intanto i 12.000 abitanti del quartiere sono costretti all'uso dell'auto privata per spostarsi verso il centro.**

La **stazione di Vaglio Lise a Cosenza** non è da meno. I viaggiatori denunciano mancanza di sicurezza e sporcizia. Degrado e abbandono anche nei parcheggi sotterranei divenuti nel tempo ricettacolo di rifiuti e rifugio di cani randagi. Si tratta di una ulteriore beffa visto che la stazione negli anni '90 era stata al centro di

dibattiti sul suo rilancio e potenziamento ma disegnato il progetto, che riguardava l'intero quartiere, non si è mai realizzato nulla. Senza riqualificazione e con un numero di corse non adeguato per i pendolari, la stazione resterà solo una cattedrale dello spreco. Deserta anche nei giorni feriali, i pochi treni previsti partono sempre vuoti. Inaugurata in pompa magna nel 1987 dopo una spesa complessiva di quasi 14 miliardi delle vecchie lire fu una delle opere più importanti, ma al tempo stesso inutili delle città, visto che già pochi anni dopo apparve sproporzionata rispetto al traffico ferroviario passeggeri e merci che, ovviamente, ha sempre preferito utilizzare la più comoda tratta tirrenica partendo da Paola.



Anche alla stazione di **Barletta** si assiste ad una situazione di disagio anche a causa del degrado degli arredi. Spesso si verificano cedimenti e rotture, come nel caso della porta di ingresso principale, ed il vetro della bacheca degli orari. La sala d'attesa viene spesso utilizzata da persone senza dimora. Infine anche il bar della stazione risulta per lunghi periodi chiuso.

I pendolari siciliani segnalano da anni molte stazioni in uno stato di lento abbandono ed incuria come quella di **Barcellona-Castroreale**, la seconda stazione per bacino d'utenza della Provincia di Messina che vedeva fino a pochi anni fa la fermata di tutti i treni passeggeri e merci mentre ora è stata declassificata come semplice fermata impresenziata sulla linea Messina-Palermo. Recentemente il Comitato Pendolari Siciliano ha segnalato altre problematiche in questa stazione legate alla mancata illuminazione delle pensiline sui binari, ottenendo almeno il suo ripristino nei mesi scorsi.

Anche a **Milazzo** la situazione della stazione è quanto mai preoccupante. Lo ha denunciato più volte il Comitato Pendolari S.Agata ed il Comitato Pendolari Siciliani vista la condizione di totale abbandono in cui versa in particolare il parcheggio antistante la stazione, con erbacce, rifiuti e sporcizia di ogni genere. Ancor più grave è il fatto che si tratta di una delle stazioni utilizzate dai turisti nel periodo estivo per raggiungere le isole Eolie. Almeno dalle ultime dichiarazioni il Comune sembra avere l'intenzione di riaprire al più presto il bar della stazione.

Purtroppo da fine 2013 in poi si è assistito ad un lento declino, o addirittura ad una vera e propria chiusura, per alcune importanti stazioni come quella **Comiso (RG)**, che ha visto uno smantellamento dell'infrastruttura ferroviaria costante. Il tutto mentre al contrario l'aeroporto di Comiso sta ingranando verso un funzionamento ottimale, privandolo al tempo stesso di una rete di collegamenti col territorio, sopprimendo la ferrovia e lasciando una rete viaria stradale assolutamente insufficiente. RFI ha precisato che non è in atto alcun progetto di dismissione della stazione e che le opere sono finalizzate a una semplificazione degli impianti mirata al contenimento dei costi di manutenzione. Al contrario da un anno e mezzo RFI ha smantellato il secondo binario eliminando, di fatto, gli scambi e la possibilità di collegamento. La stazione ferroviaria di **Licata** non versa in migliori condizioni. L'area vive in uno stato di degrado assoluto, terra di conquista per atti delinquenti e sporcizia. Biglietteria chiusa a luglio ed agosto nella stazione di **Patti** con servizi igienici mancanti, sterpaglie, sporcizia e degrado diffuso. Una situazione incredibile visto che si tratta di un Comune con oltre 13.000 abitanti e che vede il transito di molti turisti d'estate, oltre al regolare flusso di pendolari durante l'anno.

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

Numerosi disagi sono segnalati anche sulla Stazione di **Vasto-San Salvo**, dove si assiste costantemente a casi di vandalismo. La stazione, diventata ormai un'area completamente abbandonata, vede l'assenza completa di controlli sia per quanto riguarda la struttura ferroviaria sia per il parcheggio di scambio, specialmente negli orari serali. Chiunque lascia la propria vettura nel parcheggio è costretto a mettere in conto che ci sono alte possibilità di ritrovarla danneggiata. La strada di accesso risulta sempre più disastrosa con crepe, ampie e profonde buche, cigli della strada e marciapiedi invasi dall'erba. L'area continua a risultare buia di sera e la stazione sempre più preda del degrado. Oltre ciò che il sottopassaggio che da San Salvo porta alla stazione sia interdetto al traffico quando piove non è più tollerabile.

Sempre in provincia di Campobasso, a **Baranello**, la situazione è simile. La stazione si presenta con il pavimento divelto e pericoloso, piante incolte, la vecchia sala d'attesa ed ex biglietteria sporca e abbandonata e, fino a poco tempo fa, anche l'impossibilità di obliterare il biglietto perché non c'erano i dispositivi.

Andando più a nord la situazione non cambia. In Umbria sono pessime le condizioni di molte stazioni sulla rete ex Ferrovia Centrale Umbra. A **Città di Castello** si è arrivati alla chiusura definitiva dei bagni pubblici, più volte oggetto di atti di vandalismo.

In Emilia-Romagna la **stazione di Dogato** versa in condizioni di **degrado** come fanno presente diversi utenti. Sono presenti erba alta ed attraversamenti privi di segnaletica e oggetti che non si addicono ad una stazione ferroviaria, dove ragazzi ogni giorno prendono il treno senza nessuna minima sicurezza a riguardo. Sempre in provincia di Ferrara, ad **Ostellato**, la stazione si presenta in uno stato di incuria e di sporcizia inaccettabile. I servizi igienici della



stazione anche in questo caso non sono utilizzabili, la sala di attesa è imbrattata da scritte e i pavimenti oltremodo sporchi.

Durante l'inverno l'impianto di riscaldamento è spesso fuori uso e l'edificio risulta privo di tettoia. In questo caso l'edificio è di proprietà delle Ferrovie Emilia Romagna (FER) e per questa ragione, nonostante le sollecitazioni dei cittadini, l'Amministrazione comunale di Ostellato non può intervenire per sistemare e ripulire adeguatamente la stazione ferroviaria.

In Veneto spicca in negativo, a soli due anni dai lavori di ristrutturazione, la stazione ferroviaria di **Lison**, sulla linea Venezia-Trieste, che si trova già in una situazione di profondo degrado. I sottopassi sono imbrattati da scritte, una pensilina è stata danneggiata e non mancano segnalazioni sul malfunzionamento saltuario delle obliteratrici. La stazione ferroviaria, per quanto piccola rispetto a quella ben più importante di Portogruaro, rimane un punto di riferimento molto importante per gli studenti che quotidianamente si recano alle Università di Venezia e Trieste.

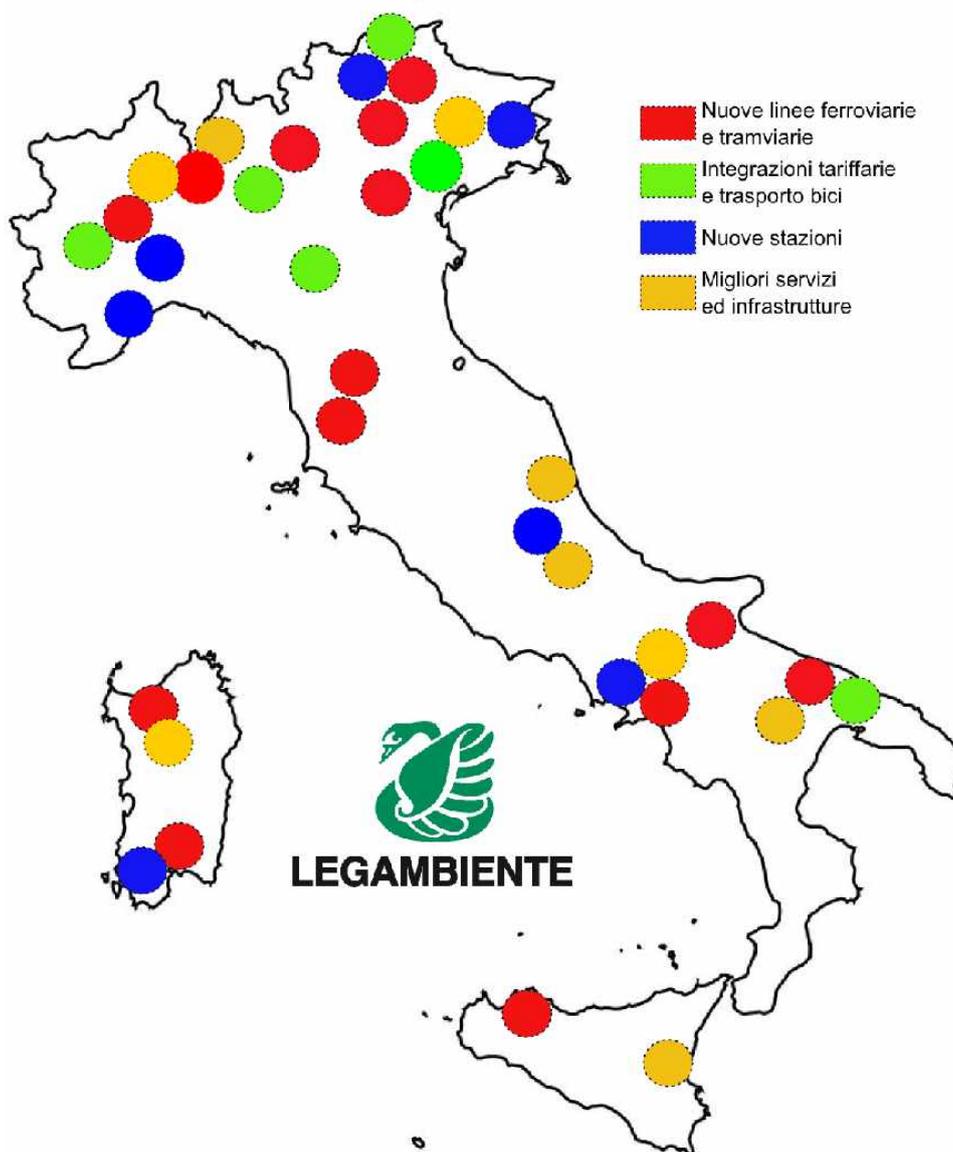
3. ... IL SOGNO DEI PENDOLARI: IL TRENO CHE VORREI

È importante sottolineare quanto di buono si stia già facendo in alcune Regioni o in singole realtà cittadine anche in Italia. Gli interventi effettuati in questi anni su alcune linee e stazioni, in diverse città, hanno permesso di migliorare la qualità della vita per chi ogni giorno prende il treno. Anche in questa edizione del Rapporto si è voluto dunque descrivere una serie di iniziative positive messe in campo per andare incontro alle esigenze dei pendolari e che, almeno in parte, incentivano il trasporto su ferro. In questo capitolo viene mostrata una panoramica di sintesi che può essere approfondita sul sito internet www.pendolaria.it

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 moderno, linee potenziate.

La possibilità di avere treni nuovi, moderni ed efficienti, insieme al tema delle infrastrutture urbane sono indubbiamente i due punti cardine su cui puntare per un adeguato svolgimento del trasporto ferroviario. Si sono voluti descrivere a tal proposito diversi esempi di recupero e valorizzazione del patrimonio ferroviario esistente, dove successivamente agli investimenti per le infrastrutture sono stati acquistati e messi in circolazione nuovi convogli.

Le buone pratiche in Italia



Nuove linee ferroviarie e tramviarie

Riapertura ed elettrificazione della linea della Val Venosta

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. Quello della ferrovia Venostana è un **modello vincente** visto che dal 2005 (anno della riattivazione), quando i



passengeri annuali erano 1 milione, si arrivò già nel 2009 ad oltre 2,7 milioni. L'elettrificazione della linea ferroviaria della Val Venosta costituisce un progetto chiave della rete ferroviaria altoatesina e consentirà di raggiungere obiettivi importanti per il trasporto pubblico perché creerà una maggiore capacità, permetterà il **cadenzamento orario di 30 minuti** delle corse ed un elevato comfort di viaggio per tutti i passeggeri.

Un altro esempio di linea ferroviaria moderna ed efficiente è quello della **Fortezza-San Candido**, in **Val Pusteria**. 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.

Dalla scorsa estate inoltre nelle stazioni di **Silandro**, **Lasa** e **Spondigna**, sempre lungo la **Ferrovia della Val Venosta**, sono state installate nuove pensiline, sottopassi e ascensori, come previsto dal processo di riammodernamento della tratta.

<http://pendolaria.it/iniziata-lelettrificazione-della-ferrovia-in-val-venosta/>

Elettrificazione della Trento-Bassano del Grappa

Il CIPE ha sbloccato **59 milioni di euro** destinandoli all' **elettrificazione del tratto non ancora elettrificato della ferrovia della Valsugana tra Bassano del Grappa e Trento di 95 km**. I lavori sono previsti dall'accordo quadro sottoscritto tra la

Provincia autonoma di Trento ed RFI, con la presentazione del **progetto di elettrificazione della linea Trento-Bassano**, che si inserisce nel quadro complessivo di un miglioramento del servizio di trasporto ferroviario, con l'**accantonamento della trazione diesel** e conseguenti evidenti vantaggi sia per la qualità del trasporto, che per le ricadute ambientali ed economiche.

Significativa anche la **riduzione dei costi** del gasolio conseguente all'elettrificazione. Ad esempio si stima che la spesa annua per il gasolio si aggiri su poco meno di 2 milioni di euro annui, quando invece la spesa annua per



la trazione elettrica della Ferrovia Trento-Malè (che effettua circa 1 mln di treni/km anno, a fronte di 1,2 milioni di treni km della Valsugana) si attesta su circa 500.000 Euro. L'elettrificazione della Valsugana avrà dunque, accanto agli evidenti benefici ambientali legati al venir meno della trazione diesel, anche rilevanti ricadute economiche, in termini di effettivo risparmio. Anche le emissioni di CO₂ verranno completamente

abbattute con l'elettrificazione della linea. Il tutto andrà quindi a beneficio dei 5.600 passeggeri che, in media, ogni giorno viaggiano lungo la tratta Trento-Bassano del Grappa, per una base annua di 1.600.000 passeggeri l'anno.

Un'altra linea che vede prospettive di crescita dopo la **Trento-Malè** che dal 2003 ha visto la realizzazione del prolungamento, di circa 10 chilometri, fino alla località turistica di **Mezzana-Marilleva**, e viene gestita da Trentino Trasporti riprendendo il tracciato di una vecchia linea.

<http://pendolaria.it/finanziata-lelettrificazione-tra-bassano-e-trento/>

Il Tram delle Valli a Bergamo

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. La linea entrata in funzione unisce Bergamo ed Albino,



12,5 km in totale, svolgendo la funzione 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. 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.

In 7 anni di esercizio sono oltre 22,5 milioni i passeggeri. Si conferma inoltre il tasso di puntualità con il 99,9% delle corse giunte a destinazione entro i 5 minuti di ritardo.

Ed il successo è costante visto che **nel 2016 sono stati oltre 3,5 milioni i passeggeri trasportati**, mentre è stato siglato il protocollo d'intesa propedeutico alla stipula dell'accordo di programma per il completamento del sistema tramviario di Bergamo attraverso la realizzazione della **Linea T2 Bergamo-Villa d'Almè**.

<http://pendolaria.it/il-successo-del-tram-delle-valli/>

La nuova tratta Arcisate-Stabio

L'Arcisate-Stabio è una tratta ferroviaria che collega il Canton Ticino svizzero al varesotto, per questo è anche nota come Mendrisio-Varese. La ferrovia, inaugurata il 22 dicembre, dopo 4 anni di ritardo, ed entrata ufficialmente in funzione il 7 gennaio, ha una lunghezza complessiva di circa **8,4 km**.

Viene così realizzato un **nuovo raccordo ferroviario a doppio binario** tra la linea ferroviaria Varese-Porto Ceresio e la linea svizzera Stabio-Mendrisio e il **raddoppio della tratta ferroviaria Arcisate-Induno Olona**.



La tratta sarà dedicata al servizio passeggeri con velocità di tracciato di 100 km/h e tre fermate tra Varese e la Svizzera: Induno-Olona, Arcisate e Gaggiolo ed avrà una **capacità di 8 treni l'ora**. Il costo dell'opera, a carico del Ministero è di 261 milioni di euro. I convogli utilizzati sono modello Flirt della casa produttrice

svizzera Stadler e saranno di proprietà di Tilo, la compagnia di trasporto transfrontaliero. Le tre stazioni presenti sul tratto italiano furono dismesse contemporaneamente all'inizio dei lavori di riqualificazione nel 2009, ed il servizio fu garantito tramite dei bus sostitutivi, fino alla nuova riattivazione avvenuta precedentemente all'inaugurazione. Ogni 30 minuti sarà disponibile un collegamento di tipo suburbano Varese-Como (S40), Como-Bellinzona (S10) e Varese-Bellinzona (S50), alternativamente in modo diretto o interscambiando a Mendrisio. Da giugno 2018 il servizio sarà prolungato da Varese a **Malpensa**, migliorando i collegamenti tra il Ticino e l'aeroporto.

<http://pendolaria.it/la-nuova-tratta-arcisate-stabio/>

Lo sviluppo del sistema ferroviario metropolitano a Torino

L'apertura del **Passante Ferroviario di Torino** e la realizzazione di un **vero sistema di linee suburbane** rappresentano un altro esempio positivo. Il sistema è composto da 8 linee ferroviarie per una lunghezza complessiva di circa 500 km, di cui 5 si incrociano all'interno del Passante di Torino, lungo 13 km, permettendo la frequenza di **un treno ogni 8 minuti**.

Sono 93 le stazioni servite con 358 collegamenti giornalieri mentre il programma di sviluppo prevede di aggiungere un'ulteriore linea, la Sfm 5, entro la fine del 2018. Il materiale rotabile è costituito da nuovi treni a doppio piano, con capienza di 800 posti, e da altri convogli acquistati dalla Regione Piemonte per un importo pari a 16,5 milioni di euro.

Ogni linea si avvale di materiale rotabile dedicato: Minuetto, TAF, Vivalto, doppio piano e carrozze media distanza MDV-C, Ale724, tutte contrassegnate da appositi loghi colorati per un'immediata riconoscibilità.

Nelle scorse settimane è stato inaugurato il cantiere per la **connessione della Torino-Ceres al nodo ferroviario metropolitano**. L'intervento da 175 milioni di euro, finanziato dalla Regione Piemonte con una quota statale pari a 20 milioni, sarà realizzato in cinque tappe. L'intervento in realtà servirà a connettere, con un tracciato da 2,7 chilometri in sotterranea, il tratto ferroviario della Torino-Ceres, che porta direttamente all'aeroporto di Torino, con il passante ferroviario della città e dunque con le stazioni di Porta Susa e Porta Nuova. Si tratta di un intervento necessario visto il dislivello esistente,

pari a circa 20 metri, tra le due infrastrutture e servirà a riconnettere la linea esistente con il passante ferroviario e l'intera rete cittadina, tanto da fare diventare la Torino-Ceres quasi una "metropolitana" verso aree chiave della città come l'Allianz Stadium, Venaria Reale e le Valli di Lanzo. La stazione di collegamento tra le due infrastrutture sarà la fermata Rebaudengo del Passante ferroviario mentre i lavori prevedono anche la realizzazione di una seconda stazione, sotterranea, che si chiamerà Grosseto.

<http://pendolaria.it/il-sistema-ferroviario-metropolitano-a-torino/>



Tram Padova

Una linea tramviaria da citare 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). L'11% dei passeggeri del trasporto pubblico di Padova utilizzano la tramvia. 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.

Inoltre sono previsti **1,1 km aggiuntivi**, da piazzale della Stazione al parcheggio retrostante la Fiera vicino al cavalcavia, per il prolungamento della linea. Un'opera da 12,5 milioni compreso l'acquisto di altri 2 "metrotram". Il nuovo tracciato tranviario, progettato per mezzi Lohr a quattro carrozze della lunghezza complessiva di 32 metri, è in gran parte rettilineo e prevede 4 nuove stazioni (Stazione, Terminal Busitalia Veneto, Tribunale e Fiera) a presidio



di un bacino di potenziali passeggeri che coinvolgerebbe università, palazzo di giustizia e uffici del nuovo complesso in fase di realizzazione vicino al tribunale ma anche quelli della Cittadella della Stanga.

<http://pendolaria.it/la-tramvia-di-padova/>

Tram Firenze

La **metrotramvia 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.



I viaggiatori al giorno sono circa 30.000 e sono **13 milioni quelli annuali**, il doppio rispetto ai 7 milioni di passeggeri stimati come obiettivo al momento dell'affidamento del servizio, su un percorso che, prima dell'arrivo della tramvia, era servito con linee di autobus che trasportavano circa 1 milione di persone l'anno. Le rilevazioni campionarie effettuate sull'utilizzo della tramvia in questi anni dicono che circa il 35/40% di chi utilizza oggi questo mezzo era solito spostarsi in auto o moto. Tutto ciò è stato possibile 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. Dal punto di vista ambientale si stimano ogni anno in **1.600 le tonnellate di CO₂ che si sono ridotte**.

Per quanto riguarda le **linee 2 e 3** (Aeroporto-Stazione e Careggi-Stazione) è fissata per febbraio 2018 la fine dei lavori mentre la messa in esercizio reale è programmata per maggio-giugno, una volta che almeno due mesi di pre-esercizio saranno trascorsi per avere l'autorizzazione finale al trasporto passeggeri dal Ministero.

<http://pendolaria.it/il-successo-della-tramvia-a-firenze/>

La riapertura e velocizzazione della Cecina-Saline di Volterra

In Toscana un ottimo esempio viene dalla riapertura di una tratta ferroviaria chiusa nel 2011, la **Cecina-Saline di Volterra**, e reinaugurata nel dicembre 2013. Già nel 2010 la linea, nonostante il lento declino dovuto alla mancanza di fondi, era stata protagonista di un protocollo d'intesa firmato tra i Comuni dell'Alta e della Bassa Val di Cecina, per il suo rilancio. Nel 2011 RFI aveva restaurato la stazione di Saline su richiesta del Comune di Volterra. Purtroppo nonostante gli sforzi la linea ha visto la chiusura.

A dicembre 2013 è stata riaperta all'esercizio ferroviario, dopo alcuni interventi all'infrastruttura. **Durante la scorsa estate** l'intervento di RFI ha previsto la **sostituzione di circa 15 km di binari**, 4 chilometri di nuova massicciata e la sostituzione dei cavi di alimentazione che controllano l'apertura e la chiusura dei passaggi a livello. L'intervento da 7 milioni di euro ha permesso il **recupero di tre minuti sulla percorrenza complessiva** sulla tratta Cecina-Saline di Volterra. **Vantaggio che si va a sommare ai minuti già recuperati in occasione della ristrutturazione del ponte di Riparbella**, su cui era necessario un

rallentamento al passaggio del treno. Adesso la tratta Cecina-Saline di Volterra si percorre, secondo i nuovi orari, in 33 minuti anziché in 36, a fronte dei 38 che ci vogliono con il pullman. Il treno diventa quindi assimilabile nei tempi di percorrenza all'auto mentre risulta maggiormente competitivo rispetto al bus. Inoltre grazie ad un lavoro di squadra tra



Comune, Università di Firenze e Regione Toscana è stato recentemente ottenuto un finanziamento che servirà a dar forza a percorsi turistico-culturali a partire dalla Stazione di Saline di Volterra e che vedranno appunto la linea ferroviaria al centro delle iniziative.

<http://pendolaria.it/la-riapertura-e-velocizzazione-della-cecina-saline-di-volterra/>

Il recupero della Foggia-Lucera

Un esempio di recupero di vecchie infrastrutture ferroviarie non più utilizzate è in Puglia. Si tratta dei 21 km Foggia-Lucera che nel Luglio 2009, dopo 42 anni, è stata riattivata e da allora 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.



<http://pendolaria.it/il-recupero-della-foggia-lucera/>

Il collegamento Bari-Aeroporto

Un collegamento ferroviario importante e di successo è quello della linea tra Bari Centrale e l'Aeroporto, inaugurata nel 2013 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. La tratta di circa 7,7 km è stata realizzata grazie al finanziamento di 81 milioni di euro provenienti da fondi nazionali e comunitari. Il primo anno della linea ha segnato un successo clamoroso. Sono stati infatti 240.000 i viaggiatori totali, con numeri in costante ascesa sin da luglio 2013, data di attivazione del servizio, che confermano come la nuova "metro" per l'aeroporto abbia rappresentato la giusta risposta alle esigenze di cittadini e turisti.



Il primo anno della linea ha segnato un successo clamoroso. Sono stati infatti 240.000 i viaggiatori totali, con numeri in costante ascesa sin da luglio 2013, data di attivazione del servizio, che confermano come la nuova "metro" per l'aeroporto abbia rappresentato la giusta risposta alle esigenze di cittadini e turisti.

<http://pendolaria.it/il-collegamento-bari-aeroporto/>

La metropolitana di superficie a Salerno

Nonostante i numerosi anni di ritardi ed i contenziosi verificatisi tra la Regione Campania ed il Comune è finalmente entrata in funzione nel Novembre 2013 la linea di metropolitana leggera di Salerno con uno stop provvisorio tra aprile e giugno 2014 a causa di una carenza di fondi gestionali, superato grazie ad un accordo tra Trenitalia e Regione Campania. 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.** Dopo la riattivazione del servizio le corse totali tra Salerno Centrale e Arechi sono state dapprima 48, equivalenti a 24 coppie di treni, mentre recentemente sono state aggiunte altre 10 corse totali, garantendo una frequenza di un treno ogni mezz'ora nelle fasce orarie più frequentate.



<http://pendolaria.it/la-metropolitana-di-superficie-a-salerno/>

Successo per il tram di Palermo

Un'altra buona notizia dal Sud è quella di Palermo, dove sono in servizio **4 nuove linee di tram** da fine 2015. Si tratta di un sistema con una lunghezza di 14,2 km. I lavori per tutte e tre le linee furono avviati nel 2007. Il successo è già evidente con il **30% dei biglietti venduti in più** alla fine del 2016 rispetto al lancio del servizio ed almeno **25.000 passeggeri al giorno**. È prevista la realizzazione di altre tre linee che andranno ad aggiungersi a quelle già esistenti entro il 2021.



<http://pendolaria.it/successo-per-il-tram-di-palermo/>

La metrotranvia di Sassari

La **metrotranvia di Sassari** rappresenta un altro esempio positivo da raccontare, tra i pochi 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 il passaggio di un treno ogni 15 minuti su un percorso di 4,5 km e 7 fermate, con una media di oltre 3.000 passeggeri al giorno. E la città di Sassari punta ancor di più sulla metropolitana leggera con un **piano da 67 milioni di euro**. Il primo passo è stato già compiuto: ossia un accordo tra la regione, l'Arst e l'amministrazione comunale. L'accordo impegna i tre enti ad attivarsi per il prolungamento della linea della



metropolitana di superficie. Gli interventi che dovranno essere compiuti prevedono la realizzazione di un tracciato lungo circa 2 km, quello che è stato definito il secondo lotto del tracciato “Santa Maria di Pisa-Sant’Orsola” e la costruzione del terzo lotto del tracciato “Sant’Orsola-Li Punti”.

<http://pendolaria.it/la-metrotranvia-di-sassari/>

La metrotranvia di Cagliari

Anche a **Cagliari** è in funzione dal 2008 una moderna metrotranvia su una linea, la L1, di 6,3 km di lunghezza per 7 fermate. 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 con 4 tram in servizio e sono utilizzate da oltre 5.000 persone al giorno. Il progetto complessivo prevede la realizzazione di altre 7 linee metrotranviarie con un investimento della Regione Sardegna pari a 319 milioni di Euro. Dal 2015 è inoltre operativa la nuova tratta di 1,7 km e 3 fermate, quasi tutta realizzata su viadotto, che collega il capolinea di Gottardo al Policlinico universitario di Monserrato.



La Regione nel 2017 ha messo a disposizione **320 milioni di euro per un collegamento tra Cagliari e l'area vasta del capoluogo sino a Settimo, Sestu, Elmas, Sinnai**. Il progetto per allargare la rete di metrotranvia all'area vasta di Cagliari prevede **6 linee aggiuntive** alle due già definite su Cagliari, suddivise per colore (verde, marrone, azzurra, celeste, blu, bordeaux), per una lunghezza complessiva di **35,65 km** che interessa, oltre il capoluogo, Quartu Sant’Elena, Elmas, Sinnai, Settimo San Pietro, Monserrato, Quartucciu, Selargius e Sestu.

<http://pendolaria.it/la-metrotranvia-di-cagliari/>

Integrazioni tariffarie e trasporto bici

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.

Le nuove Velostazioni

Spazi abbandonati che vengono rigenerati e parcheggi preesistenti resi depositi adeguatamente sorvegliati nei pressi delle stazioni, dove viaggiatori e pendolari possono prendere il treno giungendovi in bicicletta anziché in auto, sapendo di poter contare su un luogo sicuro, situato in una zona strategica. Questi sono i **vantaggi per chi decide di utilizzare i servizi messi a disposizione dalle velostazioni**, oltre che supportare la mobilità sostenibile e il miglioramento della qualità dell'aria, e disincentivare l'utilizzo delle auto incrementando quello delle biciclette. Tra le varie installazioni presenti in Italia **sono di esempio le velostazioni di Rimini 'Bike Park', di Cesano Maderno, di Busto Arsizio e di Como Borghi**.

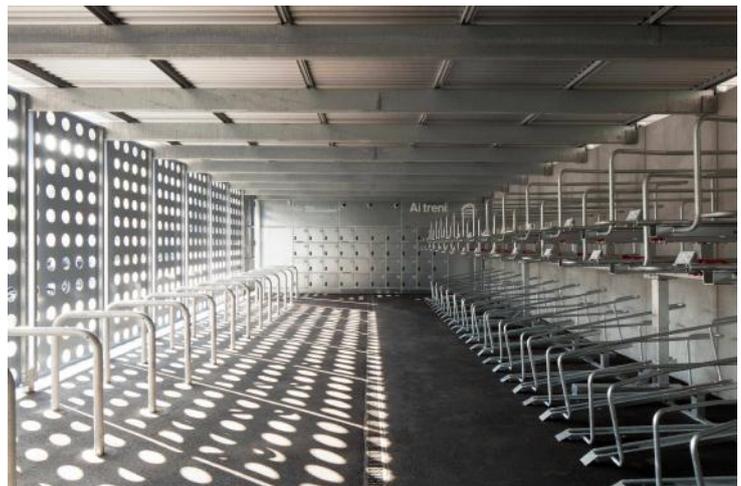
La prima, quella di **Rimini**, è stata inaugurata il 23 settembre scorso ed oltre al servizio di parcheggio custodito di biciclette in prossimità dello snodo ferroviario e dei percorsi dell'anello verde e della pista ciclabile del lungomare, mette a disposizione anche il noleggio di cicli di ogni tipo (cargo bike, passeggini, hand bike, city bike e tandem), personale qualificato per la riparazione e manutenzione in ciclofficina e punti per la ricarica dei mezzi elettrici. L'intervento riminese si inserisce in una più ampia azione strategica della Regione Emilia-Romagna dalla quale è stato possibile ottenere un contributo di 75.000 euro alla quale se ne aggiungono altrettanti a carico del Comune. Con la Carta dei Servizi invece i **pendolari della Brianza**



possono accedere gratuitamente al nuovo deposito realizzato nei pressi della stazione delle Ferrovie del Nord di **Cesano Maderno**. Dal 2015 sono disponibili 160 stalli video-sorvegliati, accessibili dalle 05.30 del mattino alle 00.30 previa autorizzazione ottenuta a seguito della compilazione di un semplice questionario. La struttura è stata inserita tra le 40 migliori opere presentate al Premio Internazionale di Architettura Barbara Capocchin e selezionata tra le 5 opere italiane candidate al Premio Piranesi 2017 che si è tenuto a Pirano. Inoltre è stata compresa nella pubblicazione “Year Book” realizzata dal Consiglio Nazionale degli Architetti che ha scelto nel panorama italiano 67 opere, ha partecipato al Convegno “Architects meet in Selinunte 2016 /Now Next” ed è comparsa sulla relativa pubblicazione, è stata inserita nella Rassegna dell’Architettura Italiana realizzata dall’ANCE sul numero 450 dell’Industria delle Costruzioni ed è infine stata pubblicata su “Progetti e Concorsi de Il Sole 24 Ore” nel dicembre 2015.

Grande attenzione all’architettura della struttura è stata data anche alla stazione **Como Borghi**. La facciata è realizzata con elementi prefabbricati forati in lamiera porcellanata mentre la pavimentazione in asfalto fa emergere distintamente l’uso del ferro zincato. Tale progetto, che permette il parcheggio di 90 cicli, ha

visto il contributo della Fondazione Cariplo (130 mila euro), del Comune di Como (30 mila euro) e la collaborazione con Ferrovie Nord e Poliedra Politecnico di Milano nell’ambito del progetto europeo BiTiBi (Bici-Treno-Bici). All’interno dello stesso sono presenti ulteriori 14 stazioni (alle quali se ne aggiungeranno 5 entro la fine del 2018) tra cui **Busto Arsizio**, realizzata riqualificando il parcheggio già esistente e garantendo l’accoglienza di 105 biciclette. Le tessere usate per l’accesso sono la ‘ITINERÓ o la ‘IO VIAGGIÓ, che vanno abilitata sulla propria MY PAGE sul sito di TRENORD. Sulle stesse tessere è possibile caricare il proprio titolo di viaggio.



<http://pendolaria.it/le-nuove-velostazioni/>

L’integrazione intermodale in Alto Adige

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**. Sempre dal 2012 la Provincia ha istituito un abbonamento con durata di 365 giorni valido su tutti i mezzi di trasporto pubblico denominato “**Alto Adige Pass**” che funziona con un sistema di tariffazione progressiva a scalare ed una carta prepagata (collegata ad un conto bancario).

<http://pendolaria.it/integrazione-intermodale-in-alto-adige/>

L'integrazione tariffaria in Lombardia

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 ed è arrivato al 30% da gennaio 2014.

<http://pendolaria.it/lintegrazione-tariffaria-in-lombardia/>



In Piemonte è attivo il BIP

Un altro esempio positivo viene dal **Piemonte** dove dal 1 Dicembre 2014 è attivo il **Biglietto Integrato Piemonte, BIP**, un innovativo sistema di bigliettazione elettronica e che ha già visto un notevole successo con oltre 600.000 attivazioni nel primo anno. Si tratta di una semplice card personale valido per tutti gli spostamenti (al momento nelle province di Torino, Cuneo, Asti e Biella).

La BIP Card sostituisce quindi il tradizionale abbonamento e permette di **caricare su un'unica tessera** i titoli di viaggio e le iscrizioni a diverse tipologie di servizio di trasporto pubblico e mobilità.

<http://pendolaria.it/in-piemonte-e-attivo-il-bip/>



La Card UNICA Veneto

Per rendere più semplice e più efficiente il sistema di trasporto nel Veneto, in primis per i cittadini e i pendolari ma anche per i turisti, è nata **la nuova smart card nominativa e personale denominata “Unica Veneto”**, nella quale si possono caricare i titoli di viaggio di **diverse società di trasporto pubblico**. La sua realizzazione deriva da un progetto voluto dalla Regione Veneto (prima regione italiana in cui viene attivato questo genere di carta) e attuato da Trenitalia e Dolomiti Bus.



“Unica Veneto” ha le dimensioni di una carta di credito ed è equipaggiata con tecnologia contactless, che consente di leggerne il contenuto senza la necessità di inserirla nel lettore. Si possono caricare gli abbonamenti Trenitalia e Dolomiti Bus, i biglietti, i carnet e tutti i titoli di viaggio di entrambe le società (acquistabili anche on line), anche se l'obiettivo è quello di acquisire

numerosi altri partner. Le prime 10mila card emesse da Trenitalia e da Dolomiti Bus entro il 30 giugno 2017 sono state consegnate gratuitamente.

<http://pendolaria.it/la-card-unica-veneto/>

“Mi Muovo” in Emilia-Romagna

In **Emilia-Romagna**, sin 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 Muovo**” e “**Mi Muovo 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. 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 Muovo in bici**”, grazie all’adesione dei Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti. Dal settembre 2018 la carta “Mi Muovo” diventerà anche un borsellino elettronico per tutti i cittadini, per acquistare biglietti singoli di autobus e treni regionali. Tutti gli **abbonati**, mensili o annuali, al servizio ferroviario regionale non dovranno più pagare un doppio abbonamento ma **potranno viaggiare gratuitamente sugli autobus di 13 città** (i 9 capoluogo più Imola, Carpi e Faenza) se queste sono il punto di partenza o arrivo del proprio abbonamento ferroviario. Si tratta di un **risparmio medio annuo** di circa **180 euro** per **36 mila** abbonati, studenti e lavoratori pendolari.



<http://pendolaria.it/mi-muovo-in-emilia-romagna/>

Il biglietto ferroviario integrato in Puglia

Un’ altra buona pratica da segnalare è quella dell’introduzione del **biglietto ferroviario integrato in Puglia**. Nel corso del 2014 sono infatti entrati in vigore gli accordi per la tariffazione unica tra **Ferrotramviaria, Trenitalia e Ferrovie Appulo Lucane**. Solo il bacino d’utenza legato all’accesso all’aeroporto di Bari Palese coinvolge circa **un milione di abitanti** mentre sono 116 le località servite in tutta la Regione (a cui si aggiungono quelle della Basilicata per FAL).

<http://pendolaria.it/il-biglietto-ferroviario-integrato-in-puglia/>



Nuove stazioni



In Alto Adige nuove stazioni a Brunico Nord e Bolzano Casanova

Dalla linea della Val Pusteria 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. Nel corso del 2014 un’altra stazione è stata aggiunta sulla linea Bolzano-Merano. Si tratta della fermata **Casanova**,

nell'omonimo quartiere di Bolzano, dove è previsto il passaggio di un collegamento all'ora da e per il Centro (il cui viaggio dura 7 minuti). Ed **una nuova stazione lungo la linea del Brennero verrà realizzata a San Giacomo, per un costo di circa 3 milioni di euro**, frazione del comune di Laives situata all'ingresso sud di Bolzano. L'opera era prevista dall'accordo quadro 2016-2025 sottoscritto fra Provincia e RFI. Le caratteristiche tecniche della nuova stazione prevedono la realizzazione di due pensiline coperte lunghe 250 metri, di una sala d'attesa, di un sottopassaggio pedonale, nonché di ascensori e rampe in grado di servire ognuno dei due binari.

<http://pendolaria.it/in-alto-adige-nuove-stazioni-a-brunico-nord-e-bolzano-casanova/>

La nuova stazione di Cividale ed il progetto per Gemona

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.

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

Importante novità è la **riapertura della linea Sacile-Maniago** con 22 treni al giorno al posto dei 13 attivi in passato. Il progetto finale, voluto dalla Regione e Ferrovie dello Stato, si compirà entro la fine del 2018 quando verrà riattivata l'intera tratta su ferro fino a Gemona. Al momento da Maniago a Gemona via Pinzano, il collegamento continuerà con l'utilizzo degli autobus in orari coordinati con quelli dei treni, mentre da dicembre del 2018 tutta la linea sarà percorribile via treno. La nuova strutturazione del servizio porterà con sé anche **riduzioni di tempi di percorrenza** rispetto al passato: da Sacile a Pinzano il tragitto verrà compiuto in 78 minuti rispetto ai 100 in precedenza, mentre da Sacile a Maniago serviranno 34 minuti rispetto ai 65 precedenti. Infine da Sacile ad Aviano la percorrenza sarà di 15 minuti rispetto ai 39 precedenti.



<http://pendolaria.it/la-nuova-stazione-di-cividale-ed-il-progetto-per-gemona/>

L'elettrificazione della Alba-Bra e l'inaugurazione della stazione di Alba

A seguito dell'elettrificazione, avvenuta il 17 dicembre 2016, della **linea ferroviaria Alba-Bra**, che permette di avere collegamenti con Torino ogni ora con treni Taf e Jazz, è stata prevista anche la

riqualificazione di tutte le stazioni della linea.

Sono stati infatti innalzati a 55 cm i marciapiedi secondo lo standard europeo previsto per i servizi ferroviari metropolitani, sono stati inseriti percorsi tattili per gli ipovedenti e installate luci a LED ad alta efficienza energetica, inoltre, sono stati rinnovati segnaletica, arredo e monitor. Ciò è stato realizzato grazie al finanziamento congiunto di Regione Piemonte e RFI,



che hanno investito rispettivamente 8,87 e 8,5 milioni di euro. Un ulteriore intervento di restyling è stato attuato presso la stazione di Alba che è stata inaugurata il 18 dicembre scorso, per migliorarne anche l'edificio, la facciata esterna ed i servizi igienici.

<http://pendolaria.it/la-riqualificazione-della-stazione-di-alba/>

La stazione di Bordighera dopo il restyling

All'interno del progetto di RFI per il nuovo ponte ferroviario che sovrasta la foce del torrente Borghetto, in provincia di Imperia, si trova l'intervento di **riqualificazione della stazione di Bordighera** che è stata inaugurata il 19 dicembre 2017. Sono

stati investiti quasi 4 milioni di euro per la sistemazione completa del fabbricato principale e della pensilina esterna, per l'installazione di due nuovi ascensori e di monitor che preannunciano sui binari arrivi e partenze e per il potenziamento dell'illuminazione a led nel sottopasso che dal primo binario conduce al secondo. Inoltre, per evitare ulteriori danni, è risultata necessaria l'installazione di un servizio di video sorveglianza.



<http://pendolaria.it/la-stazione-di-bordighera-dopo-il-restyling/>

Inaugurazione delle nuove stazioni di L'Aquila Sassa NSI e L'Aquila San Gregorio

L'inaugurazione delle **due nuove fermate, L'Aquila Sassa Nucleo Sviluppo Industriale e L'Aquila S. Gregorio** offre nuove opportunità di viaggio per i pendolari e maggiore capillarità nei collegamenti anche in Abruzzo. Poste rispettivamente sulla linea Terni-Rieti-L'Aquila e sulla L'Aquila-Sulmona sono state realizzate in meno di diciotto mesi ed hanno richiesto un investimento complessivo di RFI di circa 2 milioni di euro. La realizzazione delle due fermate, insieme a quella della metro di superficie del capoluogo abruzzese, rientra nell'ambito del programma di investimenti individuato dal Governo per il superamento dell'emergenza nelle zone dell'Abruzzo colpite dal sisma del 6 aprile 2009. L'intervento complessivo ha un valore di circa 30 milioni di euro per un'estensione di circa 40 km.



La nuova fermata L'Aquila Sassa Nucleo Sviluppo Industriale si trova precisamente fra le attuali stazioni di Sassa Tornimparte e L'Aquila. L'attivazione commerciale della nuova fermata sarà seguita dalla riorganizzazione complessiva del nuovo assetto viario che interesserà l'intera zona circostante, che si estende tra l'attuale stazione di Sassa Tornimparte ed il centro commerciale denominato L'Aquilone (dove verrà realizzata una nuova fermata ferroviaria). L'intero intervento contribuirà a riqualificare e connettere un'importante area urbana della città de

L'Aquila, nella quale si trovano l'Ospedale, sedi universitarie e diverse attività commerciali.

Per quanto riguarda la fermata L'Aquila San Gregorio, situata fra le attuali stazioni di San Demetrio nè Vestini e Paganica, l'obiettivo è soprattutto riferito al **servizio metropolitano**: è dotata di un piazzale esterno per parcheggio auto e costituisce l'area di interscambio modale ferro-gomma.

Entrambe le due nuove stazioni sono dotate di marciapiedi alti 55 cm per facilitare l'accesso ai treni, di percorsi tattili per ipovedenti e di rampe per il superamento delle barriere architettoniche. Sono attrezzate con pensiline per l'attesa dei viaggiatori, panchine, bacheche con quadri orari di arrivi/partenze, cestini portarifiuti ed impianti di diffusione sonora per l'informazione dinamica sull'andamento della circolazione ferroviaria, nonché di obliteratrici per la convalidazione dei titoli di viaggio.

<http://pendolaria.it/due-nuove-fermate-per-laquila/>

Le nuove stazioni della Campania

Stazioni riqualificate, moderne e pensate da artisti e architetti, sono state **realizzate negli ultimi anni in Campania** all'interno del progetto di sistema metropolitano regionale (complessivamente sono 35 le stazioni nuove o ristrutturate, con l'ultima apertura della stazione "Municipio").

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.

Un ultimo riconoscimento va alla nuova **stazione Toledo** del metrò che si è anche aggiudicata l' *international tunnelling association* nella categoria "innovative use of underground spaces". Un importante premio a livello internazionale.

<http://pendolaria.it/le-nuove-stazioni-della-campania/>



La nuova stazione Elmas Aeroporto

Anche l'aeroporto di Cagliari è collegato al resto della città via treno. Dalla **nuova stazione 'Elmas Aeroportó** è possibile raggiungere la stazione del capoluogo in **circa 6 minuti**. La frequenza dei collegamenti è di circa 1 treno ogni 20 minuti da poco dopo le 5 del mattino a poco dopo le 21.



Cagliari è entrata dunque nel novero dei pochi scali italiani (come Roma-Fiumicino, Milano-Malpensa, Torino, Bari, Reggio Calabria e Pisa) che offrono ai propri passeggeri e visitatori l'utile ed economica opzione del trasporto su rotaia.

<http://pendolaria.it/la-nuova-stazione-elm-as-aeroporto/>

La riapertura della Stazione di Giave

Grazie alla costanza e la tenacia della prima cittadina giavese, supportata dai suoi colleghi dell'Unione dei Comuni del Meilogu, si è ottenuta la **riattivazione della stazione di Giave**, in provincia di Sassari. Il tutto realizzato dopo una serie di proteste, lettere alla Regione, RFI, Trenitalia e al ministero dei Trasporti, oltre che a due interrogazioni in Consiglio regionale. Da domenica 10 settembre 2017 la stazione ferroviaria di Giave è ritornata in funzione dopo che già nel 2005 fu trasformata in semplice fermata con l'attivazione di un unico binario per la corsa, fino alla chiusura definitiva nel 2015, venendo così a mancare indispensabili servizi e assistenza ai viaggiatori e incrementare lo spopolamento, specialmente nelle aree interne. La riattivazione, che doveva essere solo sperimentale fino al cambio di orario di dicembre, periodo in cui è stato monitorato il numero di passeggeri che utilizzavano la fermata, è stata prolungata fino a giugno del 2018. Data la ristrutturazione della stazione a cui ha provveduto RFI nel periodo antecedente la riapertura e nel mese di dicembre 2017 e il costo zero per il mantenimento del servizio, ci si auspica che questo non venga più interrotto.

<http://pendolaria.it/la-riapertura-della-stazione-di-giave/>



Migliori servizi ed infrastrutture

Le informazioni in tempo reale sui TILO

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.



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.

<http://pendolaria.it/le-informazioni-in-tempo-reale-sui-tilo/>

Potenziamento per la linea Venezia-Vienna

Il 12 Dicembre scorso, presso la stazione Santa Lucia sita nel rinomato capoluogo veneto, è stato inaugurato il **nuovo treno "Spirit of Venezia" che serve la tratta Venezia-Udine-Villach-Vienna**. Si tratta di un



Railjet, un convoglio ferroviario a lunga percorrenza che può raggiungere **elevate velocità**, caratterizzato da un'architettura interna confortevole, dotato di servizi digitali e studiato anche per i passeggeri con limitate capacità motorie.

Effettua la tratta in circa 7 ore e mezza con due partenze giornaliere da Venezia e due da Vienna. Il potenziamento di tale servizio rappresenta un'importante occasione di sviluppo delle relazioni e dell'offerta turistica di entrambi i Paesi. Da sempre il Veneto e Venezia in particolare, sono tra le mete più ambite della clientela d'oltreconfine.

<http://pendolaria.it/potenziamento-per-la-linea-venezias-vienna/>

I treni fast Torino-Milano

Dal 30 gennaio 2017, sulla linea Torino-Milano sono entrati in servizio i **treni Fast, convogli regionali che vanno a sostituire i treni Frecciabianca soppressi**.

Richiesti dell'Agenzia per la mobilità piemontese e finanziati dalla Regione, coprono le fermate Torino Porta Susa, Vercelli, Novara, Rho e Milano Porta Garibaldi con un tempo di percorrenza di **1 ora e 33 minuti** ad un costo di €12.45 per un posto in 2° classe. Per i pendolari che viaggiano con più frequenza lungo questa tratta è possibile acquistare un abbonamento mensile al costo di €159.10, di molto inferiore rispetto a



quello con i treni ad alta velocità poiché i convogli regionali godono di contributi per il trasporto pubblico.

<http://pendolaria.it/i-treni-fast-torino-milano/>

Elettrificazione per la linea Ascoli-Porto d'Ascoli

Nel 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 garantendo un servizio più moderno, meno inquinante e più fruibile. Infatti, con i nuovi treni ed eliminando il passaggio a livello al chilometro 5, 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.

Questo felice risultato del costo complessivo di 9,8 milioni di euro, 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 e 288.000 euro stanziati dalla Provincia

stessa. I risultati in termini di viaggiatori sono chiari: la modernizzazione della linea ha prodotto un **aumento di viaggiatori del 30%**, circa 3 milioni di unità complessive l'anno.

<http://pendolaria.it/elettrificazione-per-la-linea-ascoli-porto-dascoli/>

Le nuove 18 linee turistiche

L' Italia possiede **6.650 km di ferrovie dismesse** che, se adeguatamente risistemate e gestite, potrebbero essere formidabili opportunità di promozione turistica per aree di rilievo naturalistico e archeologico. I paesaggi in cui scorrono i binari sono infatti spesso splendidi: gli Appennini, i laghi della pianura Padana, la Sicilia, le campagne toscane e le montagne sarde sono solo alcuni esempi. Grazie alle legge 128, entrata in



vigore lo scorso 7 settembre, in **18 aree di particolare pregio naturalistico e/o archeologico verranno istituite linee a uso turistico**, alcune delle quali già attive da tempo come la Sulmona-Castel di Sangro o di recente riattivazione come la Avellino-Rocchetta Sant'Antonio approfondite di seguito.

Le altre tratte incluse sono:

Cosenza-San Giovanni in Fiore, Palazzolo-Paratico, Sacile-Gemona, Castel di Sangro-Carpinone, Ceva-Ormea, Mandas-Arbatax, Isili-Sorgono, Sassari-Palau Marina, Macomer-Bosa,

Alcantara-Randazzo, Castelvetro-Porto Palo di Menfi, Agrigento Bassa-Porto Empedocle, Noto-Pachino, Asciano-Monte Antico, Civitavecchia-Capranica-Orte, Fano-Urbino.

Entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, dovrà essere adottato un provvedimento (come espresso nell' articolo n. 2) che individui altre tratte ferroviarie a uso turistico tra quelle dismesse o sospese. Inoltre, i rotabili che vi potranno circolare sono i treni ordinari e i treni storici e turistici iscritti nel registro di immatricolazione nazionale, oltre ai ferrocicli (veicoli a pedalata naturale o assistita).

<http://pendolaria.it/le-nuove-18-linee-turistiche/>

Il successo della Transiberiana d'Italia

Della linea ferroviaria **Sulmona-Castel di Sangro** se ne è parlato molto negli ultimi anni a causa della chiusura per mancanza di fondi. Fortunatamente nel Maggio 2014 la tratta ha visto la riapertura all'esercizio almeno come **ferrovia turistica** denominata "*Ferrovia del Parco*". La Sulmona-Castel di Sangro è lunga 76 km e costituisce un vero e proprio capolavoro dell'ingegneria ferroviaria italiana. Per questa riapertura sono utilizzati treni composti da rotabili storici che viaggeranno a calendario e che potranno anche essere noleggiati. Locomotive a vapore e carrozze in legno primi del '900 sono i mezzi che



condurranno i visitatori. In tre anni di riapertura (fino a Maggio 2017) sono stati oltre **30mila i passeggeri di questa linea**.

<http://pendolaria.it/il-successo-della-transiberiana-ditalia/>

Riaperta a scopo turistico la Avellino-Rocchetta

Anche se solo per fini turistici è stata inaugurata la **riapertura della linea Avellino-Rocchetta con 1 treno storico** che è tornato a collegare la Puglia all'Irpinia. Dopo anni, quindi, i treni ritorneranno a circolare lungo la Avellino-Rocchetta Sant'Antonio dalla Puglia fino a Lioni con la riapertura a scopo turistico della tratta ferroviaria. La Regione ha permesso con il contributo di **20 milioni** di riattivare la ferrovia che al momento vede tutti gli interventi di ripristino completati sui primi 40 km della linea, sui 120 km totali.



I passeggeri sperimenteranno il fascino delle storiche carrozze *Centoporte* – risalenti agli anni '20 e '30 e Corbellini - degli anni 50 e – trainati da una locomotiva diesel degli anni 60 - potranno vivere l'esperienza di un viaggio indietro nel tempo, nel cuore verde dell'Irpinia. Lungo il percorso si incontrano 31 stazioni, 58 tra viadotti e ponti metallici e 19 gallerie, manufatti di pregevole valore architettonico e ingegneristico.

<http://pendolaria.it/riaperta-a-scopo-turistico-la-avellino-rocchetta/>

Le novità di Ferrovie Appulo Lucane

Dopo l'inaugurazione nel marzo 2016 della Velostazione a Bari ed il costante svecchiamento della flotta circolante sia in Puglia sia in Basilicata le FAL vanno segnalate per la nuova **free wi-fi zone**. **Le 12 stazioni FAL** infatti diventano aree hot spot WiFi nelle quali si può navigare gratuitamente. Altra novità è 'l'alberello Oscar' per ricarica veloce e gratuita di smartphone e tablet, già attivi a Bari Centrale, progettati da Energy by Oscar, una start up pugliese fondata da 4 giovanissimi soci e vincitrice della prima edizione del



bando Start & Smart promosso da Ministero dello Sviluppo Economico e Invitalia.

<http://pendolaria.it/le-novita-di-ferrovie-appulo-lucane/>

Nuovi treni per la Circumetnea

Dal maggio 2016 scorso è iniziato il servizio commerciale del primo **treno Vulcano**, il nuovo convoglio della ferrovia Circumetnea, al termine del periodo di prove in linea fra Catania e Randazzo. Si tratta del primo di 4 treni, di cui uno deve ancora essere consegnato. Il valore della commessa è di 14.760.000 di euro, che la Società Newag ha realizzato in esecuzione di un primo contratto applicativo all'interno di un più ampio Accordo Quadro relativo a 10 Unità di Trazione. Un cambio necessario considerando i 45 anni di età media del resto della flotta in esercizio e che l'ultimo treno introdotto sulla linea risaliva a 25 anni fa.



<http://pendolaria.it/nuovi-treni-per-la-circumetnea/>

nell'ambito della campagna



Pendolaria è la storica campagna di denuncia di Legambiente dedicata ai treni regionali e locali, al pendolarismo ed alla mobilità urbana, nata per contribuire a creare un trasporto ferroviario regionale e locale moderno, per città meno inquinate e più vivibili.

Sono circa **3 i milioni di pendolari** che ogni giorno si spostano in treno per raggiungere i posti di lavoro e di studio tra carrozze sovraffollate, degrado, ritardi. Anno per anno facciamo il punto sul trasporto pendolare nel nostro Paese denunciando l'inadeguatezza del servizio, proponendo soluzioni concrete per un trasporto ferroviario regionale e locale moderno, **al passo con l'Europa**. Chiunque ha avuto la possibilità di viaggiare negli ultimi anni in una qualsiasi città europea ha avuto la possibilità di apprezzarne la qualità e l'efficienza del servizio ferroviario regionale, notando un costante miglioramento di questi servizi. Una ragione sta sicuramente nel vero ritardo infrastrutturale del nostro Paese che ha i suoi dati più rilevanti proprio nelle aree urbane.

Si tratta di un'Italia a due velocità: il successo dei Frecciarossa da una parte e i tagli a Intercity e treni regionali dall'altra con una forte emergenza al sud. In Italia aumentano le persone che viaggiano in treno, ma con dinamiche molto differenti da Nord a Sud. Un Paese dunque con sempre più treni di serie A e B, dove si evidenzia in alcune città una vera e propria emergenza per i pendolari, mentre al sud come una grande questione nazionale.



LEGAMBIENTE

Via Salaria 403 | 00199 Roma
tel. 06862621 | fax 0686218474
legambiente@legambiente.it
www.legambiente.it

