

Pendolaria



LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO

LEGAMBIENTE

Primo Rapporto sul trasporto pendolare ferroviario nelle città italiane

Novembre 2006

Uno dei fenomeni sociali più rilevanti che attraversa la società italiana e che negli ultimi venti anni ha modificato profondamente la sua organizzazione sociale e territoriale. **Ogni giorno oltre un milione e seicentomila persone salgono sui treni per raggiungere scuole, università, posti di lavoro.** Questi numeri in costante crescita da un decennio raccontano solo in parte una realtà che si articola nelle principali aree metropolitane italiane ma che è accomunata da uguali problemi e bisogni. Treni sovraffollati, ritardi, carrozze vecchie e sporche, orari che non coincidono con necessità di spostamento e con autobus locali, biglietti diversi e nelle stazioni servizi inefficienti, mancanza di parcheggi. Sono questi i problemi che lamentano i cittadini che ogni mattina scelgono il treno per muoversi. Rispondere a queste domande, dare una prospettiva alla crescita del trasporto ferroviario pendolare nelle principali città italiane è dunque una grande questione nazionale. L'agenda politica nazionale e le strategie dei trasporti se ne devono occupare. Non farlo significa condannare le città italiane a uno stato di inquinamento e di congestione per i prossimi decenni, relegare i cittadini pendolari a un destino di sopravvivenza quotidiana tra disservizi e ritardi.

L'anomalia italiana nel panorama europeo è che il tema del trasporto ferroviario pendolare semplicemente non riesce a trovare uno spazio nel confronto sulle politiche della mobilità a livello nazionale e regionale. Eppure **il bacino della domanda è 8 volte superiore a quello che ogni giorno si sposta sui treni a percorrenza nazionale (un milione e seicentomila contro 200mila circa), può ambire a togliere una quota relevantissima di spostamenti che oggi avvengono in**

automobile nelle aree metropolitane italiane. Merita dunque almeno altrettanta attenzione di chi si muove sui treni Eurostar, su un Tir o in auto. Invece le risorse per il servizio ferroviario regionale sono sempre quelle del 2000 – neanche aggiornate al tasso di inflazione – a fronte di una domanda in costante crescita. **L'intero ammontare dei contratti di servizio tra le Regioni italiane e Trenitalia è pari a 1,4 miliardi di Euro, ossia meno di qualunque delle decine di autostrade che si vorrebbero costruire nel nostro Paese.**

Nella Finanziaria 2007 finalmente si può intravedere un piccolo segnale di attenzione, è previsto un fondo di 100milioni di Euro l'anno nel prossimo triennio per finanziare, con un contributo massimo del 75%, l'acquisto di treni regionali, metro e autobus destinati al trasporto pubblico locale. Ma questi 100 milioni di Euro divisi tra le Regioni italiane sono veramente poca cosa sia rispetto ai problemi della rete che all'attenzione che viene posta nei confronti di altri investimenti nel settore dei trasporti. La scorsa settimana il Ministro dei Lavori Pubblici Antonio Di Pietro ha presentato il "Piano delle priorità infrastrutturali", un lavoro di selezione tra l'infinito elenco di opere della Legge Obiettivo esito del confronto con le Regioni. L'obiettivo è di realizzare 50-60 miliardi di investimenti infrastrutturali in 5 anni (10 miliardi di Euro ogni anno), un elenco che comprende centinaia di chilometri di nuove autostrade (Brebemi, Passante autostradale di Bologna, Corridoio Tirrenico, Pedemontana Lombarda solo per citare le più note), il completamento dell'Alta Velocità Torino-Napoli e l'estensione verso Bari, Lione, Venezia. Un Piano che non presenta alcuna strategia dei trasporti, dove le aree urbane sono citate per alcune linee metropolitane (a Roma e Milano) e la parola pendolari non esiste. E' indispensabile che il confronto all'interno del Governo e nella maggioranza porti ad una modifica sostanziale di questa impostazione, che lascerebbe sostanzialmente intatta l'ispirazione della Legge Obiettivo. **Del resto nella Finanziaria 2007 l'attenzione nei confronti del trasporto su strada si può leggere anche nei 520 milioni di Euro che nel 2007 andranno all'autotrasporto (erano 475 nel 2006).**

Per cambiare l'approccio alle politiche dei trasporti occorre ragionare di obiettivi legati agli investimenti e di qualità del servizio offerto sulla rete ferroviaria. Altrimenti non si uscirà mai dall'anomalia italiana di un dibattito schiacciato sulle grandi opere – siamo tornati in questa legislatura alla separazione del Ministero dei Trasporti in Lavori Pubblici e Trasporti - dove a orientare le scelte sono le lobby del cemento interessate unicamente ad avere cantieri aperti per autostrade e ferrovie ad alta velocità. Paradossalmente il problema del trasporto pendolare è che spesso alcuni interventi che potrebbero migliorare significativamente il servizio costano troppo poco, muovono tecnologie di gestione delle reti invece che calcestruzzo, presuppongono l'acquisto di treni invece che di asfalto. E poi si realizzano nelle città, sono gestiti da RFI e quindi molto meno appetibili per concessionari e general contractor che guadagnano dalla gestione diretta dei cantieri. E' un problema di pressione nei confronti dei decisori e anche di scelte di politica dei trasporti. **Le Regioni che ogni inverno protestano con Trenitalia per la qualità del servizio, sono le stesse che come priorità di investimento hanno chiesto solo autostrade e collegamenti ferroviari ad Alta Velocità, mentre le promesse di miglioramento del trasporto ferroviario pendolare che Governatori e Assessori regionali annunciano periodicamente non si risolvono quasi mai in una contrattazione rigorosa e dura con le Ferrovie. Naturalmente, sull'attuale arretratezza e inefficienza del trasporto ferroviario regionale pesa anche la scelta di questi anni dei vertici FS di puntare soprattutto sulle linee ad Alta Velocità. Scelta che pare confermata dalle recenti dichiarazioni del Presidente Cipolletta il quale ha calcolato in circa 6 miliardi di Euro le risorse necessarie per soddisfare gli obiettivi di modernizzazione, così suddividendone la destinazione: 3,5 miliardi di Euro per l'Alta Velocità, 1,4 miliardi per la rete convenzionale, 500 milioni di Euro per le convenzioni, 700 milioni di Euro per la ricapitalizzazione di Trenitalia.** Gli investimenti per il trasporto pendolare devono dunque trovare spazio nella voce "rete convenzionale" e "Trenitalia", dove subiscono però la concorrenza degli investimenti sulle linee nazionali, di altre priorità di spesa per i treni e per la gestione ordinaria.

Per Legambiente un forte rilancio del trasporto ferroviario pendolare è una scelta strategica per il futuro del Paese, che incrocia nuove domande e bisogni dei cittadini e insieme guarda al futuro delle città italiane.

Perché offre la possibilità a centinaia di migliaia di persone che oggi sono obbligate a muoversi in macchina di scegliere il treno, migliorando così la qualità della vita e diminuendo congestione e inquinamento urbano. La realizzazione degli obiettivi del Protocollo di Kyoto passa inevitabilmente di qui, come pure l'ambizione di avere condizioni di mobilità degne di un Paese moderno e civile. **Nelle città si concentra infatti oltre l'80% della domanda di spostamenti delle persone in Italia.** Dare risposte ai problemi del trasporto pendolare deve dunque essere uno degli obiettivi prioritari delle politiche dei trasporti nazionali, sul modello di quanto avviene da tempo in tutti i Paesi europei che in questo settore concentrano risorse, attenzioni, intelligenze. La direzione è quella di una politica della mobilità che permetta di avere più treni in circolazione, più puntuali e puliti, e che nelle stazioni incontrano metro, tram e autobus per raggiungere nel modo più efficiente e veloce la destinazione di lavoro prevista.

Questo Rapporto presenta una fotografia della situazione del trasporto ferroviario nelle principali città italiane. Uno strumento per capire i problemi della rete e far comprendere gli obiettivi che la Campagna *Pendolaria* di Legambiente individua come centrali per un trasporto ferroviario locale più efficiente nelle Regioni italiane.

Per cambiare direzione di marcia occorre:

1- Che **gli investimenti nei nodi urbani siano una voce maggioritaria nelle politiche nazionali dei trasporti.** L'agenda degli investimenti nazionali deve contenere le risorse per realizzare gli interventi di ammodernamento e messa in sicurezza delle linee urbane, di realizzazione di binari dedicati al trasporto regionale e metropolitano, di linee di aggiramento per le merci, di nuove stazioni per il trasporto locale.

2- Individuare **uno specifico fondo nazionale per il servizio di trasporto pendolare.** Per aumentare le risorse nell'ambito del contratto con Trenitalia e con gli altri gestori del servizio ferroviario in modo da permettere l'acquisto dei treni necessari per il potenziamento del servizio.

3- Definire **una strategia di potenziamento del trasporto pubblico locale** comune da parte di Regioni, Province e Comuni incentrata sul trasporto ferroviario come avviene in tutte le città europee. Per fissare risorse, priorità di investimento e qualità dei servizi per il cittadino utente. Un ruolo che deve avere al centro l'informazione e il dialogo con i pendolari, il monitoraggio continuo del servizio sulla rete (puntualità, grado di affollamento, igiene, climatizzazione, informazione e cortesia personale). Alla base dell'esperienze di maggiore successo di integrazione tra linee di trasporto ferroviario regionale e metropolitano con il trasporto pubblico locale nelle città europee c'è una forte condivisione di obiettivi e strategie tra i diversi Enti Locali. In Italia occorre rivedere poteri e competenze in materia proprio perchè oggi, in assenza di Città metropolitane con poteri in materia, l'articolazione delle competenze si divide tra Comuni con perimetri troppo limitati e senza risorse, Province senza un ruolo altro che di coordinamento, Regioni interessate a collegamenti autostradali e lungo le reti nazionali e europee.

4- Istituire **una carta dei diritti dei pendolari** che fissi obiettivi di servizio, diritti dei cittadini utenti, condizioni minime di informazione, qualità, rimborso per disfunzioni che avvengano nelle diverse città metropolitane italiane.

La domanda di trasporto pendolare presenta caratteristiche che la differenziano dal trasporto regionale e interregionale: riguarda solo le città più grandi, evidenzia una concentrazione della domanda in determinate fasce orarie dei giorni feriali.

Il servizio che occorre garantire sulle linee pendolari:

- **Un passaggio di treni nelle ore di punta di 15 minuti massimo, con andamento cadenzato e mnemonico** (una frequenza costante durante la giornata o almeno nelle ore di punta).

- L'utilizzo di linee ferroviarie e materiale rotabile dedicato con alta intensità di domanda (prevalenza di treni a 2 piani)
- Una forte integrazione con le linee di trasporto locale metropolitane, tranviarie e su gomma.
- **La presenza di stazioni ogni 3 chilometri al massimo in aree urbane** con parcheggi di interscambio (auto, motorini e bici), presenza di servizi ai cittadini (in funzione del ruolo che svolge il nodo all'interno del tessuto urbano e della rete), facilmente accessibili per i portatori di handicap.

I diritti del pendolare devono riguardare:

- L'integrazione oraria e tariffaria con le linee di trasporto ferroviario e urbano. Biglietti e abbonamenti in vendita nelle stazioni e nelle biglietterie automatiche.
- Un'informazione costante e aggiornata su viaggi, lavori in corso e ritardi. La possibilità di un confronto e dialogo con concessionari del servizio di trasporto, di avere risposta a domande e segnalazioni attraverso specifici spazi (siti internet, stazioni, ecc).
- Il rimborso per ritardi superiori ai 15 minuti in forme trasparenti e con un riconoscimento immediato.

1 Uno sguardo sulla rete

*“Come funziona sui treni spagnoli il rimborso in caso di ritardo?
Per ritardi sopra i 5 minuti rimborsiamo il prezzo del
biglietto.
Scusi può ripetere?
Per i treni che arrivano con più di 5 minuti di ritardo
rimborsiamo per intero il prezzo del biglietto.
5 minuti?
5 minuti”*

Report, Ottobre 2006

Cresce a ritmi costanti da dieci anni la domanda di trasporto pendolare sulla rete ferroviaria italiana. Nelle grandi città italiane la crescita insediativa degli ultimi venti anni ha determinato una nuova geografia di periferie, con Comuni e nuclei diventati ormai parte di diffuse aree metropolitane dove si sono spostate famiglie in cerca di case a prezzi più accessibili e di una migliore vivibilità. La conseguenza di questi processi è che aumenta la richiesta di collegamenti, una domanda che cerca alternative alla mobilità privata su gomma e che con difficoltà li trova sulla rete ferroviaria. La situazione è quella che vive ogni mattina chi cerca di prendere treni regionali o metropolitani per arrivare a scuola, all'università, sul posto di lavoro: carrozze sovraffollate, spesso vecchie e sporche, in ritardo, dove ogni giorno aumentano le persone che cercano di trovare una alternativa al muoversi in automobile. Il sistema del trasporto pendolare arriva in ritardo all'appuntamento con una dinamica che tutte le città europee conoscono e affrontano da decenni. Al trasporto regionale storicamente in Italia sono relegati i treni più vecchi, quelli che dopo anni di servizio sulle linee nazionali vengono sostituiti per usura e dopo una veloce pulizia finiscono sulla rete considerata minore. Ma la domanda pendolare è diversa da quella regionale, finisce per usare quei treni in mancanza di specifiche alternative, ma ha altre caratteristiche, è concentrata in poche ore della giornata nei giorni feriali e ha bisogno di un'attenta integrazione con il trasporto pubblico locale. Per questo necessita di treni dedicati, a due piani capaci di portare centinaia di persone, e di una particolare attenzione alla puntualità ed efficienza del servizio, all'interscambio nei parcheggi e con il trasporto pubblico locale per rappresentare una vera alternativa all'automobile.

L'attuale situazione di crisi che si evidenzia nei nodi più importanti della rete (da Milano a Bologna, da Roma a Napoli) dipende dalla mancanza di investimenti, ma è facile immaginare che con politiche attente all'offerta si potrebbe “catturare” dalla strada una domanda che è almeno 3 volte superiore ai numeri attuali e che determinerebbe una rivoluzione in termini di vivibilità delle città. Del resto basta notare la risposta che si può vedere ad ogni novità di servizio, qualsiasi treno nuovo si aggiunge sulle linee pendolari, ovunque si apre una stazione e un parcheggio in poche settimane si riempie. La risposta è incoraggiante nei confronti dell'utilizzo del treno per muoversi ogni giorno.

Per immaginare una politica di forte sviluppo del trasporto pendolare su ferro in Italia si deve inevitabilmente partire dalla situazione esistente. Nelle tabelle che seguono è riportata non l'offerta di trasporto pendolare metropolitano (che si limita ad alcune linee di 3-4 città) ma i treni che ogni giorno quasi centinaia di migliaia di persone utilizzano per muoversi. Dunque una fotografia ad oggi dell'offerta nelle principali aree metropolitane dove la domanda pendolare è già una realtà e da cui partire per rafforzare il servizio, aumentare il numero dei treni, migliorare l'integrazione tra le diverse linee e con il trasporto pubblico locale. La situazione attuale dell'offerta è molto articolata, con un servizio dedicato in poche realtà (Roma, Milano, Napoli) e una realtà diffusa fatta di treni regionali usati da pendolari che viaggiano su linee dove subiscono la concorrenza di Eurostar, Intercity, treni Interregionali. Dove i problemi possono apparire in qualche modo “elementari”:

ritardi, sporcizia, stazioni senza parcheggi e servizi, tariffe e biglietti diversi tra treni che compiono lo stesso percorso. Linee molto trafficate dove spesso manca il Sistema automatico di controllo della marcia del treno (Scmt), che verifica e garantisce distanza di sicurezza e comanda in automatico la frenatura in caso di mancato rispetto (il sistema che avrebbe impedito la tragedia di Crevalcore del Gennaio 2005).

Milano

Linee	Gestore	Km	Stazioni	Frequenza
Mi Porta Vittoria – Saronno (S1)	FNM	24,6	16	30'
Mi Porta Vittoria – Seveso (S2)	FNM	30,7	12	30'
Mi Cadorna – Saronno (S3)	FNM	21,1	12	30'
Mi Cadorna – Camnago (S4)	FNM	23,3	14	30'
Mi Porta Vittoria – Mi Bovisa (Passante, S10)	FNM	7,7	5	30'
Malpensa – Mi Cadorna (Express)	FNM	48,4	5	30'
Mi Cadorna - Novara	FNM	49	13	60'
Mi Cadorna - Como	FNM	50	15	30'
Mi Cadorna - Varese	FNM	55	15	30'
Mi Nord - Canzo	FNM	50	16	30'
Novara-Mi P. Vittoria	Trenitalia	49	8	30'
Varese-Mi P. Garibaldi	Trenitalia	55	13	30'
Gallarate-Mi P. Vittoria	Trenitalia	43	13	60'
Mortara-Mi P. Genova	Trenitalia	45	7	25'*
Lecco-Mi P. Garibaldi	Trenitalia	49	19	60'
Chiasso-Como-Mi P. Garibaldi	Trenitalia	51	12	60'
Bergamo-Mi P. Garibaldi (via Monza)	Trenitalia	50	9	30'*
Bergamo-Mi Centrale (Via Treviglio)	Trenitalia	56	8	30-60'
Brescia-Mi Centrale	Trenitalia	83	15	30-60'*
Voghera-Mi Centrale/P. Garibaldi (Via Pavia)	Trenitalia	66	9	30'*
Piacenza-Milano Centrale/P. Garibaldi	Trenitalia	72	13	30-60'*
Seregno-Mi San Cristoforo	Trenitalia	18	6	30'*

*Variabile con cadenza ridotta nell'ambito della giornata.

Milano è il nodo pendolare più importante d'Italia in cui confluiscono treni da oltre 10 linee gestiti da Trenitalia e Ferrovie Nord Milano. Ma i 350mila viaggiatori che ogni giorno si muovono sulle linee ferroviarie lombarde scontano problemi che potrebbero apparire assurdi per qualsiasi altra città europea di questa dimensione: un sistema tariffario complicato e separato (se si cambia treno o città di partenza l'abbonamento non vale più), una inefficace integrazione con il trasporto pubblico oltre a treni sovraffollati e con crescenti disagi dovuti allo stato delle carrozze e ai ritardi.

Torino

Linee	Gestore	Km	Stazioni	Frequenza
Torino Dora-Aeroporto Caselle-Ceres	GTT	43	18	30'
Chieri-Torino-Pont Canadese	GTT	74	17	60'*
Bussoleno-Torino	Trenitalia	98	9	30'
Pinerolo-Torino	Trenitalia	38	8	30'
Ivrea – Torino	Trenitalia	62	5	60'*
Bra-Torino	Trenitalia	51	8	30-60'*
Cuneo-Torino	Trenitalia	78	9	60'*
Alessandria-Asti-Torino	Trenitalia	90	5	30-60'*
Novara-Torino	Trenitalia	101	7	'60*

*Variabile con cadenza ridotta nell'ambito della giornata.

Torino può vantare la presenza di due operatori e di diverse linee di ingresso alla città, ma la qualità dell'offerta è ancora molto distante da standard europei. Investimenti sono avvenuti in questi anni sulla linea per l'Aeroporto di Caselle e nell'acquisto di treni sulla rete gestita da RFI, ma molte linee sono ancora a binario unico determinando velocità e cadenze dei treni regionali estremamente basse. Nei prossimi anni il completamento degli investimenti nelle Metropolitane e nei Tram, nella realizzazione del Passante ferroviario può determinare le condizioni per un significativo sviluppo del trasporto pendolare.

Genova

Linee	Gestore	Km	Stazioni	Frequenza
Ge Voltri – Ge Nervi	Trenitalia	27	10	20'
Recco- Ge P. Principe	Trenitalia	20	11	30'*
Acqui Terme-Ge Brignole	Trenitalia	61	12	30'*
Savona-Ge Brignole	Trenitalia	46	12	30'*
Tortona-Ge Brignole	Trenitalia	71	3	30'-60'*

*Variabile con cadenza ridotta nell'ambito della giornata.

A Genova esiste una sola linea con caratteristiche di servizio metropolitano – la Voltri Nervi – gli altri collegamenti sono di tipo regionale e scontano tutti i problemi delle linee ferroviarie liguri: velocità medie assai basse, vetustà e convivenza di treni merci, nazionali e locali.

Bologna

Linee	Gestore	Km	Stazioni	Frequenza
Piacenza-Bologna	Trenitalia	147	14	30'*
Poggio Rusco- Bologna (Linea Verona)	Trenitalia	60	5	30'
Ferrara-Bologna	Trenitalia	47	8	60'*
Ravenna-Bologna	Trenitalia	84	10	60'*
Rimini-Bologna	Trenitalia	111	12	30'*
Porretta Terme-Bologna	Trenitalia	59	11	30-60'*
Marzabotto-Bologna	Trenitalia	27	7	30'*
Portomaggiore – Bologna	FER	45	15	60'*
Vignola – Bologna	Suburbana FBV	20	17	60'

*Variabile con cadenza ridotta nell'ambito della giornata.

Bologna è il più importante nodo ferroviario italiano ma sconta tutti i problemi di una realtà che attende da anni interventi di potenziamento che ancora sono di là da venire. Negli ultimi 5 anni la situazione si è ulteriormente andata aggravando per il trasporto pendolare perché all'aumento della domanda di trasporto locale non sono corrisposti investimenti per il potenziamento del servizio. Questa situazione è chiaramente evidente sulle linee dove i treni regionali devono convivere con le grandi direttrici nazionali (e le stazioni versano in uno stato di degrado impressionante), ma purtroppo i disservizi riguardano anche le linee secondarie dove le promesse di potenziamento scritte nel Piano Regionale dei Trasporti non sono mai state realizzate.

Firenze

Linee	Gestore	Km	Stazioni	Frequenza
Pisa-Firenze (via Empoli)	Trenitalia	81	11	20'*
Prato-Firenze	Trenitalia	19	7	20'*
Arezzo-Firenze	Trenitalia	83	13	30'*
Borgo S. Lorenzo - Firenze	Trenitalia	54	8	30'-60'*

*Variabile con cadenza ridotta nell'ambito della giornata.

A Firenze la domanda di trasporto pendolare è in costante crescita da anni. A fronte di questa situazione alcuni investimenti sono stati realizzati sulla linea per Pisa ed Empoli, nell'acquisto di treni e nell'introduzione del cosiddetto "Memorario" ossia un sistema di cadenza periodica del passaggio dei treni che si sta estendendo a diverse linee. E' però evidente la distanza tra lo sforzo teso ad un minimo miglioramento del servizio e una realtà fatta di treni in ritardo e soppressi, di assenza di servizio in fasce orarie essenziali, di qualità complessiva dell'offerta e dell'attenzione nei confronti del trasporto pendolare.

Roma

Linee	Gestore	Km	Stazioni	Frequenza
Fr1 Fara Sabina-Fiumicino Aeroporto	Trenitalia	72	15	15'
Fr2 Rm Tiburtina-Tivoli	Trenitalia	44	7	30'
Fr3 Rm Ostiense-Cesano	Trenitalia	28	11	15'
Fr4 Rm Termini-Velletri	Trenitalia	42	10	60'
Fr5 Rm Termini-Civitavecchia	Trenitalia	81	12	30'
Fr6 Rm Termini-Frosinone	Trenitalia	85	12	60'
Fr7 Rm Termini -Nettuno	Trenitalia	60	11	30'-60'
Rm Termini -Fiumicino (Express)	Trenitalia	30	-	30'
Roma-Viterbo ¹	Met.Ro	102	31	25'
Roma-Lido	Met.Ro	28,3	13	15'
Roma-Pantano	Met.Ro	17,8	30	10'

Negli anni '90 a Roma sono stati realizzati importanti investimenti che hanno permesso di migliorare il servizio su alcune linee e soprattutto di semplificare l'offerta di trasporto pendolare in 7 linee regionali gestite da Trenitalia e in tre gestite da Met.Ro. Grazie a questi investimenti si è raddoppiato in 10 anni il numero di passeggeri trasportati, da 145mila del 1993 a 300mila nel 2003. La qualità complessiva del servizio è però ancora molto distante da quella di una capitale europea. Solo su due linee c'è una cadenza del servizio nei termini di 15 minuti, la realtà più diffusa è invece quella di treni in ritardo su linee che soffrono rilevanti problemi e di una integrazione con il Trasporto Pubblico locale assolutamente inefficiente.

¹ Tratta extraurbana, il servizio urbano riguarda 12 km, con 13 stazioni e una frequenza di 10' circa.

E' un problema di investimenti che viaggiano troppo lentamente, ma anche di qualità complessiva dell'offerta in una città che ha delle potenzialità enormi di sviluppo del trasporto pendolare, in cui ogni giorno 400mila pendolari vengono a lavorare a Roma in auto e 1,8 milioni si spostano nei confini comunali.

Napoli

Linee	Gestore	Km	Stazioni	Frequenza
Benevento-Napoli	Metrocampania NordEst	49,0	14	60'
Caserta-Napoli (Via Acerra)	Metrocampania Nordest	34,0	10	30-60'
Cumana	SepSA	19,8	17	17'
Circumflegrea	SepSA	27,0	15	17'
Circumvesuviana	Circumvesuviana	20,5	15	30'
Caserta-Napoli (Via Aversa)	Trenitalia	34,0	8	60'
Villa Literno-Na Centrale	Trenitalia	33	6	60'
Salerno-Na Centrale	Trenitalia	146	12	30'*

*Variabile con cadenza ridotta nell'ambito della giornata.

La gestione dell'offerta di trasporto pendolare a Napoli è sicuramente l'esperienza più avanzata oggi in Italia. Gli interventi realizzati in questi anni sulle linee dove operano i diversi operatori sono infatti parte di una strategia che punta alla realizzazione di una Metropolitana regionale.

Inoltre grazie all'integrazione tariffaria (UnicoNapoli e UnicoCampania) ai pendolari è data la possibilità di viaggiare in tutti i mezzi (treni, autobus, metro, tram, ecc.) del capoluogo e dell'area suburbana con un unico biglietto dall'importo variabile per fasce. Significativi sono gli investimenti realizzati e in corso di realizzazione sulle diverse tratte della rete regionale che puntano a migliorare la cadenza dell'offerta, i servizi nelle stazioni, l'accessibilità da parte dei cittadini, l'integrazione delle diverse linee di trasporto pubblico. Va segnalata anche l'attenzione posta nei confronti dell'informazione e del dialogo con gli utenti.

Bari

Linee	Gestore	Km	Stazioni	Frequenza
Barletta-Bari	Trenitalia	55	7	25'*
Ostuni-Bari	Trenitalia	74	6	60'*
Gioia del Colle-Bari	Trenitalia	54	5	60'*

*Variabile con cadenza ridotta nell'ambito della giornata.

Occorre una qualche capacità d'immaginazione per ragionare di servizio ferroviario pendolare a Bari. La situazione attuale è fatta di treni regionali con orari pressoché casuali e una qualità del servizio assolutamente deficitaria. La stessa scelta fatta per le stazioni di riferimento in tabella (Ostuni e Barletta) dipende solo dalla presenza di alcuni treni in più al giorno che fungano da collegamento con il capoluogo. Sono altresì evidenti le potenzialità di sviluppo del trasporto pendolare in una realtà altamente insediativa come quella pugliese, alcuni segnali di attenzione si possono vedere nell'ultima Legge di Bilancio regionale che prevede investimenti per l'acquisto di treni e l'aumento dell'offerta.

Palermo

Linee	Gestore	Km	Stazioni	Frequenza
Palermo –Punta Raisi	Trenitalia	35	5-11	20'
Termini Imprese – Palermo	Trenitalia	37	7	20'-60'*
Trapani – Palermo	Trenitalia	126	18	60'-120'*

*Variabile con cadenza ridotta nell'ambito della giornata.

E' noto il ruolo marginale che il trasporto ferroviario svolge in Sicilia, basti dire che quotidianamente i viaggiatori trasportati sono circa 36mila in una Regione con 5 milioni di abitanti. A Palermo funziona un servizio pendolare metropolitano lungo la direttrice per l'Aeroporto di Punta Raisi. Gli altri collegamenti con il capoluogo soffrono degli stessi problemi della rete siciliana ancora in larga parte a binario unico e spesso non elettrificata.

2 Grandi opere contro trasporto pendolare

Sono apparentemente scontate le ragioni della distanza tra le città italiane e quelle europee nell'offerta ferroviaria pendolare. Basta leggere obiettivi e impegni di spesa per le infrastrutture negli ultimi dieci anni a livello nazionale e regionale. Proprio l'attenzione politica incentrata sulle infrastrutture e non sulle strategie trasportistiche spazza via dalla discussione i temi più importanti che riguardano il trasporto pendolare.

L'acquisto di treni, l'adeguamento dei binari, la riqualificazione di stazioni e nodi di interscambio non interessano il dibattito politico, non avranno mai il peso che possono portare le lobby dei costruttori interessate a costruire e gestire autostrade e a costruire (ma non a gestire) linee ad Alta Velocità ferroviaria. E' un problema "culturale" che contraddistingue il nostro Paese nel panorama europeo, per cui la politica nazionale e regionale è priva di obiettivi modali o funzionali. **Emblematica è stata la Legge Obiettivo, il cui programma delle grandi opere prioritarie esprimeva una chiara impronta "stradale" rispetto alla ferrovia (69% degli investimenti previsti per le reti) e relegava a un ruolo assolutamente marginale il tema dei nodi urbani.** Non sembra potersi scorgere una qualche significativa differenza di approccio nell'elenco proposto per la discussione dal Ministro Di Pietro ma dobbiamo aspettare il confronto con gli altri Ministeri e con la maggioranza per poter dare un giudizio definitivo. In questo quadro i Governi regionali si sono contraddistinti per un altrettanto marcato deficit di elaborazione nelle politiche dei trasporti che si è evidenziato nella lunga trattativa con il Ministro Lunardi per la definizione dell'elenco della Legge Obiettivo e in questi giorni nell'elenco proposto nel confronto con Di Pietro. Campania a parte – che nel confronto ha posto come prioritari gli interventi per la realizzazione della Metropolitana regionale – tutte le Regioni in questi anni si sono presentate al Tavolo con il Governo chiedendo nuove autostrade e Linee Ferroviarie ad Alta Velocità. Sono qui le ragioni per cui i nodi urbani ferroviari soffrono di ritardi negli interventi (perfino per le stazioni ad Alta Velocità e per le linee d'ingresso dei treni veloci), semplicemente non interessano in un confronto che ha un ottica centrata sulle grandi opere.

L'enfasi sulle grandi opere porta a togliere risorse per il trasporto pendolare anche nel bilancio delle Ferrovie dello Stato. Per la linea ad Alta Velocità in costruzione da Napoli a Torino il preventivo di spesa si avvia a superare i 25 miliardi di Euro, il doppio di quanto previsto all'apertura dei cantieri e 5 volte quanto previsto dalla firma del Contratto nel 1991. Se si considerano le estensioni previste delle linee verso Lione, Venezia e Bari la spesa raggiungerà picchi semplicemente non compatibili con il bilancio delle FS e dello Stato italiano. E' fondamentale avere chiarezza sulle previsioni di spesa perché a pagare il conto in questi anni dei mancati investimenti sono stati proprio i fondi stanziati per la rete ferroviaria ordinaria. E la promessa che con la realizzazione delle linee ad Alta

Velocità si sarebbero finalmente liberate tratte per i treni pendolari ha perso di credibilità proprio perché nei nodi gli interventi non sono ancora cominciati. Guardare ai conti dei progetti delle linee ad Alta Velocità è importante anche per capire dove stanno andando a finire i soldi investiti per le ferrovie e in particolare i grandi guadagni da parte dei General Contractor privati che stanno portando avanti la realizzazione delle opere (avute senza gara). **Guardiamo ai costi di realizzazione, nei progetti sin qui realizzati di nuove ferrovie ad alta velocità in Europa il confronto tra Francia (1.548 km di nuove linee), Spagna (1.030 km di nuove linee) e Italia (323 km) fotografa dati impressionanti: 10milioni di euro a km in Francia, 9 in Spagna e 32 milioni in Italia. Ancora più eclatanti sono i dati per le nuove tratte in fase di progettazione e costruzione, i costi previsti in Francia sono 13milioni di Euro a chilometro (per 990km di nuove tratte), in Spagna 15milioni di Euro (per 1.490 km di linee in cantiere), in Italia 45milioni di Euro al chilometro (per 647km)².** Leggendo questi numeri ci si aspetterebbe che il progetto italiano fosse quello che cammina più speditamente, perché studiato più a fondo e condiviso. Invece la realtà è purtroppo esattamente l'opposta.

Le priorità infrastrutturali in alcune Regioni italiane

	Le priorità: Grandi opere stradali e ferroviarie	Le incompiute del trasporto pendolare
Piemonte	Autostrada Asti-Cuneo (2 miliardi Euro) Alta Velocità Milano-Torino Alta Velocità Torino-Lione	Passante ferroviario da Lingotto a Stura (1,3 mld Euro). Raddoppio dei binari su linea per Pinerolo e Chieri Potenziamento linee per Bussoleno e Chivasso.
Lombardia	Autostrada Brebemi, Milano-Brescia (1,5 mld di Euro) Autostrada Pedemontana Lombarda (4,6 mld di Euro) Nuova Tangenziale Esterna Est di Milano (1,8 mld di Euro) Autostrada Cremona-Mantova (850 mln Euro)	Prolungamento Passante Ferroviario da Porta Vittoria a Rogoredo Secondo Passante ferroviario da Certosa alla linea Milano-Mortara Raddoppio del tratto Cadorna-Bovisa Raddoppio Milano-Lecco (169 mln Euro) Raddoppio Milano-Mortara (606 mln Euro) Linea Saronno-Seregno (75,5 mln Euro)
Veneto	Passante Autostradale di Mestre (750 mln Euro) Autostrada Pedemontana Veneta (2,4 mld Euro)	Progetto di Servizio ferroviario regionale metropolitano (SFMR) tra Padova, Mestre, Vicenza, Treviso.
Emilia Romagna	Passante Autostradale di Bologna (1 mld Euro) Autostrada Romea (3 mld Euro) Autostrada Tibre Parma-Verona (1,8 mld Euro) Autostrada Cispadana Parma-Ferrara (1 mld di Euro) Stazione Alta Velocità Bologna	Creazione di linee con servizio metropolitano sulla Vignola-Bologna, Portomaggiore-Bologna, nel collegamento per l'aeroporto. Potenziamento del servizio sulle linee Sasso Marconi- Bologna, Porretta-Bologna, Ferrara-Bologna Ripristinare il collegamento Bologna-Ravenna attraverso la linea per Budrio e Lugo. Quadruplicamento dei binari tra Bologna, Rimini e Ancona per il servizio pendolare.
Liguria	Gronda autostradale di Genova (3 mld Euro) Alta Velocità Milano-Genova (4,9 mld di Euro)	Linea Voltri-Brignole (622 mln Euro) Potenziamento linee di accesso a Genova e introduzione sistema di sicurezza (SCMT)

² Relazione di Reiner Masera, Presidente di RFI, al seminario Aspen del 2 Marzo 2006. Da "ItaliaMondo" n. 84-2006.

Toscana	Autostrada Tirrenica (3miliardi di Euro) Superstrada Grosseto-Siena Nodo Alta Velocità Firenze (915 mln Euro)	Potenziamento linee Grosseto-Siena-Empoli, Lucca-Pistoia-Firenze, Arezzo-Firenze con introduzione sistemi di sicurezza e controllo del traffico, acquisto di nuovi treni pendolari.
Lazio	Autostrada Pontina (1,2 mld Euro) Autostrada Cisterna-Valmontone (570 mln Euro) Complanari Roma-L'Aquila nel tratto urbano di Roma (250mln Euro) Completamento SS Orte-Civitavecchia (350 mln Euro) Adeguamento SS Salaria (625 mln Euro)	-Completamento Anello ferroviario di Roma (1 mld Euro) -Bretella ferroviaria Sud (linea per Napoli-Pomezia-Linea per Civitavecchia) -raddoppio Cesano-Bracciano (FR3), Lunghezza-Guidonia (FR2), Campoleone-Nettuno (FR7) -Nuova linea Roma-Rieti

C'è una direzione politica che accomuna le Regioni italiane governate da Centro Sinistra e Centro Destra ed è la visione delle politiche dei trasporti in termini di grandi opere: autostrade e linee ad alta velocità. Questa strategia si legge chiaramente nelle priorità che le Regioni hanno proposto nel confronto con il Governo Berlusconi e con quello Prodi, dove si relega il tema delle aree urbane e del trasporto pendolare in un capitolo assolutamente marginale. Eppure con solo metà di quanto previsto per una sola delle autostrade su cui tanto si spendono i Governatori regionali sarebbe possibile realizzare una autentica rivoluzione per il trasporto pendolare in città come Milano, Bologna, Firenze e Roma.

Raccontare la situazione di **Bologna** può essere utile per capire la direzione che ha preso la discussione sulle politiche della mobilità in Italia in questa fase. Negli anni '90 il Piano dei Trasporti regionale e l'accordo con le Ferrovie per la stazione dell'Alta Velocità avevano fissato obiettivi ambiziosissimi per le ferrovie regionali (4 linee passanti con 9 nuove stazioni, una corsa oraria su tutte le linee e una ogni 20 minuti su quelle più importanti) e la creazione di un efficiente servizio ferroviario metropolitano (SFM) e un Servizio Ferroviario Regionale (SFR). Oggi sul tappeto della discussione politica c'è solo il Passante Autostradale di Bologna (40 km di nuova autostrada) che dovrebbe liberare spazio per il traffico automobilistico pendolare spostando quello di passaggio qualche chilometro più in là. Inutile dire che di quelle promesse di miglioramento del trasporto ferroviario nulla è stato realizzato perché vincolate alla nuova Stazione ad Alta Velocità i cui lavori procedono con anni di ritardo.

Ma anche a **Roma** dopo la cura del ferro degli anni '90 gli investimenti hanno preso soprattutto la direzione della strada. Negli ultimi anni i grandi investimenti sono stati soprattutto stradali: Passante a Nord Ovest (120milioni di Euro), realizzazione della terza corsia sul Grande Raccordo anulare (1,4 miliardi di Euro spesi) – mentre sono attualmente in fase di cantiere gli ultimi 18,5 km per una spesa di 613 milioni di Euro -, adeguamento delle strade consolari di ingresso alla città. Un segnale importante sembrava potersi scorgere nell'accordo annunciato lo scorso Febbraio tra FS, Comune di Roma, Provincia, Regione che fissava obiettivi e investimenti pari a 3,5 miliardi di Euro fino al 2015 con l'obiettivo di portare a 600mila i passeggeri al giorno sulle linee regionali. Il problema è che nelle priorità discusse con il Ministro Di Pietro di queste opere non si parla e appare difficile che possano uscire dal bilancio delle FS vista la crisi in cui versa. Tra le opere promesse la più importante è la chiusura dell'anello ferroviario di Roma attesa da 25 anni, 10km che permetterebbero di mettere a sistema le diverse linee che arrivano a Roma, con diverse stazioni di interscambio tra le tre linee FR, almeno 4 stazioni collegate con le Metropolitane A e B (più 2 con la futura linea C), e oltre 30 stazioni all'interno del Grande Raccordo Anulare di Roma. Un servizio come c'è già oggi in tutte le città europee con ferrovie regionali che incrociano linee metropolitane consentendo di togliere auto dalle strade e inquinamento.

Ma l'attenzione privilegiata alla strada riguarda anche le Regioni che non hanno città metropolitane. La priorità infrastrutturale di **Umbria** e **Marche** è il potenziamento del cosiddetto "Quadrilatero"

di strade che collega le due Regioni (SS 76, 77, 78) per una spesa pari a 2,2 miliardi di Euro. Nel dimenticatoio finiscono invece i collegamenti ferroviari da tanti anni in attesa come il raddoppio dei binari sulla linea Orte-Terni-Falconara-Ancona, il potenziamento della Ferrovia Centrale Umbra e della Perugia-Foligno, della linea Adriatica su cui i treni regionali viaggiano con velocità bassissime.

Eppure investire sulle linee ferroviarie di trasporto pendolare comporta un costo al chilometro molto inferiore a quello di una Metropolitana perché si realizza quasi sempre in superficie. Inoltre l'ammodernamento delle linee permette di conseguire risultati significativi in termini di tempi risparmiati sulle tratte, con tecnologie di controllo e gestione del servizio che migliorano velocità e continuità delle percorrenze.

La prospettiva trasportistica più efficiente deve dunque vedere i treni metropolitani come asse portante di un sistema fortemente integrato, dove si abbia la possibilità di rinunciare all'uso dell'automobile, costruito in un confronto costante con la domanda, che permetta di offrire servizio anche la sera.

Accanto allo sviluppo della rete ferroviaria metropolitana è fondamentale nelle città italiane definire una forte integrazione con Metropolitane e tram. I ritardi sono noti rispetto alle città europee, ma definire una strategia comune per Regione, Provincia e Comune è fondamentale per una offerta che deve essere fortemente integrata da un punto di vista funzionale e tariffario se vuole essere competitiva nei confronti del trasporto su gomma.

Metropolitane e Tram in Italia

	Metropolitane		Tram	
	Km di rete	N. Linee	Km di rete	N. Linee
Milano	74,1	3	40,4	18
Roma	36,6	2	51,2	6
Napoli	13,4	1	182,0	3
Torino	7,8	1	103,1	8
Genova	5,5	1		
Catania	3,8	1		
Messina			7,7	1
Sassari			2,4	1
	141,2	9	386,8	37

Fonte: www.cittaletriche.it, Isfort, *Il trasporto urbano su rotaia in Italia*, Roma Ottobre 2006

3. Dallo Stato alle Regioni: il trasporto pendolare rimane marginale

La qualità del trasporto pendolare non dipende solo dagli investimenti infrastrutturali, altrettanto importante è il servizio offerto sulla rete (velocità medie sulle tratte, tipo e numero di treni che ci passano, di fermate, ecc.). In poche parole l'attenzione all'efficienza, e possiamo dire, alla dignità dei treni che studenti e lavoratori pendolari prendono ogni giorno.

Con il D.lgs 422/97 e il decreto n. 400/99 la responsabilità, le competenze e le risorse relative al trasporto ferroviario regionale sono state trasferite dallo Stato alle singole Regioni. Sono oggi dunque specifici contratti tra Regioni e Trenitalia (o altri concessionari) a definire le risorse finanziarie trasferite per garantire un'offerta ferroviaria di servizi efficienti e più vicini alle esigenze dei cittadini. Di fatto l'ammontare di risorse che lo Stato, nell'anno 2000, dava a Trenitalia per effettuare il servizio regionale è stato diviso tra le Regioni e da allora queste risorse passano dallo

Stato alla Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia attraverso il contratto di servizio che viene stipulato con le singole Regioni. **L'ammontare del Contratto di servizio delle Regioni con Trenitalia è di circa 1.400 milioni di euro per garantire un livello minimo nella qualità dei servizi: puntualità, affidabilità, pulizia. E' significativo sottolineare come le risorse stabilite nel 2000 non sono mai state aumentate e neppure adeguate all'inflazione (di modo che, oggi, il loro valore reale è diminuito circa del 7%).** Nulla vieta che le Regioni, volendo migliorare il servizio, impegnino risorse proprie contrattando direttamente con Trenitalia il loro utilizzo (quali treni e a che costo unitario). Ma come abbiamo visto per gli investimenti infrastrutturali le attenzioni delle Regioni vanno da altre parti. Allo stato attuale delle cose quindi è di competenza delle Regioni la quasi totalità dei servizi ferroviari prodotti dalla Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia, vale a dire i treni regionali, diretti e interregionali. Una quota, oggi marginale, di servizi del Trasporto Regionale potrebbe anche essere stata richiesta, e quindi pagata, da altri Enti Locali (in Lombardia alcuni treni pagati in passato dalla Provincia di Lecco e uno attualmente dal Comune di Monza, nel Lazio alcuni convogli sono pagati dalla Provincia di Roma e dalla Regione Lazio). Il trasferimento alle Regioni è indubbiamente un passo in avanti che ha contribuito a chiarire i ruoli degli attori in gioco e soprattutto le implicazioni economiche delle scelte di programmazione, implicazioni che nelle FS classiche erano invece "annegate" nel bilancio complessivo dell'azienda. Il Contratto di servizio che è la conseguenza operativa di questa impostazione, ha permesso di disciplinare tutta una serie di parametri di qualità (numero di posti offerti, pulizia, informazioni al pubblico) per cui **le Regioni che vogliono realmente scommettere sul futuro della ferrovia ora possono farlo**, avendo completa competenza sulla programmazione del servizio e, almeno in linea di principio, sulle politiche tariffarie. Del resto la competenza in mano agli Enti regionali è largamente diffusa in tutta Europa perché responsabilizza gli Enti più vicini ai cittadini nella definizione delle politiche più adatte. Permangono però i problemi di gestione del servizio da parte di Trenitalia e significative difficoltà nel gestire l'infrastruttura (che non è di competenza regionale) su cui Rfi ha la responsabilità di far viaggiare treni regionali, interregionali, nazionali merci e passeggeri. Il recente rinnovo dei contratti di servizio ha visto porre l'enfasi da parte delle Regioni nei confronti del controllo del servizio e la definizione di **multe a fronte del mancato rispetto degli impegni da parte di Trenitalia**. In Toscana ritardi, soppressioni, mancanza di informazione e pulizia hanno portato Trenitalia a rimborsare 550mila euro di multe nel 2003 e 540mila nel 2004. Nel nuovo contratto di servizio 2005-2006 le multe in caso di disservizi sono state triplicate. Nel gennaio del 2003, la Regione Lombardia ha riconosciuto il bonus di risarcimento (prima il 10% poi il 20% di sconto sull'abbonamento del mese successivo) per i treni locali, come forma di indennizzo in caso di mancato rispetto da parte di Trenitalia o di Ferrovie Nord Milano dello standard minimo di puntualità dei treni. Ma la conseguenza è stata che, per recuperare puntualità, il nuovo orario di Trenitalia ha portato a rallentare i treni e sfoltire l'offerta in molte Regioni italiane.

Se evidenti sono le responsabilità dei Governi nazionali, che dal 2000 ad oggi non hanno aumentato di un Euro i trasferimenti, e delle Regioni che non hanno scommesso sul trasporto ferroviario, la situazione di degrado del trasporto pendolare dipende anche da Trenitalia che non ha saputo far fronte agli impegni e ha scelto di puntare sul trasporto nazionale di grande distanza relegando in un angolo quello locale. Questa scelta è evidente da tanti particolari, basta vedere quanti controlli dei biglietti avvengono sui trasporti pendolari nelle città o i treni Minuetto scelti per il trasporto pendolare che possono ospitare al massimo 120 persone a bordo. Una politica di attenzione ai cittadini utenti del trasporto è particolarmente importante per il trasporto pendolare, perché sono persone che viaggiano ogni giorno e con le quali è evidente la necessità di una interlocuzione, di una attenta informazione, di raccogliere suggerimenti. Ma esiste anche un problema di gestione delle linee da parte di RFI, dove la priorità è sempre assegnata secondo un criterio gerarchico tra treni Eurostar, Intercity, regionali e i primi a pagare conseguenze di ogni disfunzione sono sempre i treni dei pendolari.

4 Cambia il territorio, aumenta la domanda di mobilità pendolare

C'è un dato strutturale alla base della grande crescita della domanda di trasporto pendolare nel nostro Paese. Basta conoscere minimamente il territorio italiano, guardare una foto aerea di una città italiana o leggere il censimento Istat per capire come sia avvenuto un fenomeno di diffusione insediativa senza paragoni storici per dimensione nella storia dell'umanità. Le periferie delle principali città italiane hanno inglobato i Comuni limitrofi; alcuni centri dell'hinterland sono diventati luoghi di residenza di migliaia di persone che continuano a lavorare nel capoluogo; si sono distribuite nel territorio attività e funzioni. Sono tanti i motivi alla base di questi fenomeni. La fuga dalla città per ricercare una nuova qualità in rapporto con ambiente. L'espulsione di interi gruppi sociali per la lievitazione dei prezzi delle abitazioni. Il cambiamento nell'organizzazione e distribuzione di tante funzioni direzionali e di servizi. Tutte queste trasformazioni incidono profondamente nella struttura sociale e culturale delle città italiane e determinano significativi impatti in termini di domanda di mobilità. Questa domanda si muove oggi in prevalenza sulla gomma per ragioni di necessità, ma dipende anche dall'assenza di collegamenti alternativi il record di auto per abitante delle città italiane nel panorama europeo.

Variazione percentuale della popolazione in alcuni grandi Comuni italiani (1991-2001)

	Comune capoluogo	Comuni prima corona	Comuni seconda corona	Altri Comuni Provincia
Torino	-10,1	+0,4	+4,7	+2,1
Milano	-8,3	-1,6	+1,0	+7,1
Venezia	-9,2	+1,8	+4,2	+4,2
Bologna	-8,2	+2,8	+14,8	+9,3
Firenze	-11,7	-2,8	+6,4	+4,5
Roma	-6,8	+11,8	+14,1	+12,0
Napoli	-5,9	+4,5	+14,5	+2,2
Bari	-7,5	+4,6	+5,3	+4,3
Palermo	-1,7	+18,0	+7,2	-3,1
Catania	-6,0	+18,0	+7,2	-3,1

Fonte: Istat, Censimento 2001

Questo processo di diffusione insediativa - senza paragoni nella storia, malgrado la sostanziale staticità demografica - ha interessato la gran parte delle aree pianeggianti e delle periferie urbane del nostro Paese, le principali aree urbane costiere. In questo arco di tempo sono mutati territori che hanno come riferimenti solo in parte ancora riconoscibili alcune direttrici storiche oramai completamente trasformate (l'Adriatica, la Jonica, la Via Emilia, l'Appia), le direttrici principali tra le città del Veneto le coste della Calabria, della Sicilia tirrenica.

Insieme è cambiato anche il modo di utilizzare la rete autostradale nel nostro Paese, perché le tabelle sulle percorrenze nelle diverse tratte raccontano una realtà dove i flussi aumentano in prossimità delle grandi aree urbane e dove è diminuito il numero di chilometri percorsi, proprio perché in tessuti produttivi e insediativi diventati pulviscolari aumenta il numero degli spostamenti ma si riduce la lunghezza. Sull'A4 Milano-Bergamo-Brescia la distanza media percorsa dai veicoli sia leggeri che pesanti è oramai di poche decine di chilometri e continua a diminuire mentre il traffico aumenta. La rete autostradale è diventata la spina dorsale degli spostamenti in tante aree urbane che hanno visto raddoppiare il territorio occupato dagli insediamenti (con spostamento della popolazione dal Comune capoluogo a quelli limitrofi) ma dove chi si muove non ha alternativa all'automobile.

Questa domanda di mobilità può trovare risposta se funzionano in modo efficiente dei collegamenti ferroviari regionali in molte aree del Paese dove può rappresentare un'alternativa competitiva rispetto a una rete perennemente congestionata. Basti pensare ai sistemi insediativi oggi continui ma che si organizzano ancora intorno ai centri costieri e non solo turistici adriatici, negli assi che vanno da Ravenna a Ancona, da Ancona a Pescara.

La nuova Toscana nata lungo la direttrice da Firenze al mare (via Pistoia e Lucca e Via Empoli) e quella costiera da Massa a Grosseto. I collegamenti tra i centri costieri siciliani lungo gli assi più abitati e importanti da un punto di vista turistico, come quello tra Siracusa, Catania e Messina e tra Messina, Palermo e Trapani. Anche in Calabria c'è l'opportunità di creare una vera e propria metropolitana di superficie sull'asse Melito-Reggio-Villa San Giovanni-Rosarno, dove già sono stati realizzati interventi di adeguamento in alcune tratte, e dove c'è la possibilità di attrarre importanti flussi pendolari e locali di un'area urbana costiera lunga 30 chilometri. Un approccio che guarda al lato dell'offerta di servizi ferroviari in realtà oramai consolidate in cui l'eredità di infrastrutture ferroviarie ereditate nel corso del XIX e XX secolo può essere ripensata per offrire alternative alla domanda di mobilità

5 Una mappa della protesta pendolare

Insieme alla domanda di mobilità pendolare crescono le forme di protesta sulla rete ferroviaria e si evidenziano nuove e spontanee forme di organizzazione e mobilitazione. Una esasperazione per ritardi e disservizi che mette assieme soggetti e categorie diverse. Nell'ultimo decennio quello dei pendolari ferroviari, lavoratori e studenti che ogni giorno salgono su un treno per raggiungere le grandi città, è diventato un vero fenomeno sociale che ogni giorno deve far fronte a problemi e ostacoli nell'arrivare alla destinazione prevista. L'entità del fenomeno è nei numeri: nel 2004 Trenitalia ha trasportato 435 milioni di pendolari, erano 430 nel 2003, 424 nel 2002 e 412 nel 2001. Ritardi, corse soppresse senza avviso, guasti, sovraffollamento, degrado del materiale rotabile e sporcizia sono diventati la triste normalità dei treni locali. Senza contare il danno economico per il ritardo sul posto di lavoro. Un'indagine di Altroconsumo ha calcolato che, tra permessi e giorni di ferie utilizzati per coprire i ritardi in ufficio, la busta paga è più leggera in media di 350 euro all'anno.

I problemi più sentiti dal popolo dei pendolari riguardano:

- **Puntualità** Dai più comuni ritardi all'incertezza di arrivare a destinazione in un tempo accettabile. Questo fattore è direttamente collegato alla questione della sicurezza.
- **Mancanza di igiene** Dalla scarsa manutenzione e pulizia delle stazioni alla pulizia delle carrozze e dei bagni. Spesso non solo sono sporchi ma addirittura inutilizzabili.
- **Informazione** Dagli annunci mancati di ritardi e soppressione delle corse ad una scarsa informazione circa i guasti.
- **Affollamento** Dalla scomodità alla mancanza di sicurezza.
- **Climatizzazione** D'estate come d'inverno, spesso non funziona
- **Sicurezza** Dipende da problemi tecnici e scarsa manutenzione di tutti i "tasselli" che compongono l'infrastruttura ferroviaria: dalla porta che non si apre, alla caduta dei fili della rete di elettrificazione, al surriscaldamento dei motori, ai continui furti, alla scarsa manutenzione delle carrozze. Il problema sicurezza è anche strettamente legato a quello dell'affollamento
- **Cortesie del personale**

Come, una mattina, ti organizzo il comitato.

Tanti comitati nascono spontaneamente nel momento di massimo disagio dato dal disservizio del trasporto ferroviario e muoiono quando l'emergenza rientra. Spesso, infatti, le Ferrovie e Trenitalia mettono una toppa quando manifestazioni e blocco dei binari suscitano troppo clamore sui giornali e, per un po', tutto torna tranquillo. Alcuni invece sopravvivono e si danno un'organizzazione più stabile, con tanto di consiglio direttivo. E' il caso del Comitato Pendolari Bergamaschi, costituitosi nell'autunno del 2000 e titolare di un sito internet molto frequentato (www.quellideltreno.com), e dei Pendolari della Litoranea Roma Nord (www.ladispolionline.it/comitatopendolari). La protesta dunque, oltre che sui binari, viaggia soprattutto online. I siti internet sono il punto di riferimento dei tanti viaggiatori che si trovano alle prese con la "dura vita da pendolare". E sulla rete si trovano quasi tutti. C'è chi calcola il costo dei tanti ritardi subiti e manda il conto a Trenitalia e cerca avvocati sensibili alla causa disposti al patrocinio gratuito. Chi, come il comitato genovese (<http://pendolaritigullio.interfree.it/>) raccoglie segnalazioni sugli sprechi, come le strutture fatiscenti a fronte di nuove onerose assunzioni e chi mette sul sito il modello di lettera per chiedere la rimozione dei dirigenti negligenti di Trenitalia (<http://digilander.libero.it/pendolaripiaccenza>). Il comitato Fuori Servizio rappresenta i pendolari che da Reggio Emilia vanno quotidianamente a Bologna (<http://xoomer.alice.it/pendolari/index.html>). Non solo proteste, anche proposte. Lo sciopero del biglietto, ma anche il contro-progetto, le segnalazioni sui malfunzionamenti e le proposte per migliorare il servizio, le informazioni e i consigli utili per districarsi nel complicato pianeta pendolare. Un'attenzione particolare merita il capitolo multe. E' piuttosto frequente che biglietterie chiuse, carenze sul fronte del personale, ecc...ecc, costringano i viaggiatori a salire sul treno senza biglietto. Ed ecco che fioccano le sanzioni, nonostante molti vadano ad autodenunciarsi al capotreno. "Non pagate le multe" è la parola d'ordine di molti comitati.

Da nord a sud i punti caldi del trasporto pendolare

La presenza di comitati pendolari con un'organizzazione stabile è un fenomeno che riguarda principalmente le regioni del Nord Italia (Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia Romagna) e il Lazio. Esistono gruppi di protesta più o meno organizzata anche in Campania, principalmente attorno al nodo di Napoli e verso Salerno, e in Sicilia, sulla tratta Messina-Catania-Siracusa.

Alcuni punti caldi della rete

Tratta	Lunghezza KM	Tempi medi di percorrenza	Ente Gestore Tratte
Cassino – Roma	138	1h 58 min.	Trenitalia
Ivrea – Chiasso – Torino	62	1h 27 min.	Trenitalia
Bergamo – Treviglio – Milano	56	1h	Trenitalia
Salerno – Napoli	54	49 min.	Trenitalia
Novara – Milano	52	40 min.	Trenitalia
Lecco – Milano	50	1h 39 min.	Trenitalia
Asso – Milano	46	1h 19 min.	Ferrovie Nord Milano
Mortara – Milano	45	45 min.	Trenitalia
Velletri – Roma	42	55 min.	Trenitalia
Tivoli – Roma	39	53 min.	Trenitalia
Pinerolo – Torino	38	59 min.	Trenitalia
Albano Laziale – Roma	29	49 min.	Trenitalia
Carmagnola – Moncalieri – Torino	29	28 min.	Trenitalia
Frascati – Roma	24	30 min.	Trenitalia
Aversa – Napoli	19	25 min.	Trenitalia

Fonte: Il Sole 24 Ore

La Lombardia è la regione italiana con il più alto tasso di pendolarismo: 350mila viaggiatori tutti i giorni su 1.800 chilometri di ferrovia. Siamo alle porte dell'ennesimo inverno caldo del pendolarismo lombardo, quando si acuisce la protesta e quasi ogni giorno si blocca un treno per guasti. In questi anni è stato un susseguirsi di proteste. L'11 gennaio 2005 i pendolari esasperati hanno occupato i binari nella stazione di Vittuone, sulla linea **Milano-Novara**: il treno bloccato aveva 250 posti in meno rispetto a quanto previsto nel contratto di servizio tra Regione e Trenitalia. È la linea diretta a Milano che presenta le maggiori criticità, sicuramente il più alto tasso di insoddisfazione dei viaggiatori (96% secondo i dati di Altroconsumo): ritardi, guasti e soppressioni, sporcizia e degrado, scarsa sicurezza causa materiale rotabile vecchio. Il comitato, nato nel dicembre 2004, ha un sito web, ha promosso lo sciopero dell'abbonamento, aperto una buona interlocuzione con l'azienda. Tra le soluzioni proposte, il potenziamento numero delle vetture in orario di punta e non. Anche la **Varese – Milano** è una tratta piuttosto critica che subisce ritardi e soppressione di treni. Il comitato è nato nel settembre del 2005, ha un sito web e ha promosso il blocco dei binari. Esiste un servizio email e sms che informa in tempo reale i viaggiatori su ritardi, scioperi e interruzioni della tratta. Vale anche in questo caso il problema del sovraffollamento nelle ore di punta mattina e sera. Sulla **Piacenza-Milano** c'è uno dei flussi ferroviari più consistenti tra due città di regioni differenti in Italia. A Piacenza salgono sul treno 4500 persone ogni giorno, considerando solo i treni del trasporto regionale, la maggioranza parte con destinazione Milano al mattino e rientra in serata. L'associazione pendolari di Piacenza è stata fondata nel 1992. Ha una sede con ufficio e sala riunioni accanto alla stazione e un ottimo sito internet. Sulla line **Pavia-Milano** si scontano ritardi pesanti (anche di 30 minuti), il rapporto tra i pendolari e il personale sul treno è tanto compromesso che è capitato che diverbi con il controllore fossero arrivati al limite della rissa, non solo verbale. E' carente il servizio abbonamenti-biglietteria-informazioni, spesso il treno sosta nelle stazioni intermedie anche 5 minuti, mettendo a repentaglio la puntualità e quindi le coincidenze con eventuali altri mezzi pubblici. Esiste un comitato. La cronaca sulla linea **Bergamo-Carnate-Milano** parla di ritardi, sporcizia, guasti, affollamento e spazi ridottissimi tra le fila di sedili. Molti treni da Milano non garantiscono la coincidenza a Carnate per i viaggiatori diretti a Bergamo; in effetti l'istituto della "coincidenza" non esiste più ed è il capo stazione che di volta in volta valuta l'opportunità far attendere il treno in base al ritardo. Con l'apertura del polo universitario in zona Milano-Greco è notevolmente aumentato il numero di passeggeri, ma non si è provveduto ad aumentare il numero di carrozze negli orari critici. Sulla **Brescia-Milano** il sovraffollamento è cronico, c'è chi sale a bordo con il seggiolino pieghevole. Sulla **Bergamo-Treviglio-Milano** a luglio del 2005 è stato inaugurato il tanto atteso raddoppio della linea (22 km) e l'ammodernamento di alcune piccole stazioni, ma i ritardi sono proseguiti. Restano ancora in cantiere – o in attesa di collaudo - opere correlate come sottopassaggi e strade di accesso che provocano la protesta dei sindaci. Manca ancora all'appello l'opera che viene definita «Salto di Montone», cioè il cavalcavia ferroviario al bivio di Treviglio per consentire ai treni da e per Bergamo di essere immessi sulle linee veloci previste nel piano di quadruplicamento della linea Milano-Venezia.

Anche in **Piemonte** cresce la protesta. Sulla **Cuneo-Torino** lo scorso inverno è partita una protesta spontanea che ha portato a fermare il treno e a improvvisare un sit-in a cui hanno immediatamente aderito una sessantina di pendolari. Cresce di mese in mese la difficoltà nel prendere posto in carrozza, nelle ore di punta rimangono solo posti in piedi. Sono intervenuti i carabinieri, dopo 55 minuti è tornata la calma. All'arrivo di un secondo treno, i passeggeri hanno potuto salire. Sono stati acquistati alcuni treni Minuetto che portano massimo 120 posti quando ad attenderli ce ne sono 700-800 persone. A ottobre di quest'anno, i pendolari hanno denunciato ritardi sulla **Acqui-Ovada-Genova**. Nell'Astigiano a causa dei furti di rame, un Intercity proveniente da Genova è stato bloccato nel Villanovese: mancava un cavo «a treccia» e la **Torino-Alessandria**, una delle tratte più importanti del Paese, è andata in tilt. Un mese fa, sulla **Torino-Ivrea-Aosta**, sono stati trovati

scarafaggi ed è subito montata la protesta dei viaggiatori. A settembre, il comitato della **Novara-Milano** contro la sporcizia dei vagoni ha chiesto addirittura l'intervento dell'Asl. Per non parlare della **Torino-Milano**, che ha visto scendere sui binari anche 400 pendolari dopo la soppressione di un treno per un guasto. E' di gennaio, invece, l'avventura tragicomica di un gruppo di passeggeri sul diretto delle 16,35 da Porta Nuova a Cuneo che hanno udito il seguente annuncio: «Il gabinetto del treno è rotto. Se qualcuno deve fare pipì si rivolga al capotreno: la prossima stazione ci fermiamo e lo aspettiamo». Il 1° marzo 2006: 400 passeggeri della **Torino-Milano** bloccano la linea all'altezza di Vuittone per protestare contro i continui ritardi e disservizi. Immediati i controcolpi sull'intera rete di Trenitalia: una trentina di convogli sono deviati, altrettanti soppressi

Anche in **Toscana** negli ultimi anni la situazione del trasporto pendolare è drammaticamente peggiorata, e da settembre scorso è addirittura precipitata. I treni soppressi sono aumentati e i ritardi, specie sulle tratte più frequentate sfiorano il 50 per cento dei casi, si moltiplicano i casi di sovraffollamento perché mentre i passeggeri aumentano, diminuiscono i posti offerti. Uno dei grandi tormenti è stata la questione delle carrozze chiuse. Se sul convoglio regionale c'è un solo capotreno, non possono essere aperte ai viaggiatori più di sei carrozze. Perciò, per carenza di personale viaggiante, molti treni regionali partono con alcune carrozze chiuse e i passeggeri schiacciati come in carri bestiame. Una situazione insopportabile che qualche volta ha dato luogo a clamorose proteste. Alla **stazione di Rifredi** i passeggeri decisero di piazzarsi sulle porte scorrevoli per impedire la partenza del treno e non si arresero fino all'arrivo di un secondo capotreno e all'apertura della carrozza chiusa.

Nel **Lazio** le tratte più critiche sono le storiche linee che portano a Roma. Sulla **Tivoli-Roma** il 91% dei viaggiatori si lamenta di ritardi cronici dovuti al binario unico sulla linea. Ritardi pesantissimi si riscontrano anche sulla **Velletri-Roma** (20 minuti di media), perché i treni all'ingresso di Roma trovano la strozzatura di Roma-Ciampino in cui convergono i treni provenienti da Cassino, Frascati, Albano Laziale e Velletri. Sulla **Latina-Roma** i pendolari denunciano la scarsa disponibilità di posti e il problema sicurezza nel parcheggio (incustodito) alla stazione di Latina. Sulla FR7 **Nettuno-Roma** 22mila pendolari ogni giorno sono alle prese con ritardi, impianti dell'aria non funzionanti e sovraffollamento (<http://pendolaripomezia.blogspot.com/>). Sulla **Roma-Viterbo** il 3 maggio 2006 dopo che Trenitalia ha annullato per tre volte consecutive le corse sulla linea i pendolari hanno occupato la stazione Flaminio. Solo l'intervento della polizia ha permesso di riportare l'ordine.