
Pendolaria 2016: è emergenza nelle grandi città

Autore: Lorenzo Russo

Fonte: Città Nuova

Secondo i dati di Legambiente presentati il 24 gennaio, crescono le diseguaglianze tra le Regioni rispetto al numero di pendolari e alle condizioni del servizio offerto. Le criticità del trasporto ferroviario si spostano a Roma e Milano ma anche a Torino, Napoli fino a Bari e Genova

Dati non proprio confortanti quelli che emergono dal **rapporto sui pendolari di Legambiente** presentato il 24 gennaio a Palermo. Crescono le differenze fra le Regioni e anche le condizioni del servizio offerto. Si possono notare i tagli degli enti pubblici e rispettivamente gli aumenti delle tariffe da parte degli utenti, senza dimenticare il servizio offerto abbastanza vecchio e obsoleto. La nuova emergenza del trasporto ferroviario si sposta nelle grandi città italiane: a **Roma e Milano ma anche a Torino, Napoli fino a Bari e Genova**. E' qui, nelle principali aree metropolitane, che vivono 25 milioni di persone, il 42% della popolazione nazionale. Ed è qui che nei prossimi anni – ma già dal 2017 – crescerà la necessità, di lasciare l'auto a casa e viaggiare con il trasporto pubblico. Secondo il dossier, in Italia nel 2016 è cresciuto ancora il bisogno di mobilità ma le città sono ancora indietro rispetto alle metropoli europee. Ogni giorno dal Nord al Sud della Penisola sono **quasi 5,5 milioni le persone che prendono i treni** per spostarsi per ragioni di lavoro o di studio. Di questi 2 milioni e 832 mila sono i passeggeri del trasporto regionale mentre 2 milioni e 655 mila sono gli utenti delle metropolitane nelle 7 città che ne sono provviste. Ed è qui, che secondo Legambiente, si registra il ritardo più forte: «L'Italia - spiega **Edoardo Zanchini, vicepresidente Legambiente** - è sotto il 50% rispetto alla media per metropolitane e tramvie e al 51% per le ferrovie suburbane all'interno delle città». I numeri sono sbalorditivi: «Il totale di chilometri di metropolitane in Italia - si legge nel dossier - è di 234,2 km, paragonabile a quello di singole città europee come Madrid (291,5), Londra (464,2), Parigi (219,5) e Berlino (147,5). Così anche per le ferrovie suburbane dove l'Italia, con i suoi 672,2 km di rete è nettamente sotto alla Germania (2.038,2) ma anche al Regno Unito e alla Spagna».

Il problema più grave - spiega Zanchini - è l'assenza di progetti e risorse per cambiare questa situazione.

Il **Sud Italia** purtroppo è la **maglia nera d'Europa**: negli ultimi 15 anni in Sicilia, tra Ragusa e Siracusa si è passati dai 13 treni quotidiani (2002) ai 3 di oggi. Ed è andata ancora peggio agli abitanti del Molise che hanno visto chiudere la Campobasso-Teroli. **In Calabria** ad esempio dal 2010 a oggi, a seguito dei tagli sui trasferimenti da parte dello Stato, si possono stimare tagli nel servizio ferroviario calabrese pari al -26,4%, un aumento totale di tariffe del +20%, e l'età media dei treni circolanti è di 22,1 anni. **Nella fascia Jonica** si vedono circolare treni (circa 120 in tutto) che aggravano la già difficile situazione del servizio, creando molto spesso ritardi a causa di porte guaste. Anche i livelli di comfort dei pendolari sono desolanti vista l'assenza di climatizzatori nella grande maggioranza delle carrozze e dei guasti molto frequenti anche ai servizi igienici. Nella classifica Legambiente delle **10 linee peggiori d'Italia**, ai primi posti troviamo la tratta **Reggio Calabria-Taranto**, una linea al Sud che attraversa tre regioni e che potrebbe rappresentare la spina dorsale dei collegamenti tra i centri turistici e i porti, garantire un servizio di qualità per studenti, turisti, lavoratori. E invece è in uno stato di degrado incredibile con 4 collegamenti al giorno e il treno più veloce impiega 6 ore e 15 minuti, con tre cambi a Paola, Castiglione Cosentino, Sibari. Ma da Sibari il treno non c'è più, per cui si continua in pullman. **In Campania** la situazione non cambia per i circa 279 mila pendolari campani che ogni giorno prendono il treno per andare a lavorare o a studiare. Anche qui il servizio è scadente con vecchi treni sempre più pericolosi. Dal 2010 ad oggi il calo dei

pendolari è stato vertiginoso, con il 34% in meno. Una drastica diminuzione che si tramuta in più auto in circolazione, più traffico e di conseguenza più smog nelle nostre città. In Campania - denuncia Legambiente - sono stati effettuati tagli complessivi del 15% al servizio dal 2010 ad oggi, con punte di -50% su alcune linee, mentre c'è stato un aumento delle tariffe del 36%. La Regione Campania investe poco per potenziare il servizio e comprare treni: la spesa per i pendolari è pari allo 0,29% del bilancio regionale. **A Napoli** sono 81 il numero dei treni metropolitani con una età media del materiale rotabile di 19,2 anni, mentre il 77,8% dei treni ha più di 15 anni. Sono 52 i tram che circolano nel capoluogo napoletano con una età media di 17,5 anni con ben il 57,7% dei tram con più di 15 anni. In particolar modo 30 vetture sono state costruite 75 anni fa e con un revamping di 20 anni fa. Ma tra tante ombre ci sono anche piccoli segnali che fanno ben sperare. In Campania si è tornati ad investire nell'acquisto di nuovo materiale rotabile con oltre 47 milioni per l'acquisto di parte dei nuovi treni ETR per la Circumvesuviana, di quelli per Sepsa incluso il revamping di 13 treni e l'acquisto di 12 unità di trazione Firema e 7 nuove unità di trazione Firema per la ex MetroCampania NordEst, oltre che con i finanziamenti previsti per l'acquisto di 12 nuovi treni Jazz (che si sommano ad altri 12 già in circolazione) per Trenitalia; a Napoli aumentano i passeggeri: ogni giorno oltre 150 mila passeggeri prendono la Linea 1 (erano 110 mila 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. **A Roma** per raggiungere gli stessi chilometri di metropolitane e tram di Madrid e Londra servirebbero altri 80 anni di lavori. A parlare sono i dati: sulla Roma-Viterbo ogni giorno prendono il treno 70 mila persone, quasi come la capienza dello stadio Olimpico. Nel 2016 inoltre nella Capitale non è stato realizzato alcun tratto di metro o linee di tram e l'unico progetto finanziato riguarda il prolungamento della metro C fino a Colosseo. «Peggior è la situazione che riguarda i tram - dice Legambiente - perché nessun cantiere è aperto e neanche sono finanziati al momento altri progetti». **Il capoluogo lombardo** non se la cava male, considerata la più alta dotazione di metrò in Italia e i 17 km di metropolitana in costruzione, per la realizzazione dell'intera linea M4.

Eppure - si legge nel dossier - 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.

Ma in tutto ciò gli utenti del metrò crescono: ogni giorno le linee di metro di Milano complessivamente trasportano più di tutte le altre linee metro nelle altre città messe insieme, con 1,3 milioni di passeggeri. La media di età dei convogli è di 14,8 anni inclusi i revamping dei treni "storici" che vedono un piano di ammodernamento continuo - si sottolinea - e un programma che ne prevede la sostituzione in pochi anni, con in particolare 15 nuovi convogli già acquistati direttamente da Atm e che entreranno in servizio tra il 2017 e il 2018, mentre i primi 10 nuovi treni Leonardo acquistati negli scorsi anni sono già in funzione. **Punti critici?** Beh, occorre aumentare la frequenza delle corse sulle principali linee utilizzate dai pendolari e passare a una frequenza di treni ogni 7-10 minuti nelle fasce orarie dove è maggiore la domanda di trasporto (come si è fatto su alcune linee S che attraversano Milano come la S1 Saronno-Lodi) mentre 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 lungo alcune linee importanti come la Milano-Como-Chiasso e la Milano-Mortara. Questo perché il Nodo di Milano è - secondo gli studi di Legambiente - il più importante in Italia per la quantità di persone che quotidianamente arrivano e transitano. Nel dossier però ci sono anche le linee dove si potrebbe tirare il dito all'insù. Parliamo della tramvia di Firenze, il tram di Palermo, la linea 1 di Napoli e la Foggia-Lucera delle Ferrovie del Gargano. Si parla di «buone pratiche, gli interventi che in questi anni hanno

permesso di migliorare la qualità della vita per chi ogni giorno si sposta con in mezzi pubblici». Il caso esemplare, per gli ambientalisti, è quello del tram Firenze-Scandicci: 7,4 km e 14 fermate lungo cui viaggiano, ogni giorno, 30 mila persone circa. Il doppio della cifra stimata come obiettivo al momento dell'affidamento del servizio «su un percorso - dice Legambiente - che prima dell'arrivo della tramvia era servito con linee di autobus che trasportavano circa 1 milione di persone l'anno contro i 13 milioni che salgono oggi sul tram». Il 35-40% degli utenti, dicono i sondaggi, prima si spostava in auto. Un'altra buona pratica è poi il tram di Palermo, dove da fine 2015 sono attive 4 linee: «Il successo è evidente - spiega il dossier - con il 30% dei biglietti venduti in più a fine 2016 rispetto al lancio del servizio e almeno 25 mila passeggeri al giorno». Sono 150 mila invece gli utenti della Linea 1 di Napoli: nel 2013, prima del prolungamento fino alla stazione Garibaldi erano 110 mila. In Puglia nel 2009, dopo 42 anni di chiusura, era stata riaperta la Foggia-Lucera: oggi sulla linea circolano treni di ultima generazione con 56 corse e 3 mila passeggeri al giorno: «Anche al Sud - dice l'associazione - se si investe su collegamenti competitivi con l'automobile e integrati il successo è garantito».