

LEGAMBIENTE PRESENTA PENDOLARIA 2021: LA SITUAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO AI TEMPI DEL COVID

Zero km di nuove linee metro inaugurati negli ultimi 2 anni. Passeggeri in crescita su treni regionali e metro nell'Italia pre-pandemia, ma con differenze importanti tra Nord e Sud. Arrivano i nuovi convogli, 757 finora, ma dal 2010 a causa dei tagli i viaggiatori sugli Intercity sono crollati del 45,9%. Le scelte per fare del Next Generation EU la svolta nella mobilità sostenibile secondo Legambiente: "Raddoppiare il numero di viaggiatori su treni regionali e metropolitane al 2030, recuperare i ritardi infrastrutturali nelle città, potenziare l'offerta di servizio ed elettrificare le linee ferroviarie al Sud".

E sulla nomina di Enrico Giovannini a nuovo ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti l'associazione dice: "Un'ottima scelta, siamo pronti a dare il nostro contributo per uno sviluppo sostenibile che guardi alle priorità del Paese"

Per l'Italia, è proprio il caso di dirlo, è uno di quei treni che "passano una volta sola", ma una buona parte del Paese rischia di attenderlo sul binario sbagliato: **il Next Generation EU** potrebbe rappresentare la svolta per un trasporto su ferro sostenibile, se le risorse europee disponibili fossero accompagnate da una chiara e puntuale visione di obiettivi, riforme e investimenti che da qui al 2030 guardino in primo luogo agli spostamenti nelle aree urbane e alla rete ferroviaria del Sud. Una visione che finora è mancata, come evidenzia **il rapporto Pendolaria 2021** di Legambiente, presentato questa mattina dalle ore 11 alle 13, in diretta sulle pagine Facebook di Legambiente e **La Nuova Ecologia** e sui rispettivi siti.

Introdotti da **Gabriele Nanni**, coordinatore di Pendolaria, e coordinati dal vicepresidente di Legambiente, **Edoardo Zanchini**, a discuterne sono **Veronica Aneris**, direttrice Italia Transport & Environment; **Luca Cascone**, presidente Commissione Trasporti della Regione Campania; **Giuseppe Catalano**, coordinatore della Struttura di Missione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; **Christian Colaneri**, direttore della direzione commerciale di RFI; **Sabrina De Filippis**, direttrice del trasporto regionale di Trenitalia; **Leonardo Impagliazzo**, chief digital and innovation officer di Hitachi; **Paolo Ficara**, vicepresidente Commissione Trasporti alla Camera dei deputati; **Rossella Muroni**, vicepresidente Commissione Ambiente alla Camera dei deputati; **Edoardo Faletti**, autore di "Ok commuters. Vita di una comunità che non sa di esserlo", Slow News.

Fino all'8 marzo 2020, data di inizio del lockdown, i segnali per il trasporto ferroviario erano positivi ovunque, con numeri in crescita dalle metro all'alta velocità. Ma con la pandemia, la riduzione degli spostamenti e le limitazioni al riempimento massimo per garantire il distanziamento, a pagare i disagi maggiori sono i pendolari delle linee peggiori d'Italia che, purtroppo, si confermano senza miglioramenti.

Guardando alla situazione pre-Covid, i passeggeri sui treni AV di Trenitalia sono passati dai 6,5 milioni del 2008 a 40 milioni nel 2019: un aumento esponenziale (+515%), legato sostanzialmente a un raddoppio della flotta dei convogli ad alta velocità. Nel 2019, il numero di coloro che ogni giorno prendevano il treno per spostarsi su collegamenti nazionali era di circa 50 mila persone sugli Intercity e di 170mila sull'alta velocità tra le frecce di Trenitalia e Italo. Tuttavia, fuori dalle direttrici principali dell'alta velocità, la situazione del servizio in questi anni è peggiorata: per gli Intercity, l'offerta in termini di treni*km nel 2019 è scesa del 16,7% rispetto al 2010, così come il numero dei viaggiatori, crollato del 45,9%.

Passeggeri in aumento sui treni regionali e metropolitani, che superano i 6 milioni ogni giorno e registrano un incremento del 7,4% tra 2018 e 2019. Nel dettaglio, il numero di viaggi

giornalieri sui treni regionali è aumentato di circa 19 mila unità nel 2019 (un +0,6% rispetto al 2018), toccando quota **2 milioni e 938 mila**, mentre un boom si è registrato nell'utilizzo delle **linee metropolitane, con 270 mila viaggi in più al giorno nel 2019** (+9,7% rispetto al 2018), per un totale di **oltre 3 milioni di spostamenti quotidiani** nelle sette città in cui la metro è presente, specie a Milano, Catania e Brescia, e con numeri positivi anche sulla rete di metropolitane di Roma, in particolare grazie al collegamento tra metro A e C.

Ma la crescita complessiva dei passeggeri nel trasporto ferroviario regionale nasconde differenze rilevanti tra le diverse aree del Paese e tra i gestori del servizio: se in alcune Regioni, infatti, il numero degli spostamenti in treno è quasi raddoppiato tra il 2011 e il 2019, in altre si è assistito a un calo anche importante, tra esse Campania (-44%), Molise (-11%), Abruzzo (-19%), Calabria (-25%) e Basilicata (-35%). Purtroppo, sulle linee peggiori d'Italia, quelle che da anni raccontate con Pendolaria, la situazione è stata quanto mai difficile, di sovraffollamento e disagio per i pendolari. Sulle **linee Cumana, Circumflegrea e Circumvesuviana di Napoli, sulla Roma Nord e la Roma-Lido di Ostia la situazione non è di certo migliorata quest'anno**, malgrado la riduzione del numero di passeggeri. Linee lungo le quali la situazione era già drammatica per via di treni vecchi, stazioni in condizioni di degrado e una riduzione del servizio. Forti sono state le proteste negli ultimi mesi per gli assembramenti dovuti alla soppressione di corse e alla mancanza di controlli e per l'impossibilità di mantenere il distanziamento necessario a evitare i contagi.

“Pendolaria 2021 fotografa la situazione del trasporto ferroviario ai tempi del Covid, ma focalizza l'attenzione sulle opportunità irripetibili offerte del Next Generation EU che, insieme ai fondi strutturali europei e agli investimenti nazionali, può rappresentare la svolta per la mobilità nel nostro Paese al 2030 – spiega **Edoardo Zanchini, vicepresidente di Legambiente** – Il Recovery Plan proposto dal Governo Conte deve essere cambiato: oggi è una lista d'interventi, mentre il Paese ha bisogno di una visione del cambiamento che si vuole mettere in campo, per affrontare i problemi e migliorare l'accessibilità su ferro in ogni parte d'Italia, in modo da raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ fissati dall'Unione Europea al 2030 e al 2050. Emissioni alle quali il settore dei trasporti contribuisce per il 26% e che dal 1990 a oggi non hanno visto alcun calo. In tal senso, riteniamo un'ottima scelta la nomina di Enrico Giovannini alla guida del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti e siamo pronti a dare il nostro contributo per uno sviluppo sostenibile che guardi alle priorità del Paese”.

Mentre il dibattito politico fino a oggi ha continuato a focalizzare l'attenzione sulle infrastrutture, la situazione nelle città non è cambiata. **Negli ultimi due anni (2019-2020) in Italia non è stato inaugurato nemmeno un chilometro di linee metropolitane. È aumentato purtroppo il distacco tra le città italiane e quelle europee, proprio laddove più rilevanti sono i ritardi: la dotazione di metro, tram e ferrovie urbane per i pendolari. Occorre dunque cambiare le priorità infrastrutturali.** Dal 2002 al 2018, i finanziamenti statali hanno premiato per il 60% gli investimenti in strade e autostrade, mentre **tra 2010 e 2018 sono stati realizzati 298 km di autostrade e 2.479 km di strade nazionali, a fronte di appena 91,1 km di metropolitane e di 58,4 km di linee del tram.**

L'altro grande ritardo è quello infrastrutturale che interessa le regioni del Sud e l'integrazione delle diverse modalità di trasporto (aeroporti, porti, stazioni, interporti). **Al Meridione troviamo meno treni in circolazione e più lenti, nonché il maggior numero di linee a binario unico e non elettrificate.** Complessivamente, è bene ricordarlo, in Italia su 19.353 km di linee ferroviarie è a binario unico il 56,3%.

Le buone notizie vengono dal rinnovo del parco treni circolanti: sono infatti **757 i nuovi convogli immessi sulla rete da Trenitalia e dagli altri concessionari, 704 quelli programmati** nei prossimi anni. Inoltre, sono **tante le aree urbane dove cresce il numero di persone su treni, metro e tram**. A confermare che, ovunque si investa in qualità e in nuovi treni, le persone sono ben contente di usufruire del trasporto pubblico.

Al centro del Recovery Plan, sottolinea Legambiente, vanno messe **scelte di mobilità al 2030 capaci di accelerare la decarbonizzazione e migliorare l'accessibilità**. In tal senso, un ruolo di primo piano devono giocare proprio le aree urbane, dove avvengono oltre i due terzi degli spostamenti delle persone. L'obiettivo deve essere **incrementare il numero di viaggi al giorno su treni regionali e metropolitane, passando dagli attuali 6 milioni a 10 milioni entro il decennio**.

“Tutti i dati pre-pandemia confermano la voglia degli italiani di prendere treni, metro e tram, lasciando a casa l'auto. Con il Recovery Plan dobbiamo accelerare questa prospettiva attraverso investimenti e riforme non più rinviabili, dal recupero dei ritardi infrastrutturali nelle aree metropolitane all'elettrificazione delle linee ferroviarie al Sud, al potenziamento delle linee nazionali secondarie – sottolinea **Zanchini** – Un cambiamento è possibile, come confermano le esperienze e i numeri positivi raccontati in questi anni e osservati ovunque si offra un'alternativa competitiva ai milioni di pendolari che si muovono ogni giorno nelle città, oggi principalmente in auto, aiutando così sia l'economia che il turismo”.

Gli investimenti da spingere nel Recovery Plan – Per Legambiente sono tre gli obiettivi prioritari da porre al centro degli investimenti nei prossimi dieci anni per rilanciare la mobilità sostenibile in Italia:

Recuperare i ritardi infrastrutturali nelle aree metropolitane. Se negli ultimi due anni nessun nuovo km di linee metro ha visto la luce, poco meglio si è fatto per i tram, con 5 km inaugurati nel 2019 e 5,5 nel 2018. La novità è che oggi le città dispongono di **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (i PUMS)**, che alcuni interventi sono stati programmati, altri in parte finanziati. Ora serve dare certezze a questa prospettiva e arrivare a **realizzare i progetti prioritari riguardanti 146 km di linee metropolitane, 367 di tranvie e 70 di linee ferroviarie suburbane, da integrare fortemente con trasporto su gomma, sharing mobility e corsie ciclabili**.

Elettrificare le linee ferroviarie al Sud e potenziare le linee nazionali secondarie. La situazione appare quanto mai urgente in regioni come Sicilia e Sardegna, dove muoversi da una città all'altra può portare a viaggi di ore e a numerosi cambi obbligati anche per poche decine di km, ma anche in tante aree urbane dove esistono linee dal grande potenziale non completate o da potenziare. **Investire su queste linee ferroviarie serve a rendere il treno competitivo nei confronti del trasporto su gomma, a migliorare i sistemi di sicurezza e ad aumentare la velocità**. Come sulle linee adriatica, tirrenica e jonica e per i collegamenti con aree fuori dall'AV e con limitati collegamenti aerei, come Genova, il Friuli Venezia Giulia e tutto il Sud Italia, dove i fondi europei potrebbero essere convogliati per far circolare moderni treni a trazione elettrica e bimodali (diesel-elettrico).

Completare il rinnovo e il potenziamento del parco circolante. Sono 2.767 i treni regionali attualmente in circolazione, con un'età media nazionale scesa a 15,2 anni, ma che rimane ancora molto alta al Sud (19 anni), specie rispetto a quella dei convogli del Nord (11,7). Sta andando avanti il rinnovo del parco circolante, ma non basta, perché occorre **aumentare anche il numero di convogli in circolazione, soprattutto nelle città e nelle ore di punta**, prevedendo treni regionali nelle linee più frequentate di accesso alle metropolitane principali ogni 8-15 minuti, treni ogni 3-4 minuti sulle linee metropolitane, un potenziamento del servizio tram,

con passaggi ogni 4 minuti in città come Roma, Napoli, Milano e Torino. Per potenziare il servizio sulle linee ferroviarie si può stimare **un fabbisogno aggiuntivo al 2030 rispetto agli investimenti già previsti di almeno 650 treni regionali, 180 treni metropolitani e 320 tram, per una spesa di circa 5 miliardi di euro** da spalmare in dieci anni.

Lo scenario proposto da Legambiente al 2030 prevede complessivamente investimenti pari a 13 miliardi di euro per gli interventi sulle linee nazionali e regionali e di 13,7 miliardi per quelli nelle città, oltre ai 5 miliardi per il rinnovo del parco circolante. Un quadro di investimenti che in dieci anni, tra Next Generation UE, fondi strutturali, investimenti nazionali e regionali, è assolutamente alla portata di un Paese come l'Italia.

Le Riforme da mettere al centro del Recovery Plan – La mobilità si può cambiare con investimenti e riforme, queste ultime sono fondamentali per accelerare la decarbonizzazione. Ecco quelle prioritarie:

Il potenziamento dell'offerta di servizio, con il recupero dei tagli alle risorse per il servizio regionale e urbano. In particolare, **i finanziamenti statali per il servizio ferroviario regionale sono diminuiti del 21,5% tra il 2009 e il 2019**, mentre i passeggeri crescevano di oltre l'8%. **Dal 2009 al 2020 per i trasporti su gomma e su ferro si è passati da 6,2 miliardi di euro di risorse disponibili a meno di 4,9 miliardi.** La responsabilità delle differenze tra le diverse parti del Paese investe però anche le Regioni, cui da 15 anni sono state trasferite risorse e poteri sul servizio ferroviario locale: nell'ultimo bilancio, solo la Provincia Autonoma di Bolzano, la Lombardia e la Valle d'Aosta hanno stanziato più dell'1% per i pendolari. Da sottolineare anche i risultati positivi raggiunti in Emilia-Romagna e un incremento degli investimenti in Puglia in Sicilia. **Ma in ben otto regioni nessuna risorsa aggiuntiva è stata spesa o non ha raggiunto lo 0,1% del bilancio.** Nel Recovery Plan il tema del finanziamento del servizio di trasporto ferroviario e locale deve essere affrontato con una riforma che garantisca **investimenti capaci di aumentare l'offerta di treni e autobus, con ricadute positive anche a livello occupazionale.**

La revisione del contratto Intercity e il potenziamento dell'offerta di servizio al Sud. La riforma, non più rinviabile, deve riguardare le risorse statali che garantiscono i treni nazionali non a mercato: **l'attuale offerta di servizio è inferiore del 16,2% rispetto al 2010.** La ragione per cui il treno viene utilizzato poco nelle linee "secondarie" è evidente, qualche esempio rende l'idea delle differenze tra Nord e Sud. Le corse dei treni regionali in tutta la Sicilia sono, ogni giorno, 493 contro le 2.300 della Lombardia, una differenza di 4,6 volte, sebbene la Lombardia conti "solo" il doppio degli abitanti della Sicilia. Le corse giornaliere in Provincia di Bolzano sono 277, quasi quante quelle della Sardegna (294) dove però gli abitanti sono oltre il triplo. Infine in Calabria sono 345 le corse giornaliere, meno delle 359 in Liguria, dove popolazione ed estensione territoriale sono inferiori. Per cambiare la situazione è fondamentale **mettere a gara il potenziamento dell'offerta di servizio, con almeno un treno ogni ora lungo alcune direttrici prioritarie e nuovo materiale rotabile, lungo la Napoli-Reggio Calabria, Taranto-Reggio Calabria, Salerno-Taranto, Napoli-Bari, Palermo-Messina-Catania**, e un attento coordinamento delle coincidenze con treni regionali e TPL, affinché cittadini e turisti possano muoversi tra le città del Mezzogiorno.

Una riforma del Ministero dei Trasporti per accelerare la rivoluzione della mobilità sostenibile nelle città. Il Ministero deve presentare un piano nazionale per la mobilità sostenibile urbana, con il quadro degli interventi che si realizzeranno per le infrastrutture su ferro e ciclabili e per la revisione del codice della strada, in modo da favorire gli spostamenti in bici e a piedi. Un campo d'innovazione che necessita di un ruolo altrettanto innovativo dello Stato è quello della

transizione digitale nella mobilità, per accelerare l'elettrificazione del Tpl, con nuove e più ambiziose politiche e investimenti, e per azzerare inquinamento e emissioni in ambito urbano.

Il sogno dei pendolari: il treno che vorrei – Pendolaria 2021 propone anche **38 storie selezionate e molte altre consultabili sul sito dedicato al rapporto che raccontano le buone pratiche**, esempi positivi riscontrabili a Nord come a Sud in tema di mobilità sostenibile. Molte riguardano, ad esempio, la rivoluzione negli spostamenti lungo le direttrici principali della città grazie alle linee del tram presenti a Padova, Firenze o Palermo. Altre le metrotranvie, come in Sardegna, a Sassari e a Cagliari. E ancora, il progetto di una metropolitana di superficie a Ragusa, i successi delle metropolitane di Milano e Catania, le tante nuove velostazioni, grazie alle quali gli spazi in città vengono rigenerati e i pendolari possono raggiungere la stazione dei treni in bicicletta anziché in auto, potendo contare su luoghi sicuri, come a Rimini, Cesano Maderno, Busto Arsizio e Como Borghi. Tra gli esempi positivi, anche l'introduzione del biglietto ferroviario integrato in Puglia, il trasporto gratuito per gli studenti in Sardegna, le diverse soluzioni adottate in molte città italiane che riguardano la mobilità intermodale, dall'Alto Adige alla Lombardia, dall'Emilia-Romagna al Piemonte e al Veneto. Tra le buone nuove pratiche, l'inaugurazione del polo intermodale di Trieste Airport, la nuova stazione di Matera Centrale, i nuovi treni per il Sud e le stazioni in Campania, la nascita delle linee turistiche italiane, grazie all'entrata in vigore della 128/2018 che prevede l'istituzione di linee a uso turistico in 18 aree di particolare pregio naturalistico e/o archeologico del Belpaese.