

Corre l'alta velocità, arrancano i pendolari

Redazione romana – da www.avvenire.it mercoledì 17 gennaio 2018

Il rapporto annuale di Legambiente: meno treni locali e più passeggeri nel 2017, mentre l'offerta dei convogli super-rapidi è quadruplicata in dieci anni

L'alta velocità accelera, il trasporto regionale arranca. A dirlo è Legambiente nel rapporto annuale "**Pendolaria**" sul trasporto ferroviario in Italia. Infatti se i treni ultra-rapidi hanno visto un aumento dell'offerta di oltre il 400%, il trasporto locale rimane difficile, anche perché si sono ridotti i treni intercity e i collegamenti a lunga percorrenza. Dal 2010 a oggi i pendolari hanno dovuto subire aumenti tariffari pari al 17,8%, un calo del 6,5% dei treni regionali e del 15,5% dei treni intercity. L'Alta Velocità arriva poco al Sud, dove circolano meno treni che in Lombardia, più lenti e più vecchi.

La mobilità su ferro vede tuttavia muoversi ogni giorno oltre 5 milioni e mezzo di persone in Italia, con una crescita del numero complessivo dei pendolari, ma aumentano anche le differenze tra le varie regioni e quelle sulla rete ferroviaria, segnata da una parte dai continui successi dell'alta velocità e dall'altra dai tagli agli intercity e da treni regionali spesso troppo vecchi e lenti.

Nel 2017 il numero dei pendolari del treno, che usano il servizio ferroviario regionale, è aumentato con una crescita di 11mila passeggeri al giorno (+0,4% rispetto al 2016), mentre il numero di persone che ogni giorno prende le metropolitane nelle sette città in cui è presente il servizio (Milano, Roma, Napoli, Torino, Genova, Brescia e Catania) ha visto un aumento di 22mila viaggiatori giornalieri (+0,6% rispetto al 2016, stesso trend in positivo come tra 2016 e 2015). Sono 2milioni e 841mila i passeggeri che usufruiscono del servizio ferroviario regionale, e oltre 2milioni e 672mila quelli che ogni giorno prendono la metro. Per completare il numero di coloro che ogni giorno prendono il treno sui collegamenti nazionali, vanno aggiunte 40mila persone che viaggiano sugli intercity e 170mila tra Freccie ed Italo.

L'offerta ristagna. Il Flop di Roma-Ostia. A fronte dei successi dell'Alta Velocità, che ha avuto un aumento dell'offerta pari al 435% in 10 anni, resta difficile la situazione del trasporto regionale, che sconta una riduzione dei treni Intercity e dei collegamenti a lunga percorrenza (-15,5 dal 2010 al 2016) con un calo del 40% dei passeggeri e la diminuzione dei collegamenti locali (-6,5% dal 2010 al 2016). E poi in alcuni casi c'è il peggioramento del servizio con disagi e disservizi, Emblematico il caso della Roma-Lido di Ostia, una ferrovia urbana gestita da Atac, che in pochi ha visto crollare da 100mila a 55mila i passeggeri quotidiana (-45%), un record negativo. Situazione non molto diversa sulla Circumvesuviana di Napoli (-30% l'offerta). Negli ultimi anni c'è stata poi la chiusura di oltre 1300 chilometri di linee ferroviarie. In Molise, ad esempio, non esiste più un collegamento ferroviario con il mare: sono scomparsi i treni che dal 1882 collegavano Campobasso con l'Adriatico e con Termoli.

L'Italia a due velocità. Si conferma il dualismo italiano anche nei trasporti pubblici. Al Sud circolano meno treni: le corse dei treni regionali in tutta la Sicilia sono 429 contro le 2.396 della Lombardia. Inoltre i convogli sono più vecchi - con una età media nettamente più alta, 19,2 anni rispetto ai 13,3 del Nord e a quella nazionale di 16,8 - e sono più lenti, sia per problemi di infrastruttura sia per la vetustà dei mezzi. Per non parlare del fatto che l'Alta Velocità si ferma a Salerno e che, malgrado la continuazione di alcune Freccie verso Reggio Calabria, Taranto o Lecce, il numero in rapporto a quelli che circolano al Centro-Nord di questi treni è insignificante.

Finanziamenti, vince la strada. Negli ultimi 15 anni i finanziamenti statali hanno premiato per il 60% gli investimenti in strade e autostrade e solo per il 13% le reti metropolitane e anche le Regioni stanno sulla scia nazionale. Lo afferma Legambiente, rilevando che le risorse statali per le infrastrutture "restano la nota dolente". In questa legislatura, anche per via di decisioni prese in precedenza, il confronto fra realizzazione di infrastrutture stradali da un lato e metropolitane e tram è fortemente sbilanciato: 217 chilometri di autostrade (tra cui Legambiente ricorda la Bre.Be.Mi., il Quadrilatero nelle Marche e 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).

Gli esempi positivi. Eppure secondo il dossier, dove si investe nella cura del ferro il numero dei pendolari cresce e aumenta la voglia di spostarsi in treno, come è accaduto in Lombardia, dove nonostante le difficoltà su alcune

linee, si è raggiunta quota 735.000 passeggeri ogni giorno sui treni regionali (con un +3,1% nel 2017 e +24% dal 2009) o in Friuli Venezia Giulia dove si è passati da 13mila a 21.500 i viaggiatori con un aumento del +38%. Tornano a crescere i pendolari anche in Abruzzo (+5,3%), grazie al recupero di alcune corse nel 2017 e l'introduzione del cadenzamento dei treni sulla linea costiera Adriatica. Bene anche l'Emilia Romagna che tocca quota 205.000 (erano 106.500 nel 2010), in Trentino si è passati da 13.000 a 26.400, in Alto Adige da 19.900 a 31.400, in Puglia da 80.000 a 150.000. Tra i risultati positivi, Legambiente segnala la Metropolitana di Napoli, la linea tra Bari e l'aeroporto, il collegamento diretto Palermo-Catania dopo la chiusura dell'autostrada nel 2015.

Le prospettive. "Occorre porsi l'obiettivo al 2030 di raddoppiare il numero di persone che ogni giorno in Italia prende treni regionali e metropolitane, per farle passare da 5,5 a 10 milioni. È una sfida alla portata di un Paese come l'Italia, che produce vantaggi in termini ambientali" con la riduzione dello smog "e positive ricadute occupazionali, legate sia alla costruzione e manutenzione del parco rotabile che alla gestione della mobilità", ha affermato Edoardo Zanchini, vicepresidente di Legambiente, nel presentare il dossier annuale. Le politiche dei trasporti degli ultimi anni e "i cambiamenti portati dal ministro Graziano Delrio stanno dando i primi frutti, con le risorse per il rinnovo" dei treni e bus nelle città, con "un piano metropolitane - ha aggiunto Zanchini - che permetterà di aprire cantieri e con il ripristino delle detrazioni fiscali per gli abbonamenti al trasporto pubblico". Nel sottolineare "la voglia di cambiamento da parte dei cittadini", Zanchini ha rilevato che "la prossima legislatura dovrà affrontare la questione delle risorse per garantire un aumento del servizio, con più treni per dare risposta alla domanda dei pendolari e offrire un'alternativa all'auto, e la realizzazione di nuove linee ferrate. Perché dal 2002 ad oggi la priorità degli investimenti è andata verso strade e autostrade, mentre è proprio nelle aree urbane che si concentra la domanda di mobilità delle persone".

© Riproduzione riservata