

Treni e metro. Passeggeri in crescita? dove si investe



Legambiente presenta a Palermo Pendolaria 2016. 5,5 milioni di persone su metropolitane e treni regionali ogni giorno. Crescono le differenze tra le aree del Paese, al Sud - 21,9% treni dal 2010 e meno che in Lombardia

Ogni giorno in Italia quasi 5,5 milioni di persone prendono il treno per spostarsi per motivi di lavoro o di studio, un numero solo leggermente superiore al 2015 (+0,2%), quando i pendolari del treno erano 5,43 milioni (e 5,1 nel 2014). A crescere in maniera evidente sono, invece, le **diseguaglianze tra le Regioni** rispetto al numero di viaggiatori e alle condizioni del servizio offerto. È questo il dato saliente del rapporto Pendolaria 2016 di Legambiente, presentato oggi a Palermo.

Se la crescita del numero degli utilizzatori del trasporto su ferro per recarsi sul luogo di studio o lavoro è, in termini assoluti, molto contenuta se non nulla, il dato interessante è dato però dal fatto che

gli utenti crescono in quei territori dove sulla mobilità su ferro si è investito o, almeno, non si è tagliato.

In Lombardia i pendolari sono arrivati a 712mila (+1,3% rispetto al 2015), in Emilia-Romagna l'incremento è stato del 3% mentre in Alto Adige grazie alle linee riqualificate con treni nuovi gli utenti sono triplicati in pochi anni passando dagli 11.000 del 2011 ai quasi 32.000 attuali.

Al contrario nelle regioni che dal 2010 hanno assistito ad un taglio di risorse e servizi gli utenti sono in netto calo: in Calabria -26,4% treni in circolazione e -31% passeggeri, in Campania -15,1% treni e -40,3% passeggeri, in Piemonte -28,4% e -9,5%.

Anche nelle città dove il servizio è scadente si registra la stessa tendenza, come a Napoli con Circumvesuviana o a Roma con la Roma-Ostia Lido.

In questi anni si è inoltre assistito alla chiusura di oltre 1.120 chilometri di linee ferroviarie, cui vanno aggiunti 412 km di rete ordinaria che risulta "sospesa" per inagibilità dell'infrastruttura, come per la Trapani-Palermo, la Gemona-Sacile, la Priverno-Terracina, la Bosco Redole-Benevento e la Marzi-Soveria Mannelli in Calabria. Per fare qualche esempio, in Molise non

esiste più un collegamento ferroviario con il mare: da qualche mese sono scomparsi i treni che dal 1882 collegavano Campobasso con l'Adriatico e con Termoli. In tutto sono 1.532 km di linee ferroviarie su cui non esiste attualmente alcun servizio passeggeri.

"Abbiamo scelto di presentare Pendolaria a Palermo quest'anno ? ha commentato

Edoardo Zanchini, Vicepresidente di Legambiente ?

proprio perché sono il Sud e le città le emergenze dei trasporti nel nostro Paese. Cambiare e migliorare la situazione che vivono ogni giorno milioni di pendolari deve diventare una priorità, non solo per ridurre differenze e recuperare ritardi, ma perché è un grande investimento sul futuro del Paese".

È infatti un'Italia che viaggia sempre di più a velocità differenti, quella che viene fuori dal rapporto che, dal 2008, presenta la fotografia della situazione del trasporto ferroviario in Italia e ne racconta i cambiamenti.. Con realtà dove la situazione è migliorata ed altre, più numerose, in cui ci sono meno treni e anche più lenti che in passato, per via dei tagli ai treni Intercity e a lunga percorrenza e a quelli regionali (tagliati rispettivamente del 22,4% e del 6,5% rispetto al 2010. Continuano intanto i successi dell'alta velocità, con un servizio sempre più in crescita e articolato (dal 2007 +394% sulla Roma-Milano) e un numero crescente di passeggeri (+6% nel 2016, dopo il +7 del 2014 e 2015). Ma risultati positivi li troviamo in altre realtà dove si è puntato sul ferro: dal Tram Firenze-Scandicci (30mila passeggeri giorno) a quelli nuovi di Palermo, alle linee dove si è investito in Alto Adige, alla linea Palermo-Catania, ad alcune linee pugliesi. E in ogni parte d'Italia, dove si investe nel ferro il successo è garantito come dimostrano 30 buone pratiche raccontate nel Rapporto.

Per Legambiente la sfida fondamentale del trasporto ferroviario in Italia si gioca al Sud e nelle città. Basti dire che nelle principali aree metropolitane vivono 25 milioni di persone ed è lì che secondo gli studi continuerà a concentrarsi questa crescita. Proprio nelle nostre città, però, si evidenzia il ritardo più forte in termini di dotazione di trasporto su ferro rispetto al resto d'Europa, dove siamo sotto il 50% rispetto alla media per metropolitane e tramvie, e al 51% per le ferrovie suburbane. Il totale di km di metropolitane in Italia è di 234,2 km, paragonabile a quella di singole città europee come Madrid (291,5) e Londra (464,2), Parigi (219,5 km) e Berlino (147,5 km), che hanno inoltre progetti di sviluppo per aumentare il numero di persone trasportate. Analoga situazione per le ferrovie suburbane, ma il problema più grave non sta tanto però nel ritardo quanto nell'assenza di progetti e risorse per cambiare questa situazione.

Roma nel 2016 non ha visto realizzare alcun tratto di metro o linee di tram, e al momento l'unico progetto finanziato riguarda il prolungamento (3,6 chilometri) della metro C fino a Colosseo. Se consideriamo i cantieri in corso della metro,

a Roma si dovranno attendere 80 anni per recuperare la distanza dalle altre città europee (in termini di metropolitane ogni 1.000 abitanti). La seconda emergenza è il Sud, dove circolano meno treni, più vecchi e più lenti. Ogni giorno in tutto il Meridione circolano meno treni regionali

che nella sola Lombardia e dal 2010 quelli regionali si sono ridotti del 21,9% e a questi tagli vanno sommati quelli degli Intercity. Per fare un esempio, le corse quotidiane dei treni regionali in tutta la Sicilia sono 429 contro le 2.300 della Lombardia. Inoltre, i treni sono più lenti e l'età media dei convogli al Sud è nettamente più alta: 20,3 anni rispetto ai 14,7 del Nord e ai 17,2 della media nazionale.

Link:

<http://archivio.earthday.it/Citta-e-trasporti/Treni-e-metro.-Passeggeri-in-crescita-dove-si-investe>