

# Pendolaria



LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO

**LEGAMBIENTE**

**Rapporto di Legambiente** sulla situazione del trasporto ferroviario pendolare in Italia. Le politiche, la spesa delle Regioni italiane per il servizio, gli investimenti per le infrastrutture.

Rilanciare gli investimenti e il progetto 1000 nuovi treni pendolari per dare risposta ai bisogni di mobilità dei cittadini e di vivibilità delle aree urbane, agli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra previsti dal Protocollo di Kyoto.

Novembre 2008

---

Pochi fenomeni sono più rappresentativi dei cambiamenti avvenuti nel territorio e nella società italiana, nel lavoro e nella domanda di mobilità, come il pendolarismo. Ogni giorno – secondo i dati del Censis – 14 milioni di persone si spostano per motivi di lavoro e studio verso le principali città. E' un processo che riguarda in particolare gli ultimi due decenni e in rapida crescita (erano 9,6 milioni nel 2001). Circa 2 milioni sono coloro tra questi che si muovono in treno, una quota minoritaria ma in costante crescita<sup>1</sup> e soprattutto la principale voce della domanda di trasporto ferroviario, in un rapporto di 9 a 1 tra passeggeri trasportati sulle linee regionali e quelli sulle linee a lunga percorrenza. Del resto basta guardare l'“esplosione” delle periferie delle principali città italiane negli ultimi decenni, arrivate a inglobare i Comuni limitrofi dove si sono trasferite migliaia di persone (+ 9,3% di residenti tra il 1991 e il 2006 secondo l'Istat) che continuano a lavorare nel capoluogo, mentre si sono distribuite nel territorio attività e funzioni. Sono tante le ragioni alla base di questi processi. In Italia quella principale sta nella dinamica di fortissima crescita dei prezzi delle abitazioni. Occorre guardare con attenzione a queste trasformazioni perché incidono profondamente nella struttura sociale e culturale delle città italiane e determinano significativi impatti in termini di domanda di mobilità. Un forte e moderno servizio ferroviario è indispensabile per costruire un sistema dei trasporti efficiente nelle aree

---

<sup>1</sup> i passeggeri trasportati da Trenitalia sulle ferrovie regionali sono passati da 412milioni nel 2001 a circa 482milioni nel 2008, con un + 14,5%

metropolitane. Ed è significativo constatare quanto stia crescendo l'organizzazione della rappresentanza dei pendolari, con comitati oggi diffusi in quasi tutte le Regioni italiane, che chiedono più treni, puntuali, nuovi, puliti. Dare risposta a questa domanda è quanto mai strategico per un Paese come l'Italia. È del tutto evidente che solo potenziando l'offerta sarà possibile spostare una parte dei flussi che oggi viaggiano in automobile verso il treno e migliorare così la salute delle nostre città, l'inquinamento locale e le emissioni di CO<sub>2</sub>. Una buona base di partenza è la significativa propensione al cambiamento che tutte le indagini mettono in luce. Circa il 69% di coloro che utilizzano l'auto, secondo il Censis, si dichiarano disponibili a cambiare e a prendere il treno qualora il servizio fosse competitivo. Ma c'è un'altra questione che dovrebbe far riflettere in un periodo difficile per tante famiglie, come la possibilità di ridurre i costi di spostamento utilizzando i mezzo collettivi<sup>2</sup> che per tante persone può rappresentare una vera boccata di ossigeno (oltre che un miglioramento significativo della qualità della vita). D'altronde secondo una indagine dell'Isfort chi si muove sui treni pendolari ogni giorno sono donne (al 51%), giovani (il 54% ha meno di 29 anni), lavoratori e studenti. In sostanza le categorie che oggi soffrono di più gli effetti della crisi economica e dell'inflazione.

**Per usare uno slogan, investire sul trasporto ferroviario pendolare è una ricetta che fa bene alle città, al portafoglio delle famiglie, alla qualità della vita e dell'aria che respiriamo.**

Eppure siamo di fronte all'ennesima emergenza annunciata, non è stato ancora pubblicato il nuovo orario di Trenitalia che dovrebbe scattare il 14 dicembre - è la prima volta che accade - e la ragione sta nel fatto che nella Legge Finanziaria mancano le risorse per il trasporto ferroviario pendolare. Attenzione, non per il potenziamento, stiamo parlando di quelle per mantenere i servizi essenziali. Altrimenti si profileranno tagli alle linee e gli stessi treni, ma ancora più affollati, in circolazione.

**Capire le ragioni di una situazione che grida vergogna, approfondire l'ammontare degli investimenti e delle attenzioni per il servizio ferroviario pendolare da parte di Stato e Regioni è l'obiettivo di questo Rapporto<sup>3</sup>. La campagna Pendolaria di Legambiente, giunta quest'anno alla sua terza edizione, vuole dare visibilità e forza a una battaglia di civiltà come quella di avere nelle città italiane treni nuovi, più numerosi e puntuali, per chi viaggia, carrozze pulite e non sovraffollate, servizi migliori nelle stazioni, maggiori informazioni ai viaggiatori, collegamenti e tariffe che migliorino gli spostamenti quotidiani riducendo il bisogno del mezzo privato. La nostra mobilitazione dà voce a un'alleanza di cittadini, associazioni, comitati che si battono per un interesse generale. In un periodo in cui sembrano venire al pettine i nodi di una crisi economica, energetica e climatica globale, un forte rilancio del trasporto ferroviario pendolare rappresenta una scelta lungimirante, che incrocia nuove domande, offre una risposta concreta ai 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 un treno, migliorando così la qualità della vita e diminuendo congestione e inquinamento urbano. La riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, la realizzazione degli obiettivi del Protocollo di Kyoto e del nuovo Pacchetto Energia e Clima dell'UE al 2020 passa inevitabilmente di qui ma anche l'ambizione di avere condizioni di mobilità degne di un Paese moderno.**

## **La domanda pendolare cresce ma gli investimenti sono fermi**

La spiegazione delle difficoltà dello spostarsi in treno quotidianamente verso e dalle principali città italiane è semplice, basta guardare i dati sugli investimenti per il servizio, l'acquisto di materiale rotabile, le infrastrutture. Incominciamo dalla spesa per il servizio corrisposta a

---

<sup>2</sup> La spesa per gli spostamenti sta mediamente in un rapporto di 4 a 1 tra auto e trasporto collettivo (200 euro mese a fronte di 40-50). All'anno il pendolare in auto spende mediamente 2.265 euro, quello in treno 540.

<sup>3</sup> Curato da Edoardo Zanchini, Susanna Iraci, Gabriele Nanni. I dati che riguardano le Regioni sono stati elaborati attraverso un questionario compilato dagli uffici degli assessorati ai trasporti e bilancio.

Trenitalia e agli altri concessionari regionali per i treni in circolazione sulla rete. Questa cifra, a seguito della riforma “Bassanini“, viene definita in ogni Regione dal concorso di risorse statali e locali. Mentre sono in capo alle Regioni tutte le competenze relative al controllo e indirizzo sulla qualità dell’offerta che è regolato da specifici contratti di servizio con i concessionari.

#### Corrispettivi per il trasporto regionale dallo Stato a Trenitalia

Anno	2006	2007	2008
Stanziamanti (milioni di euro)	1.498	1.612	1.498

Fonte: Trenitalia

Per quanto riguarda lo **Stato** a determinare la cifra è una quota fissa stabilita per Legge e una quota aggiuntiva che viene individuata ogni anno con la Legge Finanziaria. Come già avvenuto lo scorso anno, con l’ultima Finanziaria del Governo Prodi, anche la prima del nuovo Governo Berlusconi si distingue per aver dimenticato questa partita di bilancio. Prima dell’estate si è riusciti a recuperare il “buco” di bilancio ma si è riusciti solo a tornare alla spesa del 2006, più bassa di quella del 2007 come si può vedere dalla tabella. E per l’anno prossimo? Al momento non vi sono novità. La conseguenza senza interventi sarebbe un inevitabile taglio del servizio. Intanto è stata abolita la detrazione per gli abbonamenti al servizio di trasporto pubblico introdotta nel 2008 (nella misura del 19% e fino a 250 euro di spesa). Per quanto riguarda invece il rinnovo del materiale rotabile (ossia l’acquisto di nuovi treni), lo scorso anno fu annunciato il *progetto 1000 treni per i pendolari*, ma nessun finanziamento venne poi individuato nella Legge Finanziaria. Da allora non si hanno più notizie.

#### La spesa delle Regioni per il servizio ferroviario pendolare nel 2008

Regione	Stanziamanti per il servizio (mln Euro, 2008)	Stanziamanti per il materiale rotabile (mln Euro, 2008)	Stanziamanti sul bilancio regionale (% , 2008)
<b>Abruzzo</b>	1,51	0	<b>0,02</b>
<b>Basilicata</b>	1,4	1	<b>0,04</b>
<b>Calabria</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Campania</b>	5,73	41,4	<b>0,25</b>
<b>Emilia Romagna</b>	18,33	23,0	<b>0,18</b>
<b>Friuli V. G.</b>	2,1	0	<b>0,01</b>
<b>Lazio</b>	1,99	4,88	<b>0,02</b>
<b>Liguria</b>	1,5	6,5	<b>0,09</b>
<b>Lombardia</b>	42,45	90,0	<b>0,37</b>
<b>Marche</b>	1,18	3,84	<b>0,05</b>
<b>Molise</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Piemonte</b>	2	3,38	<b>0,03</b>
<b>Puglia</b>	0	28,0	<b>0,17</b>
<b>Sardegna</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Sicilia</b>	0	8,05	<b>0,04</b>
<b>Toscana</b>	31,9	5,0	<b>0,38</b>
<b>Umbria</b>	0	2,54	<b>0,08</b>
<b>Veneto</b>	3,82	2,44	<b>0,03</b>

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente. Elaborazione su dati bilanci regionali.

I dati della tabella costringono a trarre una conclusione amara: uno degli obiettivi alla base della riforma Bassanini e del trasferimento dei poteri alle Regioni - ossia legare al potere di controllo l’apporto di investimenti per il miglioramento del servizio - è fallito. **In nessuna Regione**

**italiana l'ammontare degli stanziamenti per il servizio** (ossia il contributo a Trenitalia o agli altri concessionari per avere più treni in circolazione) **e per l'acquisto di nuove carrozze arriva nemmeno allo 0,4% del bilancio regionale.**

**La Toscana è la Regione che spende di più per i pendolari rispetto al proprio bilancio** ed è la Regione che con più continuità in questi anni ha investito per migliorare il servizio ferroviario pendolare (in termini di treni/km e nuove carrozze) e i numeri stanno dimostrando che questa direzione paga. Anche in termini di aumento della domanda si è passati da 165mila passeggeri trasportati nel 2000 a 225mila nel 2008. La scelta della Regione è stata di lavorare su un orario dei principali collegamenti regionali cadenzato e coordinato (chiamato Memorario) in modo da potenziare le linee per Firenze da Livorno e Carrara.

In generale si può dire che **le risorse stanziolate dalle Regioni sono ridicolmente basse** (per un bilancio regionale qualche milione di euro è un dato insignificante) o addirittura pari a zero. Qualcosa di più è stato fatto per acquistare nuovi treni, condizione fondamentale non solo per migliorare la qualità del viaggio per i pendolari ma anche per aumentarne il numero in circolazione e migliorare la puntualità (i ritardi dipendono anche dal sovraffollamento delle carrozze). **Le situazioni più gravi sono in quelle Regioni come il Veneto, il Piemonte, il Lazio in cui vi è una rilevante domanda pendolare a fronte di investimenti pari allo 0,02 o 0,03 del bilancio** o che addirittura non hanno stanziato alcuna risorsa aggiuntiva in questi anni. Si potrebbero fare molti esempi di spesa nei bilanci regionali per far capire la marginalità dell'investimento per il trasporto ferroviario (in Sicilia, sono stati stanziati 8milioni di Euro per l'acquisto di carrozze esattamente come per la realizzazione di centri commerciali; in Veneto la spesa per le "iniziative di informazione, istruzione e culturali a favore dei veneti nel mondo" supera quella per i veneti nel Veneto che si spostano in treno).

**La spesa delle Regioni per il servizio e le penali applicate** (in Mln Euro)

<b>Regione</b>	<b>Spesa per servizi 2001/2007</b>	<b>Penali 2001/2007</b>
<b>Abruzzo</b>	11,0	0
<b>Basilicata</b>	0	0,03
<b>Calabria</b>	0	0
<b>Campania</b>	24,0	0,88
<b>E. Romagna</b>	8,01	10,23
<b>Lazio</b>	3,98	8,36
<b>Liguria</b>	1,5	1,57
<b>Lombardia</b>	54,36	8,36
<b>Marche</b>	7,01	2,33
<b>Molise</b>	0	0,03
<b>Piemonte</b>	0	4,89
<b>Puglia</b>	0	0,19
<b>Toscana</b>	48,2	3,90
<b>Umbria</b>	0	0,78
<b>Valle d'Aosta</b>	5,68	0,22
<b>Veneto</b>	24,47	4,62

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente.

In questi giorni sulla cronaca locale delle principali città italiane si può leggere di uno scontro violentissimo tra Regioni e Trenitalia. Tra gli Assessori regionali ai trasporti che si fanno portavoce dei comitati accusando la scarsa qualità del servizio (puntualità, pulizia), e minacciano di raddoppiare le penali mettendo a gara il servizio, e Trenitalia che risponde dicendo che senza nuove risorse non sarà in alcun modo possibile potenziare il servizio. A noi pare che **le responsabilità di questa situazione siano chiare.** Rilevanti sono quelle da assegnare agli

operatori del servizio ferroviario, in primo luogo a **Trenitalia**, che deve migliorare il servizio e porre al centro la domanda pendolare delle grandi città. In questi anni l'attenzione è andata soprattutto alle tratte nazionali commercialmente più vantaggiose e c'è il rischio che con l'entrata a regime dell'alta velocità questo errore si accentui. Ma **Governi e Regioni hanno una responsabilità enorme per l'attuale situazione visto quanto stanziato per il servizio**. Le Regioni potranno permettersi di fare la voce grossa il giorno in cui arriveranno a stanziare almeno l'1% del proprio bilancio per i pendolari. E' paradossale ma in alcune situazioni le penali applicate per carenze rispetto a quanto previsto nel contratto di servizio hanno superato gli stanziamenti (in Piemonte, Puglia, Basilicata, Emilia Romagna, Umbria, Lazio) come se le risorse per migliorare il servizio possano venire dalle casse vuote delle ferrovie italiane.

### **Gli investimenti statali e regionali premiano la strada a danno della ferrovia**

A differenza della spesa per il servizio ferroviario quella per le infrastrutture non è stata ferma in questi anni. Importanti risorse sono state mobilitate in questi anni nel solco della spinta impressa con la Legge Obiettivo. A leggere i dati di quanto finanziato dal 2002 al 2008 suddivisa tra strade, ferrovie, metropolitane sembra esserci stata **una precisa strategia della mobilità: far crescere il traffico su gomma in Italia nei prossimi anni**. I finanziamenti da parte dei Governi che si sono succeduti in questi anni hanno **premiato per oltre il 70% gli investimenti in strade e autostrade**.

**Finanziamenti legati alla Legge Obiettivo per tipologia di infrastruttura**

Tipo di infrastruttura	Finanziato Legge Obiettivo (2002-2008, mln Euro)	Finanziato con altri fondi (2002-2008, mln Euro)	Totale finanziamenti (2002-2008, mln Euro)	Finanziamenti Per modalità
<b>Autostrade</b>	5.063	19.730	24.793	<b>70,39 %</b>
<b>Strade</b>	3.193	8.140	11.333	
<b>TAV</b>	16	853	869	<b>13,73 %</b>
<b>Ferrovie</b>	343	5.835	6.178	
<b>Metropolitane</b>	1.844	6.302	8.146	<b>15,87 %</b>
<b>Totale</b>	<b>10.459</b>	<b>40.860</b>	<b>51.319</b>	

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente. Elaborazione su dati Ministero delle Infrastrutture (Programma Infrastrutture Strategiche, Giugno 2008)

Proprio in questi giorni è aperta la discussione sulle priorità di intervento per i prossimi anni e si sta cercando di reperire i relativi finanziamenti. Non è un momento semplice per l'economia e le casse pubbliche. Con la Legge Finanziaria hanno già subito tagli per il 2009 sia le risorse per gli investimenti infrastrutturali di Anas (-22%, da 1.560milioni a 1.205) che di Rfi (- 32%, da 3.500milioni a 2.362). L'elenco delle priorità di spesa presentato dal Governo Berlusconi vede ai primi posti il Ponte sullo Stretto (6 miliardi di euro di spesa previsti, proprio quanto costerebbe il progetto 1000 treni per i pendolari), le autostrade, l'Alta velocità ferroviaria. A mancare in quell'elenco sono gli investimenti per le aree urbane e per il servizio ferroviario pendolare che evidentemente non sono considerati, a torto, una priorità di intervento nazionale.

### **La spesa regionale per le infrastrutture**

Regioni	Finanziamenti 2003-2008			Valori in % sul totale 2003-2008		
	Strade	Ferrovie	Metropolitane	Strade	Ferrovie	Metropolitane
<b>Basilicata</b>	10,73	0	0	100	0	0
<b>Campania<sup>4</sup></b>	n.d.	n.d.	n.d.	-	-	-

<sup>4</sup> La Regione Campania non dispone di informazioni sulla spesa effettuata nel periodo preso in considerazione suddivisa tra strade e ferrovie.

<b>Emilia-Romagna</b>	291,65	6,61	0	97,78	2,21	0
<b>Friuli Venezia G.</b>	216,19	2,19	0	98,99	1,01	0
<b>Lazio</b>	419,51	10	128,00	75,25	1,79	22,96
<b>Liguria</b>	33,61	0,55	0	98,34	1,66	0
<b>Lombardia</b>	249,78	138,71	60,84	55,59	24,88	19,53
<b>Molise</b>	0,71	0,04	0	94,66	5,34	0
<b>Piemonte</b>	91,57	18,53	10,61	75,86	15,35	8,79
<b>Puglia</b>	11,48	20,00	0	36,47	63,53	0
<b>Sardegna</b>	62,10	4,50	0	93,24	6,75	0
<b>Sicilia</b>	17,72	0,13	0	99,28	0,72	0
<b>Toscana</b>	544,44	55,49	0	90,75	9,25	0
<b>Pr. Aut. Trento</b>	216,74	76,78	0	73,84	26,16	0
<b>Umbria</b>	107,48	5,41	0	95,20	4,80	0
<b>Veneto</b>	755,97	48,34	0	93,99	6,01	0
<b>TOTALE</b>	<b>3.029,68</b>	<b>381,87</b>	<b>199,45</b>	<b>83,90</b>	<b>10,57</b>	<b>5,53</b>

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente. Elaborazione su dati bilanci regionali.

Le Regioni non sono state da meno nel privilegiare con i propri investimenti le infrastrutture stradali. E nelle richieste al Governo nell'ambito dell'elenco di opere della Legge Obiettivo (dagli ultimi aggiornamenti si è a circa 300 opere) a farla da padrone sono proprio gli interventi stradali

### **Il ritornello del ritardo infrastrutturale italiano**

Ha rappresentato uno dei cambiamenti fondamentali nella discussione politica di questi anni in Italia, l'aver messo al centro il tema delle grandi opere e del ritardo infrastrutturale rispetto agli altri Paesi europei. Qualsiasi intervento politico segnala questo ritardo come uno dei principali fattori di ritardo del Paese e di competitività per le imprese. Viene detto, non è importante scegliere un'infrastruttura o un'altra, purchè si faccia qualcosa. Il problema è che i ritardi infrastrutturali del nostro Paese non sono uguali per le diverse modalità e poiché le risorse per gli investimenti sono limitate occorre sapere la risposta che quell'intervento andrà a determinare rispetto ai problemi e in termini di mobilità di lunga o breve distanza.

### **Dotazioni infrastrutturali nei principali Paesi europei. Dove sta il ritardo italiano rispetto all'Europa**

<b>Paesi</b>	<b>Autostrade (km)</b>	<b>Rete ferroviaria ad Alta Velocità (km)</b>	<b>Linee Metropolitane (km)</b>	<b>Linee ferroviarie pendolari (km di Suburbane)</b>
<b>Germania</b>	12.363	1.300	604,1	2030,7
<b>Spagna</b>	11.432	1.686	530,8	1345,5
<b>Francia</b>	10.848	1.884	341,5	664,0
<b>Regno Unito</b>	3.669	115	495,9	1634,4
<b>Italia</b>	6.542	583	161,9	582,4
<b>Italia rispetto a Media Ue (100)</b>	<b>72,9</b>	<b>52,3</b>	<b>37,9</b>	<b>46,5</b>

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente

Elaborazione su dati: urbanrail.net; ATM; ATAC; MetroNapoli; MetroTorino; AMT Genova; AMT Catania; SFM Bologna; SFMR; Ferrovie dello Stato; BVG; S-Bahn-Berlin; HVV; S-Bahn-Hamburg; MVG; S-Bahn-Munich; Deutsche Bahn; VGF; VRR; KVB; VGN; VVS; dresden.de; GVH; VVW; RATP; SNCF; Transpole; TCL; Tisseo; STAR; TFL; Nexus; SPT; Mersey Rail; Midland Metro; Arriva Trains; GMPTE; WYLTP; MetroMadrid; CTM Madrid; TMB; FGC; ATM Catalunya; MetroBilbao; Euskotren; MetroValencia; MetroSevilla; Ajuntament de Palma; Renfe Cercanias; Stib; De Lijn; GVB; RET; Isfort; StatBel; CBS. Ministero delle Infrastrutture; CBRD; Ministerio de Fomento; Insee. Statistisches Bundesamt.

E' innegabile il ritardo infrastrutturale italiano, ci troviamo al di sotto della media dei 5 grandi Paesi europei presi in considerazione per ogni tipo di infrastruttura. Questa carenza però non è

omogeneamente distribuita. Il punto più critico è rappresentato dalla rete di metropolitane delle città italiane dove, con soli 161,9 km, all'ultimo posto in valore assoluto. Lo stesso discorso vale per le ferrovie suburbane che contano in totale 582,4 km di estensione, lontanissimi dagli oltre 2000 della Germania. I dati riguardanti i mezzi di trasporto urbano e pendolare sottolineano quindi come alcuni milioni di persone quotidianamente si trovino in condizione di disagio e di svantaggio rispetto ai "colleghi" europei. Nel settore delle autostrade il ritardo rilevato è minore rispetto al resto del continente e mostra prospettive di investimento e di crescita notevoli al contrario dei sistemi di trasporto urbano.

## **Stato e Regioni di fronte a una grande questione politica nazionale**

Se anche nei prossimi giorni si riuscirà a trovare le risorse per garantire il servizio ferroviario pendolare è del tutto evidente che ci troviamo di fronte a un'ennesima toppa, e che va affrontata una questione non più rimandabile. Dentro quale prospettiva si andranno a muovere gli investimenti nei prossimi anni? Mentre sta per entrare in servizio l'alta velocità ferroviaria sulla nuova linea Napoli-Torino e si profila la concorrenza tra operatori per questa tratta commercialmente appetibile, cosa succede del restante servizio universale (ossia quello che non si ripaga con il prezzo dei biglietti)? E' una discussione quanto mai urgente per dare risposta alle richieste dei pendolari e per attrarre una parte dei flussi che si spostano quotidianamente in automobile.

Obiettivo di Legambiente con questo Rapporto è di contribuire a costruire un confronto che parta da alcuni dati inoppugnabili. Il primo riguarda gli stanziamenti per il servizio, la stasi dei trasferimenti Statali e regionali in questi anni è evidente. Basti dire che il contributo pubblico per il servizio in termini di treno/km è circa la metà di Francia o Germania. E' inutile parlare di recupero della distanza attraverso la liberalizzazione e le gare perchè con questi stanziamenti nessuno si presenterà mai a portare concorrenza. Il secondo riguarda il costo di biglietti e abbonamenti, oggi adeguato a un servizio mediocre ma assai distante da quanto si paga oltre confine dove la qualità è molto migliore ma il costo degli abbonamenti è ovunque 3-4 volte superiore (si veda l'ultimo capitolo del Rapporto). Per questo occorre una discussione che non eluda questi temi, se si vuole un forte potenziamento del servizio ferroviario regionale occorre investire risorse, e anche ragionare di un adeguamento delle tariffe. Proponendo un patto molto chiaro ai pendolari che vanno informati, coinvolti nel monitoraggio e nel contribuire a migliorare il servizio.

Infine avere ben presenti le caratteristiche della domanda di trasporto pendolare per offrire una risposta adeguata: perchè riguarda soprattutto alcune città metropolitane: Milano e Roma in primo luogo, Torino, Genova, Bologna, il quadrilatero Veneto (Treviso, Padova, Vicenza, Mestre), Firenze, Napoli, e con minore intensità Bari, Reggio Calabria e Palermo. Ed è una domanda per spostamenti di breve distanza - 24 km è lo spostamento medio - e concentrati in alcune ore della giornata (dalle 6:00 alle 9:00 e dalle 17:00 alle 19:00). E' a questa domanda che bisogna dare più urgente risposta. Mentre gli altri tipi di spostamento sono di tipo regionale, e avrebbero bisogno di treni nuovi e più veloci, a orari cadenzati e di una migliore integrazione con il servizio pubblico su gomma.

## **Le proposte di Legambiente**

Il tema del trasporto pendolare deve entrare nell'agenda delle politiche nazionali. Per recuperare i ritardi occorre avere ben chiare le priorità di intervento:

*1 Maggiori risorse per il servizio di trasporto pendolare.* Chiamando in causa il Governo e le Regioni alle proprie responsabilità, per individuare le risorse in grado di migliorare il servizio. Non si può continuare in una logica dell'emergenza per cui ogni anno si insegue la Legge Finanziaria per garantire il servizio. Occorre passare a un accordo pluriennale che permetta di programmare gli investimenti attraverso l'istituzione di un fondo nazionale per il trasporto locale, finanziato con i proventi di parte della tassazione sui carburanti (come da tempo si discute nella

Conferenza Stato Regioni). Perché il trasporto pendolare è una componente fondamentale delle politiche nazionali dei trasporti e dunque si deve individuare un meccanismo di finanziamento certo e che cresca progressivamente nel tempo.

**2 1000 nuovi treni per i pendolari.** Solo con un parco rotabile rinnovato sarà possibile dare risposta a una domanda in costante aumento. L'affollamento dei convogli sta diventando sempre più una ragione dei ritardi (per la difficoltà di accesso alle carrozze e di chiusura delle porte) e un problema che vivono sulla propria pelle tutti i cittadini che cercano un'alternativa alle auto per muoversi nelle città e trovano convogli vecchi e affollati.

**3 Spostare nei nodi urbani la voce maggioritaria della spesa per infrastrutture.** Il 50% della spesa nazionale per le opere pubbliche deve andare alla realizzazione di nuove linee di metropolitane e del servizio ferroviario pendolare, di tram. In modo da realizzare gli interventi di ammodernamento delle linee urbane, di realizzazione di binari dedicati al trasporto regionale e metropolitano, tratte di aggiramento per le merci, nuove stazioni attrezzate con parcheggi e servizi. Non è una ricetta da "pazzi" ambientalisti, ma quanto ha stabilito il Governo Sarkozy a seguito della discussione pubblica nella Grenelle de l'Environnement.

**4 Un patto con i pendolari.** I cittadini che ogni giorno si muovono in treno sono l'interlocutore fondamentale di questa strategia di potenziamento del servizio. E il confronto, la partecipazione e l'informazione dei pendolari diventano fondamentali per dare forza alla prospettiva di un potenziamento del servizio, per monitorare il servizio sulla rete (puntualità, grado di affollamento, igiene, climatizzazione, informazione e cortesia del personale). Uno dei presupposti è l'istituzione di una carta dei diritti dei pendolari che fissi obiettivi di servizio, diritti dei cittadini utenti, condizioni minime di informazione, qualità, rimborso per disfunzioni e disagi.

In questa prospettiva i **Comuni** non sono esclusi da responsabilità rilevanti. Alla base delle 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 e una attenta integrazione delle politiche urbanistiche e dei trasporti. In Italia occorre rivedere poteri e competenze in materia proprio perché 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.



## 1. Le politiche regionali per il trasporto ferroviario

E' dal 2000, con l'entrata in vigore della riforma cosiddetta "Bassanini"<sup>5</sup> che i governi regionali sono subentrati allo stato centrale nel ruolo di interlocutore con i gestori del servizio ferroviario. Fino a quest'anno hanno costituito un'eccezione le regioni a statuto speciale: ma dal 1° gennaio 2008 anche quest'ultime sono subentrate al Ministero dei Trasporti nei rapporti con Trenitalia e con gli altri gestori locali. Nella pratica, dal 2001 le risorse già destinate dallo Stato al finanziamento del servizio ferroviario locale vengono di anno in anno trasferite alle Regioni che definiscono con le imprese ferroviarie operanti in concessione sul proprio territorio la quantità, i costi e gli standard di qualità dei servizi ferroviari erogati. Le Regioni hanno, ovviamente, la possibilità di ampliare la quantità degli investimenti. Le "prestazioni" sono state definite nei cosiddetti Contratti di Servizio che tutte le regioni avrebbero dovuto porre in essere a partire dal 2001, dopo un primo anno di transizione gestito dallo Stato. Con il Contratto di Servizio da un lato l'impresa ferroviaria si impegna all'erogazione di un quantitativo di treni-km e al rispetto di determinati indici di qualità (relativi a pulizia, comfort, informazione e puntualità delle corse), dall'altro lato l'amministrazione regionale stabilisce un corrispettivo economico per l'erogazione di tali servizi. In ultimo, il Contratto di Servizio stabilisce le penali da applicare al gestore dei servizi in caso di non rispetto degli indici di qualità definiti dal Contratto.

In questi mesi ci troviamo però di fronte ad un ulteriore cambiamento delle regole del settore, in seguito all'introduzione da parte di Trenitalia del cosiddetto 'catalogo'. La novità introdotta sta nel presentare alle regioni non tanto il prezzo unitario dei servizi ferroviari per treno-km, ma il costo reale di produzione del singolo treno e tipologia (numero di carrozze, tipo di carrozze, ecc.), comprensivo non solo della sua effettuazione ma del pedaggio sulla rete e dei servizi accessori (personale, biglietterie, informazione, ecc...).

Il Rapporto Pendolaria è andato a analizzare Regione per Regione lo stato dell'arte dei CdS, per capire come le politiche dei governi locali sui trasporti si siano tradotte o meno in attenzioni e investimenti a favore del trasporto ferroviario pendolare. Il trasferimento alle Regioni è stata indubbiamente una scelta giusta che ha contribuito a chiarire i ruoli degli attori in gioco e soprattutto le implicazioni economiche delle scelte di programmazione che una volta erano "annegate" nel bilancio complessivo dell'azienda. 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 di trasporto locale. Nella tabella che segue abbiamo voluto inquadrare le caratteristiche dei sistemi di trasporto ferroviario locali nelle varie regioni italiane. **La maggiore domanda di trasporto pendolare è concentrata, in ordine decrescente, nelle regioni Lombardia, Campania, Lazio, Toscana, Piemonte ed Emilia Romagna.**

---

<sup>5</sup> DLgs 422/97 e decreto n. 400/99, sul "conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale"

## La rete ferroviaria e la gestione del servizio pendolare nelle regioni italiane

Regione	Estensione della rete ferroviaria regionale	Numero viaggiatori/giorno	Numero abbonati	Gestori
<b>Abruzzo</b>	512	16.880	7.815	Trenitalia
<b>Basilicata</b>	421	3.800	1.254	Trenitalia, Ferrovie Appulo Lucane
<b>Calabria</b>	1.081	16.750	2.284	Trenitalia, Ferrovie della Calabria
<b>Campania</b>	1.385	440.004	126.608	Trenitalia, Circumvesuviana, Sepsa, MetroCampania Nordest
<b>Emilia Romagna</b>	1.323	102.500	36.000	Trenitalia, FER, Consorzio ACT, ATCM
<b>Friuli V. G.</b>	494	21.641	n.d.	Trenitalia, Ferrovie Udine-Cividale
<b>Lazio</b>	1.239	400.000	n.d.	Trenitalia, Met.Ro.
<b>Liguria</b>	575	105.000	19.000	Trenitalia
<b>Lombardia</b>	1.922	559.000	191.000	Trenitalia, LeNord
<b>Marche</b>	391	24.000	4.500	Trenitalia
<b>Molise</b>	268	3.300	1.512	Trenitalia
<b>Piemonte</b>	1.855	207.918	60.000	Trenitalia, Gruppo Torinese Trasporti
<b>Puglia</b>	1.508	80.000	9.793	Trenitalia, Ferrovie del Sud Est, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane, Ferrotramviaria
<b>Sardegna</b>	1.046	18.100	8.685	Trenitalia, Ferrovie della Sardegna
<b>Sicilia</b>	1.520	50.300	14.000	Trenitalia, Circumetnea
<b>Toscana</b>	1.584	225.000	47.800	Trenitalia, Trasporto Ferroviario Toscano
<b>Pr. Aut. Trento</b>	133	13.000	n.d.	Trenitalia
<b>Pr. Aut. Bolzano</b>	n.d.	15.406	n.d.	Trenitalia
<b>Umbria</b>	485	25.200	5.500	Trenitalia, Ferrovia Centrale Umbra
<b>Valle d'Aosta</b>	102	3.500	1.500	Trenitalia
<b>Veneto</b>	1.190	135.000	40.838	Trenitalia, Sistemi Territoriali

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente su dati Regioni.

Nella tabella che segue abbiamo invece approfondito il quadro delle risorse a disposizione per il servizio ferroviario regionale nelle diverse Regioni nell'anno 2008. Risorse che si compongono del contratto base, nazionale, con i gestori che fissava nell'anno 2000 il corrispondente numero di treni/km e di quanto aggiunto dalle singole Regioni. L'importo del contratto base è rimasto sostanzialmente immutato dal 2001 tranne che per Lombardia e Lazio. Nonostante il forte incremento della domanda di mobilità la quantità di treni per km finanziati dallo stato alle regioni è rimasta la stessa, né si sono adattati i trasferimenti all'inflazione.

### I Contratti di Servizio tra Regioni e Gestori di Servizi Ferroviari nel 2008

Regione	Importo CdS nel 2008 (Mln €)	Treni*Km/anno nel 2008 da CdS (Mln €)
<b>Abruzzo</b>	Trenitalia: 31,5	4,3
<b>Basilicata</b>	Trenitalia: 20,5	2
	FAL: 20,07	0,7
	TOTALE: 40,57	TOTALE: 2,7
<b>Calabria</b>	Trenitalia: 64	7,5
	Ferrovie della Calabria: 41,6	0
	TOTALE: 105,6	TOTALE: 7,5
<b>Campania</b>	TOTALE <sup>6</sup> : 271,45	TOTALE: 19,33
<b>Emilia Romagna</b>	Consorzio Trasporti Integrati: 98,48	16,72

<sup>6</sup> A Trenitalia, Circumvesuviana, Sepsa, MetroCampania Nordest.

<b>Friuli V. G.</b>	Trenitalia: 32	3,12
<b>Lazio</b>	Trenitalia: 163,87	16,58
	Met.Ro.: 85,37	4,83
	TOTALE: 249,24	TOTALE: 21,41
<b>Liguria</b>	Trenitalia: 65,5	7,35
<b>Lombardia</b>	Trenitalia: 191,31	24,58
	LeNord: 65	8,85
	TOTALE: 256,31	TOTALE: 33,43
<b>Marche</b>	Trenitalia: 28,2	3,67
<b>Molise</b>	Trenitalia: 17,66	2
<b>Piemonte</b>	Trenitalia: 161,03	19,82
	GTT: 18,37	1,04
	TOTALE: 179,4	TOTALE: 20,86
<b>Puglia</b>	Trenitalia: 42,7	7,2
	Ferrovie del Sud Est: 111,15	3,3
	Ferrovie del Gargano: 14,82	0,4
	Ferrottramviaria: 22,21	0,9
	FAL: 15,35	0,7
	TOTALE: 206,23	TOTALE: 12,5
<b>Sardegna</b>	Trenitalia: 29,6	3,7
	FdS: n.d.	1,15
	TOTALE: 29,6	TOTALE: 4,85
<b>Sicilia</b>	Trenitalia: 105,5	10,79
	Circumetnea: 16	0,76
	TOTALE: 121,5	TOTALE: 11,55
<b>Toscana</b>	Trenitalia: 147,8	19,16
	TFT: 4,9	0,73
	TOTALE: 152,7	TOTALE: 19,89
<b>Pr. Aut. Trento</b>	Trenitalia: 12,67	1,39
<b>Pr. Aut. Bolzano</b>	n.d.	3,8
<b>Umbria</b>	Trenitalia: 27,01	3,6
	FCU: 3,93	1,34
	(+1 per servizi su RFI)	(+0,18 su rete RFI)
	TOTALE: 31,94	TOTALE: 5,12
<b>Valle d'Aosta</b>	n.d.	n.d.
<b>Veneto</b>	Trenitalia: 23,06	3,2
	A.T.I. Trenitalia+Sistemi Territoriali: 70,4	11,71
	Sistemi Territoriali: 2,79	0,48
	TOTALE: 96,25	TOTALE: 15,39

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente su dati Regioni.

Partendo dall'importo base del contratto di servizio ogni Regione ha potuto decidere nel proprio territorio le sorti del trasporto ferroviario, determinando attraverso le proprie politiche di bilancio quanto e come potenziare lo sviluppo di un moderno sistema di trasporto pubblico. Nella tabella successiva è possibile avere una panoramica delle spese regionali aggiuntive per servizi ferroviari dal momento del passaggio delle deleghe dallo stato alle regioni, nel 2001, fino al 2008<sup>7</sup>.

#### Risorse regionali aggiuntive 2001/2008 per servizi (in Mln di €<sup>8</sup>)

Regione	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Tot. 2001/2008
<b>Abruzzo</b>	0	0,5	0,5	1,5	2,1	4,3	2,1	1,51	12,51

<sup>7</sup> I dati di previsione per il 2009 confermano le tendenze per gli investimenti nelle principali Regioni: Emilia Romagna 16,34 mln € (Consorzio Trasporti Integrati), Liguria 1,5 mln € (Trenitalia), Lombardia 19,3 mln € (Trenitalia) e 13,4 mln € (LeNORD), Piemonte 2,03 mln € (Gruppo Torinese Trasporti), Puglia 1 mln € (Trenitalia), Toscana 40,4 mln € (Trenitalia), P.A. Trento 26,27 Mln € (Trenitalia).

<sup>8</sup> Dalle voci di spesa per omogeneità è stata esclusa l'Iva sui costi del trasporto ferroviario che le Regioni sono tenute a pagare. Questa voce viene rimborsata dallo stato solo in parte, a distanza di anni, comportando per le regioni una condizione penalizzante.

									Trenitalia
<b>Basilicata</b>	0	0	0	0	0	0	0	1,4	1,4 FAL
<b>Calabria</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Campania</b>	0	1,86	3,99	3,99	2,7	5,73	5,73	5,73	29,75 <sup>9</sup>
<b>Emilia Romagna</b>	0	0	0	0	0,51 FER	2 Trenitalia 1 FER	2 Trenitalia 2 ATC 0,5 ATCM	6,33 Trenitalia 7,45 Ferrovie Regionali 4,55 CTI	Trenitalia: 10,33 FER: 1,51 ATC: 2 ATCM: 0,5 CTI: 4,55 Ferrovie Regionali: 26,34 <b>Totale: 26,34</b>
<b>Friuli V. G.</b>	0	0	0	0	0	0	0	2,1 Ferrovie Udine-Cividale	2,1 Ferrovie Udine-Cividale
<b>Lazio</b>	0	0	0	0	0	0	1,99 Trenitalia	1,99 Trenitalia	3,98 Trenitalia
<b>Liguria</b>	0	0	0	0	0	0	1,5	1,5	3 Trenitalia
<b>Lombardia</b>	0	0	0,656 Trenitalia	2,516 Trenitalia	11,89 Trenitalia	15,32 Trenitalia 3,68 LeNord	16,53 Trenitalia 3,68 LeNord	19,28 Trenitalia 13,37 LeNord	Trenitalia: 66,21 LeNord: 20,73 <b>Totale: 86,94</b>
<b>Marche</b>	1,44	0,83	0,89	0,89	0,89	0,89	1,18	1,18	8,19 Trenitalia
<b>Molise</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Piemonte</b>	0	0	0	0	0	0	0	2	2 GTT
<b>Puglia</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Sardegna</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Sicilia</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Toscana</b>	0	0	0	0	9,5	17,2	21,5	31,9	80,1 Trenitalia
<b>Pr. Aut. Trento</b>	0	1,62	3,073	3,7	3,83	5,4	7	10,35	34,97 Trenitalia
<b>Pr. Aut. Bolzano</b>	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	8,6	n.d.	8,6 Trenitalia
<b>Umbria</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Valle d'Aosta</b>	2,58	2,58	0,52	0	0	0	0	0	5,68 Trenitalia
<b>Veneto</b>	2,64	3,05	3,5	3,82	3,82	3,82	3,82	3,82	28,29 Trenitalia

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente su dati Regioni.

Nelle Regioni a maggiore domanda pendolare troviamo dei dati interessanti. Chi ha investito di più sono Lombardia e Toscana, a seguire con notevole distanza, la Provincia di Trento, le Regioni Campania, Veneto ed Emilia Romagna. Nel resto del Paese le risorse stanziare per aumentare il numero di treni/km sono ridicolmente basse o addirittura pari a zero: è il caso di Umbria, Sicilia, Puglia, Molise, Calabria, Sardegna. Piemonte e Liguria hanno stanziato pochissimo a fronte di una significativa domanda di pendolari.

Oltre a quanto evidenziato in tabella, alcune Regioni hanno stanziato risorse per agevolazioni tariffarie e per incentivare l'uso del trasporto pubblico. Ad esempio il Piemonte che ha introdotto rimborsi per lavoratori dipendenti e studenti e uno stanziamento di 0,20 mln € dedicato alle attività legate al Protocollo d'intesa con le associazioni dei consumatori.

#### Risorse regionali aggiuntive 2001/2008 per materiale rotabile (in Mln di €)

Regione	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totale '01/'08
---------	------	------	------	------	------	------	------	------	----------------

<sup>9</sup> Dato aggregato a favore dei seguenti gestori: Trenitalia - Circumvesuviana - Sepsa - Metrocampania Nordest

<b>Abruzzo</b>	0	0	1,5	0	1	0,5	0	0	3 Trenitalia
<b>Basilicata</b>	0	0	0	0	0	9,46 FAL	1 Trenitalia	1 Trenitalia	FAL: 9,46 Trenitalia: 2 <u>Totale: 11,46</u>
<b>Calabria</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Campania</b>	231,2 nel 2001/2008 <sup>10</sup>								<u>Totale: 231,2</u>
<b>Emilia Romagna</b>	0	0,509 Trenitalia	3,551 Trenitalia	7,898 Trenitalia	0	10,643 Trenitalia	0	8 Trenitalia 15 FER	Trenitalia: 30,69 FER: 15 <u>Totale: 45,6</u>
<b>Friuli V. G.</b>	0	0	0	1	7,665	6,835	0	0	15,51 Trenitalia
<b>Lazio</b>	4,88 Met.Ro.	4,88 Met.Ro.	10 Trenitalia 4,88 Met.Ro.	17,15 Trenitalia 4,88 Met.Ro.	18,21 Trenitalia 4,88 Met.Ro.	4,98 Trenitalia 4,88 Met.Ro.	4,88 Met.Ro.	4,88 Met.Ro.	Trenitalia: 50,34 Met.Ro.: 39,04 <u>Totale: 89,38</u>
<b>Liguria</b>	8,4	0	0	0	5,3	0	0,4	6,5	20,6 Trenitalia
<b>Lombardia</b>	180,2 LeNord	0	0	108,3 Trenitalia	45 Trenitalia	327,95 LeNord	72,19 LeNord	65 Trenitalia 25 LeNord	Trenitalia: 218,3 LeNord: 605,37 <u>Totale: 823,67</u>
<b>Marche</b>	1,24	0,775	0	0	0	3,5	0,774	3,84	10,129 Trenitalia
<b>Molise</b>	0	0	0	0	3,15	0	0	0	3,15 Trenitalia
<b>Piemonte</b>	0	9,4 Trenitalia	9,4 Trenitalia	9,4 Trenitalia	9,4 Trenitalia	9,4 Trenitalia 37,9 GTT	3,38 Trenitalia	3,38 Trenitalia	Trenitalia: 53,78 GTT: 37,9 <u>Totale: 91,68</u>
<b>Puglia</b>	0	0	0	25 Ferr. Sud Est 10,5 FAL	32,73 Trenitalia 12,42 Ferr. Sud Est 3,5 Ferr. Gargano	16,5 Ferrotranviaria	0	18,5 Ferr. Sud Est 9,5 Ferr. Gargano	32,73 Trenitalia 55,92 Ferr. Sud Est 10,5 FAL 13 Ferr. Gargano 16,5 Ferrotranviaria <u>Totale: 128,65</u>
<b>Sardegna</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Sicilia</b>	0	0	0	0	10,35	5,75	21,85	8,05	46 Trenitalia
<b>Toscana</b>	0	12,5	12,5	81	81	10	19	5	221 Trenitalia
<b>Pr. Aut. Trento</b>	0	0	0	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	39 Trenitalia
<b>Pr. Aut. Bolzano</b>	0	0	0	40	0	0	58	0	98 Trenitalia
<b>Umbria</b>	0	0	0	0	0	5,55	11,52	2,54	19,61 Trenitalia
<b>Valle d'Aosta</b>	0	0	0	0	0	0	0	7,273	7,273 Trenitalia
<b>Veneto</b>	0	0	0	7,519 Trenitalia 2,29 Sistemi Territoriali	7,58 Sistemi Territoriali	1,15 Sistemi Territoriali	9,11 Sistemi Territoriali	2,44 Sistemi Territoriali	Trenitalia: 7,519 Sistemi Territoriali: 22,57 <u>Totale: 30,09</u>

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente su dati Regioni.

La tabella precedente descrive gli investimenti per l'acquisto di treni da parte delle Regioni. La Lombardia si segnala con più di 800 milioni di euro investiti negli ultimi otto anni per l'acquisto di treni che saranno trasferiti a LeNord e date in comodato alle singole imprese ferroviarie utilizzatrici su indicazione della Regione. Fanno eccezione un importante lotto di treni acquisito

<sup>10</sup> Di cui 103,29 milioni di Euro a Circumvesuviana, 35,91 a Metrocampania Nordest, 59 a Sepsa, 33 a Trenitalia.

di recente direttamente dalla Regione, e dato in comodato d'uso per 12 anni a Trenitalia. Segue la Toscana, che si conferma nei numeri come la Regione più costante nella politica di sviluppo del trasporto su ferro. A distanza troviamo Puglia e Piemonte, che con i finanziamenti regionali per l'acquisto di materiale rotabile si rifanno in parte della magra figura ottenuta nella tabella precedente sul servizio. Sulle stesse cifre si aggirano il Lazio e la Provincia Autonoma di Bolzano, nonostante la differente estensione territoriale. Da evidenziare invece in negativo la politica di Abruzzo, Calabria, Molise.

Oltre agli investimenti per il potenziamento del servizio e l'acquisto di materiale rotabile occorre considerare nei ragionamenti che riguardano il trasporto ferroviario anche la voce infrastrutture. La soluzione ottimale per avere un servizio efficiente sarebbe linee dedicate per i treni metropolitani e regionali, come prevedono i programmi di RFI in molte città italiane. Il problema è che le risorse per questo tipo di interventi finiscono sempre per risultare secondari nei bilanci. La priorità di spesa in questi anni è stata l'Alta Velocità ferroviaria, la speranza è che con la realizzazione delle nuove tratte almeno qualche binario si possa liberare per il servizio ferroviario pendolare. Ad esempio a Milano, il completamento degli interventi di quadruplicamento della linea per Treviglio e della Cadorna-Bovisa (dove convergono numerose linee, da Saronno, Como, Varese, Novara) e del Passante ferroviario permetterà di aumentare le capacità del servizio, ma a quel punto sarà necessario disporre di molti nuovi treni. Stesso ragionamento si potrà fare a Torino, una volta completati i lavori del Passante e la linea ad alta velocità Torino-Novara; a Napoli dopo il completato della linea a Monte del Vesuvio e la variante della Napoli-Cancello. In Campania in questi anni si sono realizzati investimenti importanti, concentrando i fondi europei per potenziare la rete ferroviaria nella direzione di creare una metropolitana regionale. A Firenze e Bologna si avranno a disposizione linee libere solo dopo che si saranno completati i nodi urbani con le nuove stazioni dell'Alta Velocità. A Roma, a parte alcuni interventi legati all'Alta Velocità in corso di completamento, la vera priorità di intervento dovrebbe essere il completamento dell'anello ferroviario di cui si parla da vent'anni, ma essendo fuori dalla Legge Obiettivo e dagli interventi prioritari la sua realizzazione rimane un sogno. La situazione più delicata è a Genova, dove nessun miglioramento è prevedibile perché nell'attesa che si trovi un accordo per il Terzo Valico ferroviario per Milano nulla si sta realizzando nelle linee esistenti, che già oggi soffrono rilevanti problemi e dunque diventa molto difficile migliorare il servizio pendolare.

Nella tabella che segue sono evidenziate **le penali** applicate, come previsto dai rispettivi contratti di servizio, nei confronti dei gestori del servizio ferroviario negli anni dal 2001 al 2007. Come si potrà notare, le risorse generate dall'applicazione di queste sanzioni sono spese risultate consistenti, permettendo un reinvestimento diretto nel servizio che viene indicato nella colonna della destinazione d'uso. Mentre alcune Regioni hanno scelto di riutilizzare le risorse generate dall'applicazione delle suddette penali per un rimborso, sotto forma di bonus da restituire agli abbonati, in altre Regioni si è scelto di andare a migliorare il servizio reinvestendole nel finanziamento di servizi aggiuntivi o ancora per interventi di restyling.

#### Le penali applicate ai gestori dalle Regioni dal 2001 al 2007<sup>11</sup>

Regione	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Totale 01/07	Destinazione d'uso
<b>Abruzzo</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Basilicata</b>	0	0	0	0,01	0,02	0	0	0,03	Miglioramento dei servizi.
<b>Calabria</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Campania</b>	0	0,88 <sup>12</sup>				0	0	0,88	Restyling di due carrozze.

<sup>11</sup> Sono escluse dall'indagine le regioni a statuto speciali in quanto non titolari nel periodo in esame di un contratto di servizio con i gestori del servizio ferroviario locale. Fa eccezione la Valle d'Aosta.

<sup>12</sup> Totale delle penali applicate dalla regione Campania dal 2002 al 2005.

<b>Emilia Romagna</b>	0,22	0,15	1,55	1,49	2,5	1,86	1,46	10,23	Bonus agli abbonati, interventi per il miglioramento delle condizioni di accesso ai treni, attivazione di nuovi servizi.
<b>Lazio</b>	0	0	0	0	1,60	2	4,80	8,36	Maggiori servizi e verifiche ispettive.
<b>Liguria</b>	0	0,01	0,09	0,19	0,58	0,7	n.d.	1,57	Interventi a favore della sicurezza sui treni, ripristino radicale delle vetture, abbattimento costo abbonamenti, incrementi informazione utenza.
<b>Lombardia</b>	0,35	1,55	2,55	4,83	6,08	5,55	5,47	26,38	Bonus agli abbonati, investimenti in nuovi servizi.
<b>Marche</b>	0	0,17	0,29	0,56	0,73	0,36	0,22	2,33	Miglioramento qualità del servizio, bonus agli abbonati.
<b>Molise</b>	0	0	0	0	0,03	0	0	0,03	Miglioramento qualità del servizio.
<b>Piemonte</b>	0,46	0,53	0,78	0,19	1,81	0,62	0,5	4,89	Miglioramento qualità del servizio, assistenza a bordo, attività ispettive, servizi ferroviari straordinari.
<b>Puglia</b>	0	0	0	0	0	0,01	0,18	0,19	Servizi aggiuntivi.
<b>Toscana</b>	0,1	0,3	0,6	0,5	1,2	0,7	0,5	3,9	Miglioramento dell'informazione, servizi aggiuntivi, bonus per gli abbonati, interventi per la sicurezza.
<b>Umbria</b>	0	0	0,03	0,02	0,32	0,2	0,22	0,78	Servizi aggiuntivi.
<b>Valle d'Aosta</b>	0,05	0,09	0	0,03	0,05	0	0	0,22	Introito nel bilancio regionale.
<b>Veneto</b>	0	0	0,07	0,05	0,06	1,83	2,62	4,62	Bonus agli abbonati.

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente su dati Regioni.

Per quanto concerne invece gli aspetti di monitoraggio della qualità del servizio, è interessante rilevare come in Toscana sia stato istituito un apposito 'Ispettorato per i Trasporti', composto da circa 50 dipendenti regionali, che verifica sul campo periodicamente il livello qualitativo del servizio erogato. Sarà interessante capire come l'utilizzo di un meccanismo simile, interno alla regione - committente sia rilevante ai fini della determinazione ed applicazione di eventuali penali nei confronti del gestore ferroviario.

### **Iniziative per il dialogo e il confronto con i Pendolari**

Se da un lato molte Regioni hanno fatto sentire la propria voce negli ultimi mesi sui problemi dei pendolari, schierandosi più o meno apertamente al loro fianco, dall'altro, purtroppo, non vi sono da segnalare altrettante iniziative rilevanti intavolate per instaurare momenti di ascolto e confronto con i comitati dei pendolari. Sebbene da parte di molte Regioni siano infatti stati organizzati momenti di incontro tra utenti e gestori del servizio, le esperienze significative da citare sono davvero poche. Vale la pena menzionare la Liguria, dove nel corso del 2007 è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra Regione, associazioni dei consumatori, coordinamento dei pendolari liguri e organizzazioni sindacali (dgr 974/2007). E ancora, le Marche in cui si prepara a costituire nei prossimi mesi un tavolo permanente con pendolari e consumatori. Analoga esperienza in Umbria dove è stata attivata una Consulta dei Pendolari, in Emilia Romagna dove da tempo è attivo il Crufer (Comitato Regionale Utenti Ferroviari Emilia Romagna), in Campania nell'ambito dell'Acam (Agenzia campana per la mobilità sostenibile) è stata insediata la consulta per la mobilità con tutti i soggetti portatori di interesse nel settore. Sulla validità e sull'incisività di questo tipo di esperienze restano però dei dubbi, in quanto spesso fini a

se stesse.

Anche in Piemonte è stato attivato un protocollo d'intesa a validità biennale con le associazioni dei consumatori, con l'obiettivo di accrescere la qualità dei servizi attraverso il monitoraggio della qualità percepita e, aspetto interessante, la creazione di un osservatorio sulla qualità del servizio. E' inoltre di quest'anno la notizia dell'istituzione di un "Forum Regionale sul Trasporto Pubblico Ferroviario", che si configura come strumento consultivo degli utenti. Toscana e Veneto hanno attivato dei call center con un numero verde dedicato, al quale i viaggiatori possono rivolgersi per reclami su disservizi e disagi e richiedere informazioni e chiarimenti. Come riscontro dell'esigenza di tali iniziative, basti sapere che per il servizio toscano nel corso del 2007 i contatti mensili sono stati mediamente oltre 200. Un'interessante novità viene però introdotta dalla Finanziaria 2008 (L244/2007, art. 2 comma 461) che prevede l'obbligo di inserire nei contratti di servizio con i gestori un maggiore livello di partecipazione delle associazioni nei meccanismi di verifica dei livelli qualitativi e quantitativi del servizio.



## 2. Città italiane e europee a confronto sul servizio ferroviario pendolare

Nella premessa del Rapporto è stato messo in evidenza, attraverso una tabella sulla dotazione infrastrutturale nei principali Paesi europei, come il ritardo più rilevante del nostro Paese si proprio nelle aree urbane. In questo capitolo focalizziamo l'attenzione sulla distribuzione di quei chilometri di linee nelle 48 città in cui infrastrutture metropolitane o ferrovie suburbane sono presenti.

Nella tabella che segue si comprende ancora di più perché debba essere proprio qui la priorità di investimento per i prossimi anni. Il totale di km di **metropolitane** in Italia (161,9) può essere paragonato ad esempio alla rete della singola città di Berlino (144,9) ed è di gran lunga inferiore rispetto ai dati di Germania, Francia, Regno Unito e Spagna nel loro complesso. Un rapido raffronto con le popolazioni residenti nei bacini metropolitani considerati metterebbe ancor di più in cattiva luce la situazione attuale italiana dove tra l'altro solo le tre principali città (Roma, Milano e Napoli) sono in possesso di più di una linea metropolitana. Una condizione particolarmente positiva è quella della Spagna dove grazie agli investimenti degli ultimi anni si è arrivati ad un totale di ben 530,8 Km di metro, in particolare dovuti allo sviluppo della rete di Madrid ed a quella di Valencia, a cui si aggiungerà nel prossimo anno anche la realizzazione della prima linea di metropolitana a Siviglia (altre 3 sono in progetto). Se si considera come termine di paragone lo sviluppo attuale e futuro della rete di metro la situazione italiana risulta decisamente allarmante data la crescita quasi inesistente delle metropolitane avuta negli ultimi anni, dove solo Torino ha visto nascere una nuova linea mentre a Roma, in attesa della terza, l'ultimo intervento sulla rete metropolitana risale al 1999 con il prolungamento della linea A. Le linee di **ferrovie suburbane** presentano una situazione molto più eterogenea rispetto a quella delle metropolitane; in ogni città questo servizio presenta realtà differenti sia per tipologia di treni utilizzati, sia per la gestione delle linee. I dati elaborati indicano come il ritardo italiano sia comunque evidente e generalizzato. Per questo tipo di infrastrutture l'Italia è dotata di una rete totale di 573,4 km mentre sono 2030,7 quelli della Germania, 1634,4 km nel Regno Unito e 1345,5 in Spagna. In questo ambito il nostro Paese si avvicina solo alla Francia (664 km) che però vanta ben 587 km di linee suburbane (RER) nella sola capitale Parigi, munita di un servizio capillare ed efficiente. Uno dei motivi principali alla base di queste differenze è di natura storica: le linee suburbane italiane sono per la maggior parte ricavate da linee ferroviarie nazionali, come le FR di Roma, Genova e Palermo, senza avere avuto una programmazione ed uno sviluppo dedicato all'utilizzo pendolare e dell'area urbana.

### Dotazione di Metro e Ferrovie Suburbane nelle città europee<sup>13</sup>.

<b>Italia</b>	<b>Metro (Km)</b>	<b>Numero linee Metro</b>	<b>Ferrovie Suburbane (Km)</b>	<b>Numero linee Suburbane</b>
Milano	74,6	3	186,4	8
Roma	36,6	2	195,1	7
Napoli	31,8	3	67,4	5
Torino	9,6	1	22	2
Genova	5,5	1	35	2
Catania	3,8	1	-	-
Bologna	-	-	37,5	5
Palermo	-	-	39	2
<b>TOTALE</b>	<b>161,9</b>	<b>11</b>	<b>582,4</b>	<b>31</b>
<b>Germania</b>	<b>Metro (Km)</b>	<b>Numero linee Metro</b>	<b>Ferrovie Suburbane (Km)</b>	<b>Numero linee Suburbane</b>
Berlino	144,9	9	331,5	15
Amburgo	101	3	147,3	6
Monaco di Baviera	85,8	6	442	7
Francoforte sul Meno	84,8	4	95,8	9
Dortmund	55	3	*	4
Colonia	45	5	141	4
Norimberga	38,2	3	67	3
Stoccarda	22,5	4	177	6
Wuppertal	13,3	1	-	-
Bochum	10	1	-	-
Duisburg	3,6	1	*	2
Hannover	-	-	119,7	5
Dresda	-	-	101,4	3
Rostock	-	-	58	3
Bielefeld	-	-	35	2
Duesseldorf	-	-	*	7
Essen	-	-	*	5
<b>TOTALE</b>	<b>604,1</b>	<b>40</b>	<b>2030,7</b>	<b>81</b>
<b>Francia</b>	<b>Metro (Km)</b>	<b>Numero linee Metro</b>	<b>Ferrovie Suburbane (Km)</b>	<b>Numero linee Suburbane</b>
Parigi	210,3	16	587	22
Lille	45	2	50	7
Lione	29,3	4	-	-
Tolosa	28,2	2	27	1

<sup>13</sup> La classificazione delle ferrovie utilizzate per il trasporto nelle aree urbane segue per tutti i Paesi un criterio che si basa sull'utilizzo, l'accessibilità e, dove possibile, i limiti tariffari. Per le linee di ferrovie suburbane di Milano sono state considerate tutte le "linee S", con limite a Rho per le S5 ed S6; per Roma le FR1, FR2 (fino a Lunghezza), FR3 (fino a Cesano), le FR per i castelli romani (fino a Ciampino), la linea Met.Ro. per Ostia, quella per Pantano e quella per Viterbo fino a Sacrofano; per Torino la linea urbana Torino Dora-Aeroporto di Caselle e Porta Nuova-Moncalieri; per Genova le Ferrovie Metropolitane Voltri-Nervi e Pontedecimo-Brignole; per Bologna le Ferrovie Metropolitane tra Bologna Centrale e le stazioni di Borgo Panigale, Casalecchio di Reno, Villanova, San Ruffillo e Corticella (essenzialmente i limiti comunali); per Napoli le Circumvesuviane e la linea Cumana-Flegrea. Per la Germania l'analisi è più immediata grazie alla presenza delle "S-Bahn", metro di superficie a metà tra le ferrovie urbane e le metro sotterranee sia per quantità che per qualità del servizio. In Francia effettua un servizio suburbano la RER di Parigi a cui si aggiungono alcune linee TER (treni regionali) negli hinterland di Lille e Tolosa. Nel Regno Unito il sistema di ferrovie regionali comprende generalmente la città principale di una Regione e la conurbazione che ruota intorno ad essa. In Spagna esistono le "Cercanias", ferrovie regionali, gestite dalla Renfe (ferrovie nazionali) in tutte le città indicate, mentre a Bilbao si affianca una piccola rete di ferrovie basche ed a Madrid, oltre le Cercanias, esistono 3 linee di metro leggere periferiche.

Marsiglia	19,3	2	-	-
Rennes	9,4	1	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>341,5</b>	<b>27</b>	<b>664</b>	<b>30</b>
<b>Regno Unito</b>	<b>Metro (Km)</b>	<b>Numero linee Metro</b>	<b>Ferrovie Suburbane (Km)</b>	<b>Numero linee Suburbane</b>
Londra	408	11	336,8	23
Newcastle	77,5	2	-	-
Glasgow	10,4	1	37	7
Leeds	-	-	349,1**	12
Birmingham	-	-	345,1	5
Manchester	-	-	228,4	9
Liverpool	-	-	120,6	5
Cardiff	-	-	109,4	7
Belfast	-	-	108	3
<b>TOTALE</b>	<b>495,9</b>	<b>14</b>	<b>1634,4</b>	<b>71</b>
<b>Spagna</b>	<b>Metro (Km)</b>	<b>Numero linee Metro</b>	<b>Ferrovie Suburbane (Km)</b>	<b>Numero linee Suburbane</b>
Madrid	283,2	12	366,9	11
Barcellona	112,6	11	447,7	6
Valencia	88,9***	3	205,8***	6
Bilbao	38,9	2	86,8	4
Palma de Mallorca	7,2	1	-	-
Siviglia	-	-	168	4
Malaga	-	-	67	2
Donostia	-	-	3,3	1
<b>TOTALE</b>	<b>530,8</b>	<b>29</b>	<b>1345,5</b>	<b>34</b>

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente. Elaborazione su dati: urbanrail.net; ATM; ATAC; MetroNapoli; MetroTorino; AMT Genova; AMT Catania; SFM Bologna; SFMR; Ferrovie dello Stato; BVG; S-Bahn-Berlin; HVV; S-Bahn-Hamburg; MVG; S-Bahn-Munich; Deutsche Bahn; VGF; VRR; KVB; VGN; VVS; dresden.de; GVH; VVW; RATP; SNCF; Transpole; TCL; Tisseo; STAR; TFL; Nexus; SPT; Mersey Rail; Midland Metro; Arriva Trains; GMPTE; WYLTP; MetroMadrid; CTM Madrid; TMB; FGC; ATM Catalunya; MetroBilbao; Euskotren; MetroValencia; MetroSevilla; Ajuntament de Palma; Renfe Cercanias; Stib; De Lijn; GVB; RET; Isfort; StatBel; CBS.

\*Sistema di metro di superficie regionale del Reno-Ruhr di 315 Km circa.

\*\*Sistema di ferrovia metropolitana nell'area del West Yorkshire di 349,1 Km.

\*\*\*La linea 1 della metro di Valencia ha un tratto (Torrent-Villanueva de Castellon) di 43,8 Km in cui effettua servizio da considerarsi di ferrovia metropolitana.

## Come valutare la qualità del servizio?

La dotazione infrastrutturale è indubbiamente un dato ineludibile per qualsiasi ragionamento che punti al potenziamento del servizio ferroviario, ma un efficiente servizio è fatto di fattori diversi: puntualità, frequenza, comodità e pulizia dei treni, organizzazione dell'intermodalità e accessibilità delle stazioni. Tutti fattori che concorrono a determinare attrattivi dell'offerta rispetto all'automobile. Prendendo a riferimento la frequenza del servizio se consideriamo per le linee ferroviarie suburbane una frequenza per il passaggio dei treni di massimo uno ogni 15 minuti in Italia si possono contare solamente 9 linee che rispettano questo parametro di cui 5 concentrate nell'area urbana di Roma. Al vertice di questa particolare classifica si collocano Germania e Regno Unito rispettivamente con 38 e 36 linee. In una scala cittadina emergono Parigi (17 linee) e Londra (16). In questo contesto, come accennato, Roma è l'unica città italiana a mostrare un discreto livello di sviluppo della risorsa "ferro"; questo dato però è parzialmente vanificato da una presenza insufficiente di metropolitane ed è quindi impensabile paragonare la situazione di Roma con quella di Berlino e Madrid che hanno in funzione rispettivamente 6 e 4 linee di ferrovie suburbane con frequenza dei treni di massimo 15 minuti. A Milano il dato generale è di una sola linea (S10) che rientra in questo contesto, ma nel tratto Bovisa-Porta Vittoria, detto Passante Ferroviario, il servizio delle "Linee S" diventa paragonabile agli standard europei in quanto vi si concentrano ben 5 linee facendo scendere l'attesa dei treni a 6 minuti. All'opposto di quella italiana la realtà tedesca è decisamente all'avanguardia e si colloca in

posizione privilegiata grazie ad un complesso di linee di superficie (S-Bahn) presenti in numerose città, anche di medio-piccola grandezza, e con passaggi e servizi di pari grado rispetto alle metropolitane sotterranee. Anche il Regno Unito è in possesso di ferrovie regionali ben diffuse capillarmente ed in grado di sostituire la carenza di metro in molte città come Birmingham, Liverpool e Cardiff.

### Qualità delle linee suburbane

Italia	Linee Suburbane con frequenza al max di 15 min.	Velocità Media (km/h)	Capienza massima del treno
Milano	1	35	1.004 posti
Roma	5	37	1.650 posti <sup>14</sup>
Napoli	1	35	740 posti
Torino	-	31	369 posti
Genova	2	33	596 posti
Bologna	-	49	267 posti
Palermo	-	41	369 posti
<b>Totale e media</b>	<b>9</b>	<b>37,2</b>	<b>819,2</b>
<b>Germania</b>			
Berlino	6	39	1.200 posti
Amburgo	4	40	1.000 posti
Monaco di Baviera	2	50	445 posti
Francoforte sul Meno	2	48	448 posti
Dortmund	4	48	448 posti
Colonia	4	48	448 posti
Norimberga	-	46	510 posti
Stoccarda	4	52	576 posti
Duisburg	-	48	448 posti
Hannover	-	40	452 posti
Dresda	2	52	600 posti
Rostock	1	52	600 posti
Bielefeld	1	62	n.d.
Duesseldorf	6	48	448 posti
Essen	2	48	448 posti
<b>Totale e media</b>	<b>38</b>	<b>48,1</b>	<b>576,5</b>
<b>Francia</b>			
Parigi	17	45	2.096 posti
Lille	2	47	339 posti
Tolosa	1	48	339 posti
<b>Totale e media</b>	<b>20</b>	<b>46,6</b>	<b>924,6</b>
<b>Regno Unito</b>			
Londra	16	30	1.088 posti
Glasgow	4	32	360 posti
Leeds	2	44	384 posti
Birmingham	3	48	n.d.
Manchester	-	42	384 posti
Liverpool	5	34	n.d.
Cardiff	5	40	360 posti
Belfast	1	46	n.d.
<b>Totale e media</b>	<b>36</b>	<b>39,5</b>	<b>515,2</b>
<b>Spagna</b>			
Madrid	4	52	997 posti
Barcellona	2	50	997 posti

<sup>14</sup> Treni TAF solo sulle linee FR1 ed FR3.

Valencia	1	59	997 posti
Bilbao	3	48	724 posti
Siviglia	-	50	603 posti
Malaga	-	50	n.d.
Donostia	1	51	707 posti
<b>Totale e media</b>	<b>11</b>	<b>51,4</b>	<b>837,5</b>

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente. Elaborazione su dati: Urbanrail.net; Trenitalia; Atac; Atm; Circumvesuviana; AMT Genova; AMT Catania; SFM Bologna; SFMR; S-Bahn.de; BVG; RATP; SNCF; Transpole; TCL; Tisseo; STAR; TFL; STAR; TFL; Nexus; SPT; Mersey Rail; Midland Metro; Arriva Trains; GMPTE; WYLTP; Cercanias; EuskoTren.

Sempre nella tabella sono stati inseriti altri due parametri utili a ragionare di offerta del servizio, la velocità media e la capienza massima dei treni. Si può leggere una differenza marcata tra Italia e Germania: nel nostro Paese i treni sono tendenzialmente più lenti, con una media di 37,2 km/h contro 48,1 della Germania, che implica tempi di percorrenza più lunghi; allo stesso tempo la capacità media delle ferrovie suburbane italiane è più elevata (oltre 800 posti contro 576). Uno dei ragionamenti che possono emergere da questi dati è che viste anche le scarse frequenze dei treni in Italia si punti a trasportare più persone possibili con un singolo mezzo mentre, in Paesi come la Germania, le linee suburbane già numerose, si vanno ad aggiungere ad altrettanto numerose linee di metropolitana generando così un servizio diffuso e privo di problemi legati al sovraffollamento. Un discorso parallelo deve essere fatto ancora una volta sulla Spagna che con 837,5 posti in media e con una velocità di 51,4 km/h fa del trasporto suburbano una realtà paragonabile a quella dei Paesi del Nord Europa. Tra le città analizzate spicca la capienza massima dei treni RER di Parigi con 2.096 posti che distanzia le altre capitali europee: 1.650 a Roma, 1.200 a Berlino, circa 1.100 a Londra e circa 1.000 a Madrid.

Tutti questi vantaggi hanno però anche un costo, che si vede quando si parla di abbonamenti. La differenza tra un cittadino londinese e uno di una grande città italiana sta nell'offerta incomparabile ma anche nel costo dell'abbonamento che è di circa 4 volte superiore. E così, a scendere, per le città inglesi, francesi, spagnole.

**Costo abbonamento integrato treni, metropolitane, tram, autobus urbani ed extraurbani nelle aree urbane europee<sup>15</sup>.**

Area urbana	Euro al Mese
Londra	212,39
Glasgow	161,52
Monaco di Baviera	153,30
Berlino	144,70
Barcellona	131
Amburgo	126
Parigi	122,10
Lione	107,20 (+5 di attivazione tessera)
Madrid	105
Birmingham	97,56
<b>Milano</b>	<b>64,50 (+10 di attivazione tessera)</b>
Valencia	60,40(+4 di attivazione tessera)
<b>Bologna</b>	<b>59,50 (+5 di attivazione tessera)</b>
<b>Roma</b>	<b>51</b>
<b>Torino</b>	<b>44</b>
<b>Napoli</b>	<b>39</b>

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente. Elaborazione su dati:  
 ATM; ATAC; MetroNapoli; GTT Torino; ATC Bologna; BVG; HVV; MVG;  
 RATP; TCL; Tisseo; TFL; SPT; Midland Metro; MetroMadrid; TMB;  
 MetroValencia;

## Il caso “Padania”

Su pochi temi si può constatare unità di vedute nel dibattito politico e pubblico come per il ritardo infrastrutturale delle Regioni del Nord Italia. L’area più produttiva, ricca e abitata d’Italia convive con problemi di congestione e immobilità che secondo diversi studi comportano costi aggiuntivi per le aziende nell’ordine di diversi miliardi di Euro, un danno in termini di competitività internazionale e riducono fortemente le possibilità di crescita del Pil.

Periodicamente indagini e studi mostrano il costante aumento della domanda di mobilità e di auto in circolazione che vanno a aggravare i già rilevanti problemi in termini di congestione,

<sup>15</sup> **Roma:** Validità su tutti mezzi pubblici di Roma, Metro, Cotral e Trenitalia seconda classe nella Provincia di Roma. **Milano:** Valido sulla rete urbana ed interurbana ATM, su tutte le linee interurbane integrate nel SITAM. Vale anche sul Passante Ferroviario e sui tratti in Milano di Trenitalia e di LeNord nella Provincia di Milano. **Napoli:** Utilizzabile per spostamenti da un Comune di fascia verso Napoli (e viceversa). Consente l’utilizzo del servizio urbano di Napoli e dei servizi extraurbani delle Aziende aderenti al Consorzio UNICOCAMPANIA. Per i Comuni ricadenti nelle aree suburbane dei capoluoghi di Provincia, consente l’utilizzo dei servizi suburbani delle Aziende aderenti. E’ necessario convalidarlo su ogni mezzo utilizzato. **Torino:** Abbonamento personale valido nelle zone corrispondenti al percorso indicato sulla tessera personale. Sui treni Trenitalia dà diritto alla 2a classe. (Area Urbana+2 zone). **Bologna:** Permette di utilizzare sia le linee suburbane e extraurbane Atc sia le linee ferroviarie FS lungo le direttrici Porrettana o Galliera o Persicetana nella fascia chilometrica fino a 50 Km da Bologna. **Berlino:** zone A-B-C di Berlino + 2 distretti del Brandeburgo, su U-Bahn, S-Bahn, ferrovie e mezzi di superficie. **Monaco di Baviera:** valido su 14 anelli tariffari che comprendono l’area urbana di Monaco e le zone limitrofe (subito oltre l’Aeroporto) su S-Bahn, U-Bahn e mezzi di superficie. **Amburgo:** valido su tutti i mezzi dell’area urbana di Amburgo e due zone fuori. **Parigi:** tutte le zone dell’Ile-de-France comprese Metro, RER e mezzi di superficie. **Lione:** Metro, tram e autobus di Lione e treni regionali SNCF nelle 2 fasce fuori Lione. **Londra:** 6 fasce della Greater London (tutta), su Metro, suburbane, tram e bus. **Glasgow:** Valido su Metro, suburbane, tram e autobus per 8 fasce (Glasgow ed hinterland) per 4 settimane indifferentemente dal mese in corso. **Birmingham:** valido su suburbane, tram e autobus per 4 settimane indifferentemente dal mese in corso. **Madrid:** tutte le Metro, tram, suburbane e autobus della Comunidad de Madrid. **Barcellona:** tutte le Metro, tram, suburbane e autobus dell’area metropolitana di Barcellona, per 4 settimane indifferentemente dal mese in corso. **Valencia:** tutte le Metro, tram e autobus dell’area metropolitana di Valencia, per 4 settimane indifferentemente dal mese in corso (Non è valido sulle linee suburbane).

inquinamento dell'aria, emissioni di gas serra dovuti al trasporto.

### Dotazioni infrastrutturali nelle grandi aree metropolitane europee

Aree metropolitane	Metropolitane		Ferrovie suburbane		Autostrade		Popolazione residente
	Km	Km/Mln Abitanti	Km	Km/Mln Abitanti	Km	Km/Mln Abitanti	
Londra (area metropolitana)	408	54,32	336,8	44,84	315	41,94	7.512.400
EuroRegion	354,6	11,93	1286	43,25	2138	71,91	29.732.959
<i>Rhein-Ruhr</i>	126,9	10,74	456	38,61	364	30,82	11.809.000
<i>Fiandre-Bruxelles</i>	66,2	9,27	384	53,78	894	125,21	7.148.655
<i>Olanda-Amsterdam</i>	161,5	14,99	389	36,11	880	81,70	10.775.304
Comunidad de Madrid	283,2	46,35	344,6	56,39	749	122,58	6.112.078
Ile de France	210,3	18,30	587	51,08	613	53,35	11.491.046
<b>MEDIA</b>		<b>30,59</b>		<b>83,37</b>		<b>80,07</b>	
Berlino	144,9	42,49	331,5	97,21	305	89,44	3.415.742
Catalogna (Barcellona area metropolitana)	112,6	15,72	447,7	62,52	372	51,95	7.166.031
Monaco di Baviera	85,8	51,95	442	267,87	170	103,03	1.652.716
Padania (% da media)	84,2	3,68 (12,03)	1004,4	43,87 (52,62)	2436	106,42 (132,91)	22.895.087
<i>Piemonte</i>	9,6	2,21 (7,22)	246	56,55 (67,83)	817	187,81 (234,55)	4.352.828
<i>Emilia Romagna</i>	0	0	350	82,93 (99,47)	568	134,59 (168,09)	4.223.264
<i>Lombardia</i>	74,6	7,82 (25,56)	252,4	26,45 (31,72)	576	60,37 (75,39)	9.545.441
<i>Veneto</i>	0	0	156	32,70 (39,22)	475	99,58 (124,36)	4.773.554

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente. Fonti popolazione: Istat ; INE; INSEE; National Statistics; Destatis; StatBel; CBS.

Fonti Metro e Ferrovie Suburbane: urbanrail.net; ATM; ATAC; MetroNapoli; MetroTorino; AMT Genova; AMT Catania; SFM Bologna; SFMR; Ferrovie dello Stato; BVG; S-Bahn-Berlin; HVV; S-Bahn-Hamburg; MVG; S-Bahn-Munich; Deutsche Bahn; VGF; VRR; KVB; VGN; VVS; dresden.de; GVH; VVW; RATP; SNCF; Transpole; TCL; Tisseo; STAR; TFL; Nexus; SPT; Mersey Rail; Midland Metro; Arriva Trains; GMPTE; WYLTP; MetroMadrid; CTM Madrid; TMB; FGC; ATM Catalunya; MetroBilbao; Euskotren; MetroValencia; MetroSevilla; Ajuntament de Palma; Renfe Cercanias; Stib; De Lijn; GVB; RET; Isfort; StatBel; CBS.

Fonti autostrade: Ministero delle Infrastrutture; CBRD; Ministerio de Fomento; Insee. Statistisches Bundesamt.

### Tasso di motorizzazione nelle aree metropolitane europee.

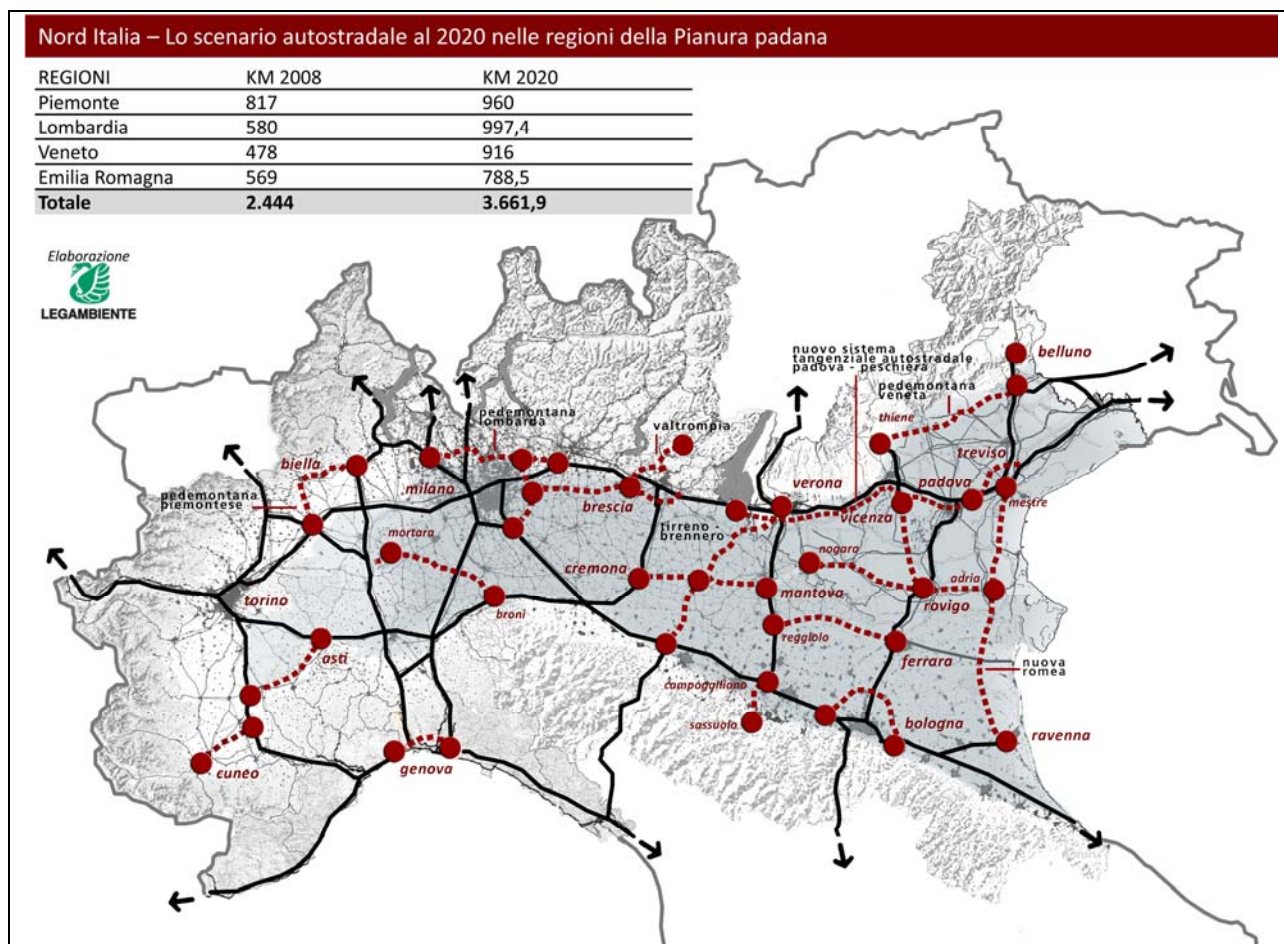
Aree metropolitane	Tasso di motorizzazione (auto/1000 ab.)
<b>Padania</b>	<b>606</b>
<i>Provincia Milano</i>	582
<i>Provincia Torino</i>	670
<i>Provincia Bologna</i>	588
<i>Province di Padova, Treviso, Venezia</i>	582
<b>Monaco di Baviera</b>	<b>420</b>
<b>Berlino</b>	<b>322</b>
<b>Ile de France</b>	<b>455</b>
<b>Londra (area metropolitana)</b>	<b>328</b>
<b>EuroRegion</b>	<b>534</b>
<i>Rhein-Ruhr</i>	580
<i>Fiandre-Bruxelles</i>	439
<i>Olanda-Amsterdam</i>	585

<b>Comunidad de Madrid</b>	<b>504</b>
<b>Barcelona</b>	<b>411</b>

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente. Elaborazione su dati Isfort, Aci e Istat.

Le tabelle precedenti mettono a confronto le principali aree urbane europee. La cosiddetta Padania spicca per dotazione di autostrade e numero di auto per abitante. Mentre è molto indietro nella dotazione di linee metropolitane e di ferrovie suburbane.

Nell'immagine successiva è stata aggiunta alla rete autostradale esistente una selezione delle opere autostradali previste nella Pianura padana. Sono state prese in considerazione solo quelle su cui vi è un consenso politico ampio e dove le procedure di approvazione dei progetti sono avviate verso la loro realizzazione. In sostanza sono state escluse le opere più costose e indietro come progettazione (dalla Valdastico Nord alla connessione tra A23 e A27). La spinta prodotta dalla Legge Obiettivo è in questa parte del Paese evidente, una novità degli ultimi anni sono le Leggi Regionali in materia di autostrade regionali che ha prodotto un programma fittissimo di nuove realizzazioni autostradali. Per la Padania si attende dunque una impressionante mole di investimenti, almeno 30 miliardi di Euro solo per le autostrade, di cui almeno 10 pubblici.



In nessuna altra area metropolitana o Regione del continente è anche solo immaginato un programma autostradale minimamente paragonabile. E' infatti previsto che nei prossimi anni si realizzeranno oltre 1.200 chilometri di nuove autostrade in questa parte del territorio europeo tra programmi nazionali e regionali. La strategia che questa parte del territorio europeo ha scelto per rispondere alle sfide della mobilità non passa dunque per il recupero del gap in termini di ferrovie regionali e metropolitane ma per la realizzazione di 1.217 chilometri di nuove autostrade, e quindi è una risposta alla domanda di trasporto privato. L'urgenza di risolvere i problemi, la necessità di decisioni rapide, che sono i leit motive del dibattito pubblico di questi anni hanno



portato a un fortissimo consenso nei confronti delle “infrastrutture”, di qualsiasi infrastruttura purchè si faccia qualcosa. Il problema che rimane completamente estraneo a questo tipo di discussione è capire se oggi in un territorio come quello della Pianura Padana fortemente antropizzato in maniera estensiva puntare sulle autostrade sia la risposta ai problemi. Se davvero rispetto ai cambiamenti avvenuti nel territorio, nella organizzazione produttiva, nella domanda di mobilità delle persone e delle merci è questa la risposta più “moderna”? Dare risposta alla domanda di mobilità di un area del Paese in cui vivono circa 20 milioni di persone e in cui la commistione di attività e funzioni è fortissima, superarla è una sfida complessa che ha bisogno di una risposta nuova. Che non può essere solo infrastrutturale, ma deve inevitabilmente partire dai profondi cambiamenti avvenuti nel territorio. Se si vuole veramente affrontare i problemi occorre aprire una discussione vera sulle priorità prendendo atto che nei prossimi anni si vogliono qui investire ingenti risorse pubbliche nelle autostrade (almeno 10 miliardi di euro), inevitabilmente sottratte ad altro. E che in un contesto di riduzione delle risorse pubbliche per investimenti sarà impossibile realizzare le indispensabili ferrovie regionali e metropolitane per recuperare almeno parte di quello che è il più rilevante gap dagli altri Paesi europei. La tabella successiva entra nel dettaglio delle nuove autostrade in costruzione o in progetto e mette in chiaro l’elevato contributo richiesto di risorse pubbliche.

### I progetti di nuove autostrade nella Pianura Padana

Le nuove autostrade	Regione	Ente da cui dipende la Concessione	Costo (miliardi Euro)	Contributo pubblica (miliardi Euro)	Lunghezza (Km)
<b>Autostrada Bre.Be.Mi.</b>	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	1,68	0,2	55
<b>Nuova Tangenziale Est Esterna Milano</b>	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	1,8	0*	35
<b>Pedemontana Lombarda</b>	Lombardia	CAL (Anas-Regione Lombardia)	4,6	1,3	87
<b>Autostrada regionale Cremona-Mantova</b>	Lombardia	Regione Lombardia	0,8	0,12*	67
<b>Autostrada regionale Broni-Mortara</b>	Lombardia	Regione Lombardia	1,2	0,8	68
<b>Boffalora-Malpensa</b>	Lombardia	Anas	0,2	0,2	18,6
<b>Autostrada Ti.Bre.</b>	Emilia Romagna-Lombardia-Veneto	Anas	1,8	0,7*	85
<b>Autostrada Val Trompia</b>	Lombardia	Anas	0,7	0*	35
<b>Pedemontana Piemontese (tratto Biella)</b>	Piemonte	Anas	0,75	0,75	50
<b>Autostrada Asti-Cuneo</b>	Piemonte	Anas	2,0	1,7	93
<b>Passante di Mestre</b>	Veneto	Anas	0,75	0,75	32,3
<b>Pedemontana Veneta</b>	Veneto	Regione Veneto	2,4	0,3	95
<b>Valdastico Sud</b>	Veneto	Anas	1,0	0*	54
<b>Autostrada regionale veneta Nogara-Mare</b>	Veneto	Regione Veneto	1,93	0,1*	88
<b>Brescia-Padova sistema tangenziali</b>	Veneto	Regione Veneto	2,23	0*	108
<b>Nuova autostrada Romea</b>	Emilia Romagna-Veneto	Anas	4,0	1,8	125
<b>Nuovo Passante autostradale di Bologna</b>	Emilia Romagna	Anas	1,5	0,75*	40
<b>Raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo</b>	Emilia Romagna	Anas	0,5	0,5	15
<b>Autostrada regionale</b>	Emilia Romagna	Regione Emilia-	1,2	0,4	67

<b>emiliana Cispadana</b>		Romagna			
<b>TOTALE</b>			<b>30,34</b>	<b>10,37</b>	<b>1217,9</b>

Rapporto Pendolaria 2008 di Legambiente.

\* Progetti ancora in fase preliminare con possibile lievitazione dei costi e coinvolgimento di risorse pubbliche.