

Pendolaria 2018: lo stato del trasporto ferroviario in Italia

di Anna Savarese

Architetto di Legambiente Campania



È stato presentato a fine 2018 il Rapporto 2018 “Pendolaria” di Legambiente che anche quest’anno registra la situazione e gli scenari del trasporto pendolare ferroviario in Italia: mentre l’opinione pubblica è dirottata dall’informazione sulle grandi opere, in primis la TAV, poca attenzione viene rivolta alla situazione della rete ferroviaria a servizio della grande maggioranza dei cittadini che quotidianamente si sposta per lavoro, studio, cultura, turismo, salute e altro ancora.

Dal 2008 il Rapporto Pendolaria di Legambiente aiuta a raccontare i cambiamenti che sono avvenuti nell’utilizzo del trasporto pubblico su ferro, anche nel quadro dei mutamenti avvenuti nei modelli insediativi, sempre più densificati nei grandi poli urbani o metropolitani, tanto che oggi nelle aree urbane vive il 42% della popolazione nazionale, ed è proprio nelle città che invece si registrano i maggiori ritardi infrastrutturali rispetto al resto d’Europa con i conseguenti effetti soprattutto di congestione del traffico e di innalzamento dei tassi di inquinamento.

Il Rapporto “fotografa” questi cambiamenti oltre che attraverso numeri e dati, anche acquisendo storie, buone pratiche accanto a denunce da parte dei comitati raccolte durante tutto l’anno da Legambiente attraverso i suoi comitati regionali. Ciò perché occorre incrociare la sempre maggiore esigenza di mobilità con le novità che si registrano nella gestione della rete ferroviaria a seguito dei processi di apertura al mercato dei servizi ad alta velocità e del trasferimento alle Regioni delle competenze per il trasporto ferroviario locale. E Pendolaria ribadisce la necessità di una “cura del ferro” per offrire alle persone una alternativa sostenibile, economica, competitiva per gli spostamenti in un Paese con 37,2 milioni di auto private.

Basta passare tra le 7 e le 8 del mattino in una delle stazioni italiane o lungo i principali assi autostradali di ingresso alle città per capire la dimensione incredibile del fenomeno del pendolarismo. E questo fenomeno va affrontato in uno con altre tematiche e problematiche, quali, ad esempio, l’inquinamento delle città, i cambiamenti climatici, l’innovazione tecnologica, il miglioramento della qualità della vita e dell’ambiente, per dare al nostro Paese un futuro più moderno, giusto e sostenibile.

Dal Rapporto Pendolaria si evince che negli ultimi dieci anni complessivamente il numero di persone che prende il treno è cresciuto nel Paese, sia sui treni regionali che su quelli nazionali ma con dati molto diversi tra le varie parti del Paese. L’aumento riguarda sia i treni a lunga percorrenza, in particolare con il clamoroso successo dell’alta velocità, sia i treni regionali e linee metropolitane, laddove presenti.

Ogni giorno sono 5,59 milioni le persone che prendono il treno per spostarsi nelle Regioni e nelle città italiane, nel 2017 il numero di persone che ha preso i treni regionali è aumentato di 34 mila persone, segnando un +1,2% rispetto al 2016 così come sono aumentati di 44 mila unità (+1,6% nel 2017 rispetto al 2016) i viaggiatori giornalieri sulle linee metropolitane. Il trend in crescita è confermato dal fatto che dal 2014 il numero di viaggiatori è aumentato complessivamente del 7,9% in quattro anni.

Eppure, a fronte di una domanda crescente si evidenziano invece forti ritardi nella dotazione infrastrutturale. Come si è detto, mentre di promuovono talora anche estenuanti dibattiti su autostrade pedemontane e TAV, poco si discute delle 26 opere bloccate perché senza risorse che potrebbero migliorare la vita dei pendolari. Sono linee di metropolitane e tram e collegamenti ferroviari incompiute e distribuite in tutta Italia, per una spesa mancante complessiva di 10,8 miliardi di euro, cifra molto limitata rispetto alle solite grandi opere, ma di cui potrebbero beneficiare oltre 12 milioni di persone se si investisse in una cura del ferro nelle città italiane, in particolare al Sud dove i ritardi sono enormi, e su linee dove da anni si promettono miglioramenti per il trasporto delle persone e delle merci. Invece si continua ad investire nelle strade ed autostrade per il trasporto privato su gomma (il 60% del totale degli investimenti) come si evince dai dati relativi agli interventi infrastrutturali realizzati nella scorsa legislatura: 3.900 km tra strade provinciali, regionali e nazionali, 217 km di autostrade, contro i 62,6 km di linee ferroviarie ad alta velocità, 58,6 km di metropolitane, 34,5 km di tramvie. Va aggiunto che sono anche state sospese o cancellate linee ferroviarie per 205 km.

Accanto a questo aspetto prioritario relativo agli investimenti infrastrutturali, un secondo aspetto che incide fortemente sul pendolarismo consiste nei tagli al servizio ferroviario regionale: dal 2010 a oggi il numero di treni regionali in circolazione è sceso del 4,7%, a fronte, peraltro, di un pressoché generalizzato aumento delle tariffe. I tagli ai servizi ferroviari regionali hanno riguardato in particolare il Sud Italia, dove tra il 2010 e il 2018 si è tagliato del 33,2% il numero di treni in circolazione in Molise, del 15,9% in Calabria, del 15,1% in Campania, del 6,9% in Basilicata e del 5,6% in Sicilia. La Liguria ha invece il record per l'aumento del costo dei biglietti del 49%, seguono Campania e Piemonte con aumenti rispettivi del 48,4% e del 47,3%.

A chiudere il sintetico quadro delle criticità evidenziate in Pendolaria c'è il problema della vetustà del parco treni in circolazione, anche se si sta assistendo a un abbassamento dell'età media, grazie all'immissione di nuovi convogli da parte di Trenitalia che conferma il trend degli ultimi anni. Oggi l'età media è di 15,4 anni, contro i 16,8 anni dell'anno scorso e i 18,6 di tre anni fa. Il problema riguarda le differenti situazioni regionali: il miglioramento è avvenuto soprattutto al Nord e al Centro, In Puglia, Campania, Sicilia e Sardegna si vedranno miglioramenti nei prossimi anni grazie agli investimenti programmati nei Contratti di Servizio con Trenitalia.

Sul fronte della classifica delle 10 linee peggiori d'Italia non ci sono cambiamenti rispetto allo scorso anno: restano in grave sofferenza i pendolari delle linee Roma-Lido, Circumvesuviana, Reggio Calabria-Taranto, Verona-Rovigo, Brescia-Casalmaggiore-Parma, Agrigento-Palermo, Settimo Torinese-Pont Canavese, Campobasso-Roma, Genova-Savona-Ventimiglia e Bari-Corato-Barletta.

Soffermandosi sulla situazione della Campania purtroppo va registrato, in controtendenza rispetto al trend nazionale, un calo un calo degli utenti del trasporto pubblico su ferro, calati del 34% in un anno, passando da 467.000 al giorno a 308.484. Con una banale proiezione sui circa 160.000 pendolari che sono passati al trasporto su gomma prevalentemente su auto privata, possiamo presumere che nel 2017 si sono aggiunte sulla rete stradale circa 80.000 di auto, calcolando una media di 2 persone per auto, approssimata per eccesso dal momento che molto spesso in auto c'è il solo guidatore.

Tutto ciò con effetti impliciti sull'inquinamento atmosferico, ma anche sulla qualità della vita dei cittadini e spesso sui costi sostenuti dagli stessi pendolari.

Le cause dell'abbandono dei treni sono da ricercare nelle inefficienze del servizio, nei tagli delle linee ed anche nei rincari dei biglietti ed abbonamenti. Dal 2010 in Campania ci sono stati tagli ai servizi ferroviari pari all'8% a fronte di un aumento dei biglietti del 48%. L'età media dei treni in circolazione sulla rete regionale è (anche in questo caso in controtendenza rispetto al dato nazionale) di 19,8 anni. Le istituzioni locali ma soprattutto la Regione Campania investe ancora troppo poco per potenziare il servizio e comprare treni, visto che la spesa nel 2017 per i pendolari è stata di 121,76 milioni di euro tra servizi e materiale rotabile, pari allo 0,69% del bilancio regionale.

Anche riferendoci alla situazione napoletana si registrano forti disagi: treni della metro e tram piuttosto vecchi ed un numero di passeggeri della Linea 1 della metro basso rispetto alle potenzialità. A Napoli come nell'intera regione siamo ancora lontani dagli obiettivi della mobilità sostenibile che deve puntare su un efficiente ed efficace trasporto pubblico su ferro!