



LEGAMBIENTE



**2milioni 630mila cittadini si spostano in treno ogni giorno da e per le città
Duecentomila viaggiatori (+8,2%) in più rispetto al 2007**

**Il 67% delle risorse statali va alle strade
E in metà delle Regioni neanche lo 0,1% del bilancio ai pendolari**

Invertire la rotta, ora.

**Spostare gli investimenti dalle strade alle ferrovie per il bene del Paese, dei cittadini
e dell'ambiente: 4 milioni di pendolari su ferro al 2020 per vincere la sfida del clima**

Il numero dei pendolari continua a crescere: oltre 2 milioni e 630 mila, che ogni giorno prendono i treni per motivi di lavoro e studio sulle linee regionali. Tra 2007 e 2009 i passeggeri che viaggiano su queste linee sono cresciuti dell'8,2%, affermandosi quale principale voce della domanda di trasporto ferroviario in Italia, in un rapporto di 9 a 1 rispetto ai passeggeri trasportati ogni giorno sulle linee a lunga percorrenza (300 mila passeggeri circa).

Il Rapporto Pendolaria fotografa la situazione del trasporto ferroviario regionale e metropolitano in Italia. Vogliamo dare visibilità ai cittadini utenti del trasporto locale e sostenere una battaglia di civiltà per avere treni nuovi, più numerosi e puntuali, 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 vita del pendolare è piena di disagi. E nonostante qualche piccolo passo avanti compiuto di recente con la firma, in quasi tutte le Regioni, del nuovo Contratto di Servizio e una prima inversione di tendenza nei finanziamenti da parte del Governo per il prossimo triennio il salto di qualità tanto caldeggiato non ci sarà: **i nuovi treni annunciati sono infatti solo una piccolissima goccia nel mare delle necessità del servizio pendolare**, niente di paragonabile con il "Progetto 1000 treni per i pendolari" lanciato due anni fa e rimasto sulla carta. Il rischio è che per i pendolari italiani ci sarà solo qualche miglioramento rispetto all'**inadeguata situazione esistente, mentre per l'agognato rilancio si dovrà aspettare ancora, almeno fin quando si riuscirà ad invertire le priorità di spesa di Governo e Regioni.**

I pendolari del treno hanno un nemico: la strada.

L'Italia è l'unico Paese in Europa che finanzia strade e autostrade con risorse pubbliche che sono doppie rispetto a quelle per previste per le ferrovie nazionali e regionali. I Governi che si sono succeduti dal 2001 ad oggi hanno finanziato per il 67% delle risorse infrastrutture stradali. E questa scelta è confermata dagli investimenti realizzati con fondi propri da quasi tutte le Regioni italiane (Campania e Puglia escluse). Bisogna invertire le priorità a favore del trasporto ferroviario e puntando a vincere la sfida della riduzione delle emissioni inquinanti con l'obiettivo di avere 4 milioni di pendolari su ferro per il 2020". I nuovi treni ad Alta Velocità che cominciano a circolare sui quasi 1000 chilometri di nuove linee non devono togliere attenzione e investimenti nei confronti dei treni pendolari. Per Legambiente **una migliore integrazione tra treni a lunga percorrenza e regionali insieme all'utilizzo anche per i treni pendolari delle nuove tratte ferroviarie ad Alta Velocità è la prospettiva su cui lavorare per potenziare il servizio ferroviario in Italia.**

A leggere i dati di quanto finanziato dallo Stato tra il 2002 al 2009 suddivisi tra strade, ferrovie, metropolitane **sembra esserci stata una precisa strategia della mobilità per far crescere il traffico su gomma in Italia.** Stessa scelta da parte delle Regioni, addirittura in Abruzzo, Basilicata e Calabria negli ultimi 7 anni non è stata stanziata alcuna risorsa per le ferrovie, ma ridicola è anche la situazione di Liguria, Friuli, Molise, Sicilia dove il 99% delle risorse è andato ai cantieri stradali. Tanti soldi per la strada e le grandi opere nella Legge Finanziaria in corso di approvazione: 400 milioni di Euro di sussidi agli autotrasportatori - 470 milioni di Euro per il Ponte sullo Stretto, che vanno a sommarsi ai 1,2 miliardi di Euro già stanziati dal Cipe.

Ma scegliere come priorità di investimento la strada non è solo un fatto contabile, ha anche conseguenze molto concrete in termini di mancati investimenti nelle città. Dall'anello ferroviario di Roma, ai Passanti ferroviari di Torino e Palermo, ai potenziamenti dei binari a Milano, Bologna, Bari, le infrastrutture urbane sono queste le opere che servono alla mobilità urbana e che vengono invece rinviate.



Il Rapporto Pendolaria analizza nello specifico quanto e come le Regioni italiane hanno investito nei treni, perché spetta a loro definire il Contratto di Servizio con i gestori dei treni e individuare i capitoli di spesa nel proprio bilancio per migliorare i servizi aggiuntivi (più treni in circolazione) e per il materiale rotabile (treni nuovi o riqualificati). E i risultati sono incredibili. **Solo la Regione Campania supera con i propri investimenti nel 2009 l'1% delle spese di bilancio.** E proprio in Campania si dimostra come gli investimenti pagano: dal 2000 il numero di passeggeri trasportati è aumentato del 40% togliendo traffico dalle strade e inquinamento. **In metà delle Regioni non si arriva nemmeno allo 0,1% del bilancio regionale.** In generale si può dire che le risorse stanziolate dalle Regioni sono talmente basse da apparire **offensive nei confronti dei pendolari.** Al Veneto va la *maglia nera*, lo 0,04% del proprio bilancio in una delle Regioni a più forte domanda pendolare e risorse a pioggia a strade e autostrade: 114milioni per la Pedemontana Veneta, 108 alle opere complementari al Passante di Mestre. Vanno segnalate anche le Regioni Sicilia (che nel 2009 non ha erogato alcuna risorsa per i pendolari ma ben 4 milioni di Euro per spese di convegni e congressi), il Molise (solamente 50.000 Euro per i servizi aggiuntivi), e la Basilicata (circa 800 mila Euro per il materiale rotabile).

Tra i punti più delicati che il Rapporto mette in evidenza è la condizione di ritardo infrastrutturale italiana rispetto all'Europa, che però non riguarda strade e autostrade ma proprio le infrastrutture per il trasporto pendolare. **La rete di metropolitane delle città italiane è, con soli 161,9 km, la più corta d'Europa. Stesso discorso vale per le ferrovie suburbane** che contano in totale 591,7 km di estensione: pochissimi, rispetto ai 2033 km della Germania per esempio. Ma un altro allarme riguarda **l'inadeguatezza del servizio su tante tratte regionali e a lunga percorrenza dove proprio le scarse risorse stanziolate da Governo e Regioni mettono a rischio il servizio** e condannano i pendolari a dover girare sui soliti vecchi treni. In Italia sono infatti pochissime le linee con standard "europei", treni pendolari moderni e ogni 15-30 minuti, larga parte è **di serie C** con convogli vecchi recuperati dall'utilizzo in tratte a lunga percorrenza, spesso con un numero di carrozze insufficienti. E proprio queste linee che per Trenitalia sono in perdita e dove Stato e Regioni non investono sono a rischio di ulteriore degrado e di tagli.

Un altro scenario è possibile. Il tema del trasporto pendolare deve entrare nell'agenda delle politiche nazionali, ponendosi un obiettivo all'altezza della sfida lanciata dall'Unione Europea al 2020 in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ e di cui si sta discutendo in questi giorni a Copenaghen. Sono chiare le priorità di intervento far rilanciare il trasporto ferroviario pendolare in modo da arrivare a 4milioni di cittadini trasportati nel 2020: servono **nuovi treni per i pendolari.** Solo con un parco rotabile rinnovato sarà possibile dare risposta ai disagi di una domanda in costante aumento. Bisogna individuare le risorse per realizzare finalmente il progetto "1000 nuovi treni per i pendolari. **Bisogna chiamare il Governo e le Regioni alle proprie responsabilità per dare certezze agli interventi di miglioramento del servizio.** Bisogna dare priorità alle città negli investimenti infrastrutturali e spostare nei nodi urbani la voce maggioritaria della spesa per infrastrutture. **Bisogna aumentare l'attenzione alla qualità del servizio** dando voce ai cittadini che si muovono in treno e legare le **politiche dei trasporti alle scelte urbanistiche nelle aree urbane per condividere e coordinare gli obiettivi.**

LEGGE OBIETTIVO: FINANZIAMENTI STATALI PER TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURE 2002-2009

Tipo di infrastruttura	Finanziato Legge Obiettivo (mln Euro)	Finanziato con altri fondi (mln Euro)	Totale finanziamenti (mln Euro)	Finanziamenti per modalità
Strade e Autostrade	5.756,18	28.300,37	34.056,55	66,98%
Linee ferroviarie nazionali e regionali	202,14	6.111,59	6.313,73	12,41%
Metropolitane	2.234,64	8.250,44	10.485,08	20,61%
Totale	8.192,96	42.662,4	50.855,36	100%

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009. Elaborazione su dati Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Allegato G DPEF 2009.



LA SPESA REGIONALE PER LE INFRASTRUTTURE

Regioni	Finanziamenti 2003-2009 in mln di Euro			Valori in % sul totale 2003-2009		
	Strade	Ferrovie	Metropolitane	Strade	Ferrovie	Metropolitane
Abruzzo	0,35	0	-	100	0	-
Basilicata	12,73	0	-	100	0	-
Calabria	1,25	0	-	100	0	-
Campania	950	2145	-	30,69	69,31	-
Emilia-Romagna	316,72	15,82	0	95,30	4,70	-
Friuli Venezia G.	261,74	4,89	-	98,16	1,84	-
Lazio	531,37	42,00	144,00	74,07	5,85	20,08
Liguria	36,50	0,55	0	98,51	1,49	0
Lombardia	327,62	170,07	87,94	55,94	29,04	15,01
Marche	75,56	4,74	-	94,09	5,91	-
Molise	5,46	0,04	-	99,27	0,73	-
Piemonte	136,02	49,78	45,60	58,78	21,51	19,71
Puglia	13,63	20,00	-	40,53	59,47	-
Sardegna	77,10	4,5	-	94,48	5,52	-
Sicilia	17,72	0,13	0	99,27	0,73	0
Toscana	621,50	64,73	-	90,56	9,44	-
Pr. Trento	229,79	76,78	-	74,95	25,05	-
Umbria	130,39	12,69	-	91,13	8,87	-
Valle d'Aosta	19,44	2	-	90,67	9,33	-
Veneto	841,97	54,84	-	93,88	6,12	-

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009. Elaborazione su dati bilanci regionali.

La Regione Campania ha finanziato la realizzazione della metropolitana regionale e le opere stradali con fondi FAS, finanziamenti europei e fondi regionali, non si è in grado di suddividere le suddette fonti di finanziamento.

L'analisi locale di Legambiente Trentino

I dati della nostra Provincia: 13.000 pendolari viaggianti sulla rete regionale, 197 km di rete regionale, un CdS (contratto di servizio) con Trenitalia pari a 26.85 Milioni di euro. 10.35 milioni di risorse aggiuntive stanziare per il 2008, oltre il CdS. Risorse regionali aggiuntive per materiale rotabile: dal 2001 al 2009 Trento 46,8 Mln di €.

Riteniamo che la Provincia di Trento finora abbiano dato segnali importanti con il potenziamento delle ferrovie della Valsugana e della Trento-Malè, tuttavia adesso chiediamo ancora maggiore sforzo e più creatività.

Il rilancio del trasporto pendolare e della mobilità pubblica deve essere una **priorità di intervento nazionale e regionale**, in quanto unica risposta ai problemi di congestione e inquinamento delle città italiane e anche delle valli alpine.

Per ridurre le emissioni di gas serra, decongestionare le strade dal traffico, essere al passo con i servizi di trasporto europei chiediamo più treni pendolari, puntuali, puliti, sicuri: la grande opera veramente necessaria al Paese. Ma anche servizi adeguati per la mobilità: corriere, autobus urbani, funicolari suburbane (come verso Sardinia), centri della mobilità, numeri verdi per orari e informazioni, stazioni belle, accoglienti, dotate dei servizi adeguati, accessibilità per i disabili.

I cittadini che ogni giorno prendono il treno, la corriera o l'autobus per ragioni di lavoro o di studio, dovrebbero essere ringraziati e premiati, perché permettono a tutti di avere città e valli meno congestionate e inquinate. Al contrario, e purtroppo da troppo tempo, ai treni e al servizio pendolare in genere sono dedicate pochissime attenzioni e risorse.



1) Nuovi treni, più treni

Il progetto di adeguamento del parco ferroviario circolante che prevedeva l'entrata in esercizio di 1.000 nuovi treni annunciato dalle Ferrovie dello Stato nel 2007 non è stato mai finanziato.

C'è bisogno urgente di aumentare l'offerta di treni nelle ore di punta e in tutte le tratte frequentate dai pendolari. Solo potenziando l'offerta sarà possibile spostare una parte dei flussi che oggi viaggiano in automobile verso il treno, migliorando la qualità dell'aria e riducendo le emissioni di gas serra.

Per il Trentino-Alto Adige: servono treni diretti per Milano, Roma e grandi città oppure treni regionali veloci in coincidenza con gli Eurostar/IC da Verona per le principali città italiane.

Si parla dell'impegno della regione solo per trattative volte a introdurre un diretto mattutino per Roma, ma il potenziale bacino di utenza a lunga percorrenza dei treni non dovrebbe consistere solo nei politici e giornalisti diretti nella capitale, ma anche nei molti turisti che arrivano dalle nostre parti da ogni parte d'Italia.

I treni austriaci recentemente introdotti possono essere molto utili per aumentare la mobilità sostenibile, ma si dovrebbero stringere accordi per l'accoglienza dei pendolari con tariffe agevolate e si dovrebbero poter valutare gli orari e le coincidenze ed acquistare i biglietti in stazione.

Anche il ripristino di un servizio serale attivo almeno fino alle 24.00 sulla tratta Verona-Bolzano o almeno sulla tratta Bolzano-Borghetto sarebbe utile, **di modo da rendere la ferrovia una vera metropolitana interurbana**. L'ultimo treno da Bolzano per Rovereto è alle 22:15 nei giorni feriali, alle 21:15 nei festivi (domenica). L'ultimo treno Bolzano Borghetto sull'Adige alle 19:40 feriale. Tra Bolzano e Verona esiste un vuoto nell'orario dalle 21:15 alle 01:09.

2) Migliori servizi

Continui ritardi, mancata pulizia di treni e stazioni, vagoni stracarichi, parcheggi scambiatori fantasma, abbonamenti integrati poco funzionali. Questi sono solo alcuni dei problemi legati alla qualità del sistema di trasporto pubblico su ferro in Italia. Un servizio di qualità deve tenere conto di tutte le misure che rendano gli spostamenti dei pendolari meno avventurosi, più piacevoli e funzionali.

Anche in Trentino le stazioni di treni e corriere sono non di rado sporche, con biglietterie automatiche non funzionanti, i bagni chiusi o in cattive condizioni igieniche, scarsi servizi in generale. L'accessibilità per i disabili è troppo spesso un problema. Nei prossimi mesi raccoglieremo segnalazioni dettagliate.

Possiamo comunque portare alcuni esempi:

su 25 stazioni dei treni servite in Provincia di Trento da Trenitalia:

- **Tre stazioni sono dotate di collegamenti urbani adiacenti (dato tratto dal sito di Trenitalia, 12%)**
Pergine – Rovereto - Trento
- **Nessuna è dotata di deposito bagagli (dato tratto dal sito di Trenitalia, 0%)**
nota: tutte le stazioni dovrebbero avere degli armadietti a moneta come deposito bagagli, come nei paesi nordici avviene. Le stazioni principali meritano un servizio con personale (Trento, Rovereto, Borgo ad esempio)
- **6 hanno parcheggio per le biciclette (dato tratto dal sito di Trenitalia, 24%)**
Ala – Mezzocorona – Mori – Pergine – Rovereto – Trento (nessuno custodito)
nota: Tutte le stazioni dovrebbero avere dei parcheggi custoditi per le biciclette.
- **parceggio per automobili: tutte tranne le fermate urbane in Trento e le stazioni seguenti (dato tratto dal sito di Trenitalia)**
Borghetto sull'Adige - Calceranica al Lago – S.Cristoforo – Tezze di Grigno

Le informazioni date all'utenza sono spesso carenti: ad esempio i display elettronici sui binari della stazione di Trento sono aggiornati solo a treno in arrivo cosicché gli utenti in attesa non hanno alcuna informazione sui binari. Inoltre sono abbastanza di frequente errati o non funzionanti.

Non sono mai chiare le responsabilità dei disservizi

Perché sono stati aboliti i collegamenti a lunga percorrenza e le coincidenze? Perché sono stati aboliti i treni serali/notturni? Perché negli ultimi anni i tempi di percorrenza dei treni regionali sono aumentati di qualche minuto? Perché non si riesce a sapere quali treni ci saranno a pochi giorni dall'entrata in vigore di ogni nuovo orario?

Le domande che l'utente delle ferrovie si pone avranno sicuramente una spiegazione, ma averla non è semplice: si leggono sempre solo dichiarazioni polemiche e notizie contrastanti sui giornali. Vorremmo fosse fatta chiarezza: sarebbe ora che Province e Aziende si impegnassero a dare un minimo di trasparenza alle loro politiche dei trasporti.

3) Dalle parole i fatti: le azioni

Chiediamo impegni concreti e strutturali a governo, parlamento, Regioni e Province Autonome.

Noi cercheremo di fare la nostra parte monitorando i ritardi dei treni e delle corriere e la qualità dei servizi, elaborando dossier e proposte, stimolando il confronto e la partecipazione dei pendolari attraverso iniziative e assemblee pubbliche.



Richieste per il Trentino

1. Estendere la rete ferroviaria regionale (concretizzare la ripresa della FERMAR e altri collegamenti, attualmente la nostra rete si estende su 197 km, con 13.000 pendolari viaggianti.
2. garantire su tutti i treni regionali, Eurostar e Intercity in partenza dal Trentino-Alto Adige l'accessibilità per i disabili e una completa assistenza per le operazioni in stazione e sui treni in tutte le stazioni.
3. Reintrodurre collegamenti o coincidenze per favorire anche la mobilità turistica a medio-lunga percorrenza e collegamenti serali
4. Migliorare la quantità e la qualità dell'informazione fornita ai viaggiatori attraverso i display delle stazioni e gli annunci
5. Installare in tutte le stazioni armadietti come deposito bagagli e nelle stazioni di Trento, Rovereto e Borgo riaprire un deposito con personale.
6. In tutte le stazioni realizzare parcheggi per le biciclette, in quelle più frequentate che siano anche custoditi o messi in sicurezza.
7. Creare un call center unico, al quale possano rivolgersi i pendolari per proteste, critiche, problemi, suggerimenti
8. ampliare il servizio Elastibus (ad esempio sulla tratte andata/ritorno Altopiano della Vigolana-Trento e Altopiano della Vigolana – Calceranica/Caldonazzo (sia per chi si ferma sia per chi prosegue poi con il treno verso Trento)
9. creare la Consulta dei Pendolari, riunendo in un organismo di ascolto e confronto i comitati di valle dei pendolari (ad esempio il Gruppo Donne in Rendena, il gruppo Per un'altra Pergine oppure il comitato pendolari della funivia della Mendola, versante Val di Non), le organizzazioni degli studenti, i sindacati dei lavoratori, le associazioni dei consumatori e ambientaliste insieme ad esperti della Provincia, del Consorzio dei Comuni e degli enti gestori del trasporto pendolare e pubblico locale
10. rendere nuovamente la stazione dei treni di Trento (che tra l'altro è un bel pezzo di architettura) accogliente, sicura, frequentabile. Significa organizzarla per farla vivere dal mattino presto alla sera tardi, tutti i giorni. Significa organizzarvi attività culturali, stand espositivi di prodotti tipici, agili mostre temporanee o altro per farla bella ma soprattutto abitata e sicura. A Trento abbiamo la facoltà di Sociologia e un gruppo di urbanisti e architetti paesaggisti a Ingegneria: usiamo l'intelligenza dei nostri esperti!
11. Creare uno sportello provinciale per la mobilità presso la stazione dei Trento ove fornire ai viaggiatori informazioni su informazioni sulla mobilità pubblica e sui taxi della regione, ma anche sui treni dei vari gestori (Trenitalia non fornisce informazioni sui treni austriaci), sulle forme di mobilità alternativa come car-pooling, car sharing e Jungo. I viaggiatori dovrebbero poter pianificare itinerari con coincidenze fra più mezzi e fare qualsiasi biglietto (treno, corriera, autobus), oltre che ricaricare la card provinciale. I ciclisti potrebbero avere anche assistenza tecnica ed informazioni su piste ciclabili ed itinerari turistici.
12. Creare un sito web ufficiale della Provincia per la pianificazione dei viaggi e l'acquisto dei biglietti utilizzando le differenti modalità integrate.

Le azioni di Legambiente

1) Vuoi dire la tua a Legambiente sulla mobilità in provincia di Trento? La parola ai pendolari

I pendolari potranno scrivervi sul nostro sito, utilizzando il servizio per la mobilità sostenibile.

http://www.legambientetrento.it/index.php?option=com_chronocontact&chronoformname=OsservatorioTrasporto

Si possono segnalare ritardi, disagi, disservizi oppure mandare suggerimenti, proposte, idee.

Noi ci impegniamo a raccogliere tutto questo, girarlo ai gestori della mobilità in regione e alla Provincia. Terremo informati pendolari e cittadini attraverso il nostro sito e con comunicati stampa su come procedono le cose.

2) Petizione a favore del trasporto pubblico in Italia

Io ci metto la firma

[sottoscrivi l'appello "Più treni per i Pendolari"](#)

[3\) Aggiornamento del nostro sito locale su questi temi](#)

