



LEGAMBIENTE
PIEMONTE E VALLE D'AOSTA
O.n.l.u.s.

Torino, 10 dicembre 2009

Comunicato Stampa

Pendolaria 2009

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

**Ma il 67% delle risorse statali va alle strade.
In Piemonte solo lo 0,43% del bilancio regionale ai pendolari**

**Legambiente: "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: sono oltre 2 milioni e 630 mila i cittadini che ogni giorno prendono i treni per motivi di lavoro e studio sulle linee regionali. Tra il 2007 e il 2009 i passeggeri che viaggiano su queste linee sono cresciuti dell'8,2%, con duecentomila viaggiatori in più quindi, 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).

Questi e molti altri, i dati raccolti nel quarto rapporto Pendolaria di Legambiente - lo studio, presentato oggi a Roma, che fotografa la situazione del trasporto ferroviario regionale e metropolitano in Italia e che vuole 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 lo sforzo della Regione Piemonte di trovare soluzioni alternative per la gestione del servizio ferroviario 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.**

"In questi mesi la Regione Piemonte sta lavorando insieme al Forum del Trasporto Ferroviario Regionale di cui Legambiente fa parte, ai bandi di gara per l'affidamento del servizio ferroviario - **dichiara Vanda Bonardo, Presidente Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta** - non bisogna dimenticare però che la maggior parte dei disagi dei pendolari sono dovuti alle vecchie infrastrutture. Servirebbero dunque, di pari passo con un miglioramento della gestione del servizio ferroviario, più investimenti sulle linee storiche: raddoppiamenti e elettrificazioni delle linee innanzitutto. I dati presentati nel dossier di Pendolaria dimostrano quanto l'attenzione di Governo e Regioni sia troppo sbilanciata verso strade e autostrade a scapito del trasporto su ferro. In Piemonte gli investimenti per i pendolari sono pari allo 0,43 del bilancio regionale: una percentuale maggiore rispetto a molte altre città italiane ma ancora troppo poco per dare una svolta al trasporto ferroviario che, anche nella nostra Regione, verte in pessime condizioni".

"Siamo convinti - ha dichiarato il presidente di Legambiente Vittorio Cogliati Dezza - **che investire sul trasporto ferroviario pendolare sia una ricetta che fa bene alle città, al portafoglio delle famiglie, alla qualità della vita e alla crisi economica.** La nostra mobilitazione vuole dare voce a cittadini che si battono per un interesse generale. In un periodo in cui sono venuti al pettine i nodi di una crisi economica, energetica e climatica globale, un forte rilancio del trasporto ferroviario pendolare rappresenta una scelta lungimirante. Non esiste infatti, una ricetta più utile per milioni di persone che oggi sono obbligate a muoversi in macchina rispetto al fornire una alternativa più comoda, economica e pulita come il treno. Se a Copenaghen si sta discutendo un accordo internazionale sulla riduzione delle emissioni di CO₂ che impegni finalmente tutti i Paesi nella lotta ai cambiamenti climatici, in Italia l'obiettivo di migliorare la vita e la mobilità dei pendolari rappresenta una priorità ineludibile che si sposa perfettamente con le prospettive di un Paese più moderno e civile. Sono queste le infrastrutture che ci piacciono e che servono al Paese".

Non esistono persone innocenti ma solo diversi gradi di responsabilità - direbbe Stieg Larsson - e in questo caso calza a pennello. C'è infatti una ragione precisa per cui il servizio ferroviario pendolare in Italia ha standard così distanti dal resto dei Paesi europei. I pendolari del treno hanno infatti un nemico: la strada.

L'invidia nei confronti dei pendolari delle altre città europee è del tutto condivisibile. **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

cambiare, ora. Invertendo 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.

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. Soldi e soldi per la strada e le grandi opere nella Legge Finanziaria in corso di approvazione:** ben 400 milioni di Euro di sussidi agli autotrasportatori e 470 milioni di Euro per il Ponte sullo Stretto, che vanno a sommarsi a quell'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.**

Tra i punti più delicati che il rapporto di Pendolaria 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 stanziata 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.

Eppure **un altro scenario per i pendolari italiani 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. Per Legambiente sono chiare le priorità di intervento far rilanciare il trasporto ferroviario pendolare in modo da arrivare a 4 milioni 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.** In particolare occorre istituire 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). 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.

SPESA DELLE REGIONI PER IL SERVIZIO FERROVIARIO PENDOLARE NEL 2009

Regione	Stanziamenti per il servizio (mln Euro)	Stanziamenti per il materiale rotabile (mln Euro)	Stanziamenti sul bilancio regionale (%)
Abruzzo	1,51	0	0,02
Basilicata	0	0,843	0,02
Calabria	0	6	0,06
Campania	30,6	201,86	1,52
Emilia Romagna	19,27	26,0	0,32
Lazio	1,99	29	0,13
Liguria	5,15	2,6	0,08
Lombardia	54,6	90	0,54
Marche	1,6	8,4	0,25
Molise	0,005	0	0,0002
Piemonte	18,35	37,24	0,43
Puglia	1,5	10,8	0,13
Toscana	37,7	5,0	0,44
Umbria	0	3,025	0,09
Veneto	3,82	4,20	0,04
Friuli V. G.	0	1,5	0,02
Sardegna	0	4,892	0,06
Sicilia	0	0	0

Legambiente, Rapporto Pendolaria 2009

Il rapporto è disponibile su: www.legambiente.eu

Ufficio stampa Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta:
Fabio Dovana 392.9935376