



LEGAMBIENTE

# Pendolaria

La situazione del trasporto ferroviario regionale, problemi attuali e scenari futuri

Il Ponte sullo Stretto, le grandi opere e il Mezzogiorno dimenticato



*Pendolaria*  
LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO

NELL'AMBITO DELLA CAMPAGNA

CleanCities 



2024

A cura di  
Gabriele Nanni, Ufficio Scientifico di Legambiente,  
Enrico Fedeli, presidente del circolo Legambiente greenTO di Torino

Si ringraziano:  
i circoli ed i regionali di Legambiente per i loro contributi;  
Silvia Scarafoni, Mirko Laurenti

Progetto grafico: Luca Fazzalari, Enrico Fedeli  
Foto © Enrico Fedeli

Febbraio 2024

# sommario

<b>PREMESSA</b>	<b>4</b>
<b>1. L'OFFERTA E LA QUALITÀ DEL SERVIZIO PER I PENDOLARI</b>	<b>7</b>
1.1 Numero di viaggiatori e corse al giorno	8
1.2 La composizione delle flotte	10
<b>2. LE LINEE PEGGIORI D'ITALIA</b>	<b>14</b>
3.1 Roma-Lido e Roma Nord-Viterbo	15
3.2 Ex linee Circumvesuviane	16
3.3 Catania-Caltagirone-Gela	17
3.4 Milano-Mortara	17
3.5 Ferrovia Jonica	18
3.6 Genova-Acqui-Asti	19
3.7 Verona-Rovigo	19
3.8 Bari-Trani-Barletta	20
3.9 Torino-Pinerolo-Torre Pellice	20
3.10 Grosseto-Siena	21
3.11 Le buone notizie: la Bari-Bitritto	22
<b>3. LE SPESE DI STATO E REGIONI PER IL SERVIZIO</b>	<b>22</b>
3.1 Regione che vai, investimenti che trovi	25
<b>4. I COLLEGAMENTI INTERCITY</b>	<b>27</b>
<b>5. LE INFRASTRUTTURE SBAGLIATE</b>	<b>31</b>
5.1 Che cosa serve davvero al Mezzogiorno	33
5.2 Le 5 bufale su Ponte sullo Stretto	36
5.3 La beffa dei tagli al PNRR	39
5.4 Gli altri progetti dannosi per ambiente ed economia	40
5.5 Prosegue il piano di elettrificazione della rete	43
<b>6. LE PROPOSTE DI LEGAMBIENTE</b>	<b>47</b>
6.1 Potenziare il servizio e acquistare più treni	48
6.2 Sviluppare un serio sistema di trasporto merci su ferro	49
6.3 Un ruolo di coordinamento per il Ministero dei Trasporti	50
6.4 Un sistema di incentivi per treni e TPL	50
<b>7. SCENARI DI SVILUPPO DEI SERVIZI FERROVIARI ITALIANI</b>	<b>52</b>
7.1 Le linee da potenziare	54
7.2 Le linee da creare o ripristinare	58
7.3 Le opere da realizzare	61
<b>8. LE BUONE PRATICHE</b>	<b>65</b>
8.1 Alto Adige: un sistema interconnesso tra ferrovie, ciclabili, bus, integrazione tariffaria	67
8.2 "Mi Nuovo" in Emilia-Romagna	67
8.3 La riapertura della Mortara-Casale e della Asti-Alba	68
8.4 Ferrovie Appulo Lucane: una nuova stazione e cinque nuovi treni nel 2023	69

## Premessa

---

Il Rapporto Pendolaria 2024 fotografa una situazione statica del trasporto ferroviario in Italia, dove persistono differenze marcate sulla qualità e quantità del servizio, in particolare tra nord e sud e tra linee principali e secondarie, e dove le prospettive non sembrano di certo incoraggianti. L'eterna rincorsa all'annuncio sulle grandi opere, dannose e perlomeno discutibili in termini di utilità, hanno spostato ancor di più l'attenzione rispetto ai veri problemi di chi si muove in treno ogni giorno, ignorando l'importanza di avere servizi efficienti e puntuali. Il rischio concreto è ignorare le "piccole" opere che farebbero grande il Paese: raddoppi e passanti ferroviari, potenziamenti e velocizzazioni, nuove stazioni, elettrificazioni.

Lo ribadiamo: il processo di riconversione dei trasporti in Italia, in chiave di decarbonizzazione, è fondamentale. Lo è se vogliamo rispettare gli obiettivi del Green Deal europeo, del taglio delle emissioni del 55% entro il 2030 e del loro azzeramento entro il 2050, visto che il settore è responsabile di oltre un quarto delle emissioni climalteranti italiane che, in valore assoluto, sono addirittura cresciute rispetto al 1990. Ma non si tratta solamente di rispettare un accordo preso con gli altri partners europei; quello dei trasporti è uno dei pilastri su cui deve fondarsi un nuovo modello di società, da cui passano la libertà di movimento, i temi dell'occupazione e quelli dello sviluppo urbano e del mercato edilizio.

In questa edizione del Rapporto Pendolaria abbiamo dedicato un lungo approfondimento al Ponte sullo Stretto di Messina, alle vere necessità del Mezzogiorno e allo stato dei servizi ferroviari, purtroppo assai negativo, ad esempio, sulle linee peggiori d'Italia.

A seguire, il 6 marzo, verrà pubblicato un focus sulle aree urbane, altro grande tassello della transizione ecologica dei trasporti.

Tra le buone notizie:

- continua la tendenza di ripresa del numero dei viaggiatori al giorno, anche se per il 2022, dai dati raccolti su base regionale, siamo ancora a

circa il 25% in meno rispetto al 2019. Per il 2023 Trenitalia ha dichiarato, per i Frecciarossa, un +7% rispetto al 2019, per gli Intercity +10% rispetto al 2019, e per il trasporto regionale +18% sempre rispetto al 2019;

- il piano di elettrificazioni di RFI continua, con l'ultima tratta realizzata in ordine di tempo, la Roccaravindola-Isernia in Molise e la previsione di attivare circa 1.200 km di linea entro il 2026 e 54,6 km oltre il 2026, per un investimento complessivo che supera i 2 miliardi di euro;
- nonostante gli investimenti effettuati tramite risorse europee, nazionali, regionali e di Trenitalia attraverso i contratti di servizio, l'età media dei treni circolanti torna a salire, seppur di poco, a 15,8 anni; bisogna ricordare che solo nel 2016 la media era di 18,6 anni e che sono alcune specifiche situazioni a pesare sulla media, in particolare Lazio e Campania, a causa delle flotte dei treni dei gestori delle ex ferrovie concesse.

Purtroppo, sono molti i nodi irrisolti, in particolare nel Mezzogiorno e sulle linee considerate secondarie ma dove viaggiano ogni giorno decine di migliaia di persone e che non vedono miglioramenti da tanti anni:

- le corse dei treni regionali e l'età media dei treni al Meridione sono ancora distanti dai livelli del resto d'Italia, in particolare la media di 18,1 di età dei convogli, in calo rispetto a 19,2 anni del 2020 e dei 18,5 del 2021, è ancora molto più elevata dei 14,6 anni del nord;
- l'attenzione, il dibattito pubblico e le risorse economiche per risolvere i problemi di mobilità del Mezzogiorno, ancora una volta, sembrano ruotare attorno al Ponte sullo Stretto di Messina, mentre rimangono situazioni come quella della linea Palermo-Trapani via Milo (chiusa dal 2013 a causa di alcuni smottamenti di terreno), della Caltagirone-Gela (chiusa a causa del crollo del Ponte Carbone l'8 maggio 2011) o quelle delle linee a scartamento ridotto che da Gioia Tauro portano a Palmi e a Cinquefrondi in Calabria, il cui servizio è sospeso da 11 anni e dove non vi è alcun progetto concreto di riattivazione;
- per la prima volta dal 2017, la legge di Bilancio non prevede fondi né per il trasporto rapido di massa, il cui fondo è stato defianziato, né per la ciclabilità e la mobilità dolce, né per il rifinanziamento del fondo destinato alla copertura del caro materiali per i progetti finanziati o in via di realizzazione e neanche per il fondo di progettazione, con gravi conseguenze sui lavori in corso e futuri.

Bisogna invertire la rotta e puntare su importanti investimenti per il nostro Paese, fatti sì di infrastrutture, in alcuni casi davvero fondamentali e in

ritardo da decenni, ma soprattutto di servizi, treni moderni, interconnessioni tra i vari mezzi di trasporto e con la mobilità dolce, garanzie di accessibilità e inclusività.

Serve fare uno sforzo aggiuntivo sulle risorse economiche fino al 2030 con nuovi finanziamenti pari a 500 milioni l'anno per rafforzare il servizio ferroviario regionale (per acquisto e revamping dei treni) e 2,5 miliardi l'anno (per realizzare linee metropolitane, tranvie, linee suburbane). Le risorse si devono recuperare dai sussidi alle fonti fossili e inquinanti, ad esempio, da quelli per l'autotrasporto, dalla fiscalità di vantaggio di cui gode il gasolio, oltre che ripensando a progetti stradali e autostradali dannosi per l'ambiente e per l'economia.

Non si può tornare alle vecchie priorità sbagliate, fatte di grandi opere e di slogan. Il tema dei pendolari e del trasporto su ferro deve diventare una priorità del governo Meloni se vogliamo cambiare questa situazione. Il nostro Paese ha infatti bisogno di aumentare sensibilmente il numero di passeggeri che viaggiano in metro e in treno, se vuole migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> come previsto dall'Accordo di Parigi. Esistono tantissimi investimenti e opere pubbliche da fare nel settore dei trasporti, meno visibili mediaticamente del Ponte sullo Stretto di Messina, ma molto più utili alla collettività e all'economia del nostro Paese. È arrivato il momento di concretizzarli, evitando di rincorrere inutilmente i titoli dei giornali, lavorando per aprire i cantieri della transizione ecologica che servono al nostro Paese.





# L'offerta e la qualità del servizio per i pendolari



## CAPITOLO 1

# L'offerta e la qualità del servizio per i pendolari



Il costante dibattito sulle grandi opere dimostra che l'interesse per i servizi ferroviari e di trasporto pubblico in Italia è in verità piuttosto secondario. Gli indicatori chiave mostrano quanto si sottovaluti l'importanza di investire in servizi per l'utenza che siano capaci di spostare le persone dall'utilizzo del mezzo privato a quello pubblico, in particolare il treno. Questi interventi hanno spesso un *moltiplicatore* più elevato, cioè porterebbero a risultati positivi in

minor tempo e con minor costi rispetto a quanto richiesto da opere infrastrutturali complesse e grandiose, ma che peccano di *overdesign* (sovradimensionamento rispetto alle reali esigenze) e *overbudgeting* (i costi spesso lievitano a dismisura durante progettazione, esecuzione dei lavori e esercizio dell'opera). Ripercorriamo i dati che danno la cifra della direzione sbagliata della pianificazione dei trasporti in Italia.

## 1.1 NUMERO DI VIAGGIATORI E CORSE AL GIORNO

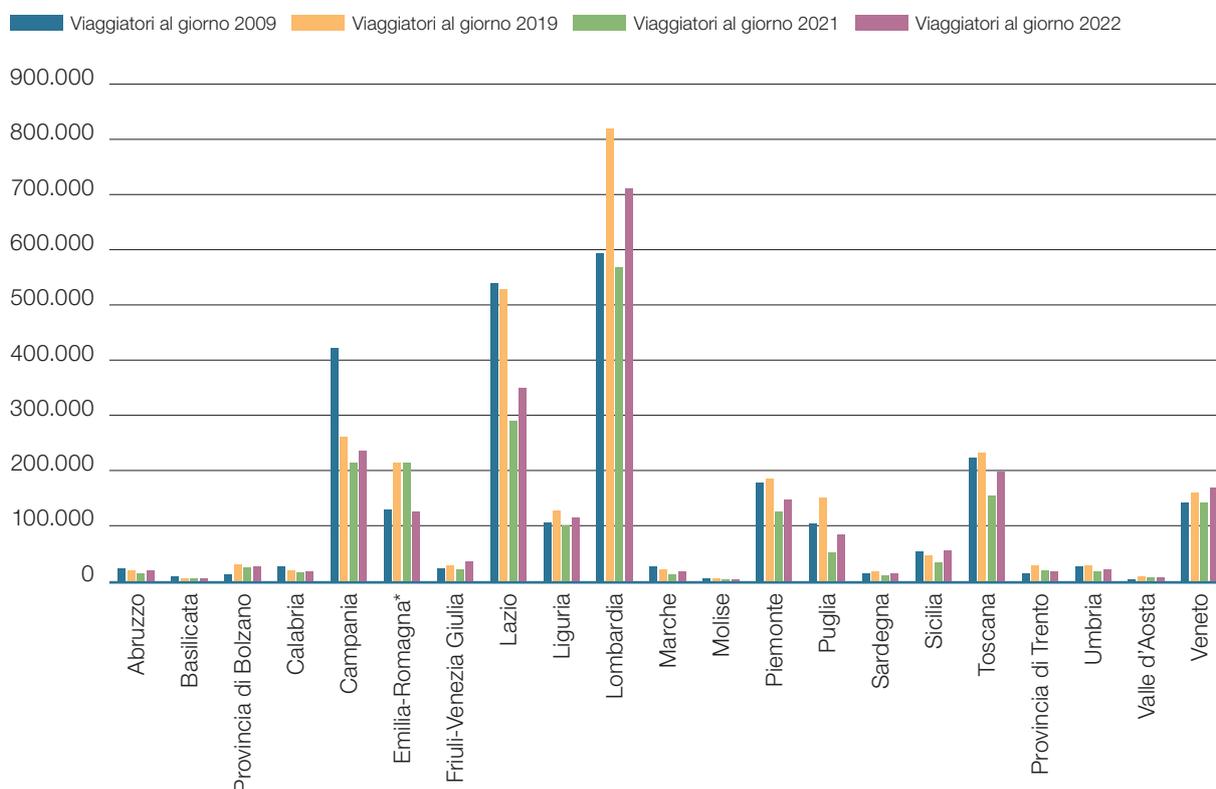
**Nel 2023 i passeggeri sui treni nazionali e regionali sono continuati a crescere in maniera sensibile**, recuperando rispetto agli anni delle restrizioni dovute alla pandemia da Covid-19: il Gruppo FS, nei primi 5 mesi dell'anno, ha registrato ottime performance per i Frecciarossa con un +7% rispetto al 2019, per gli Intercity, con 7,5 milioni di passeggeri al 31 maggio 2023 e +10% rispetto al 2019, e per il trasporto regionale con +18% rispetto al 2019. In media, Trenitalia ha chiuso i primi 10 mesi dell'anno con il 20% in più di passeggeri rispetto all'analogo periodo del 2022.

**Per il 2022**, dai dati raccolti su base regionale, ci si riavvicina ai livelli di frequentazione che caratterizzavano il periodo pre-pandemico, ma con **ancora valori inferiori in molte regioni**,

come nel Lazio (quasi -40% rispetto al 2019), in Piemonte (-20,4%), in Lombardia (-13,5%), e in Campania (-9,2%). Si arriva così ad un totale di **2.375.291 viaggiatori al giorno medi per il 2022**. Per il Friuli-Venezia Giulia va specificato che sono stati trasferiti alla Regione tutti i servizi interregionali Trieste-Venezia via Portogruaro e Trieste-Udine-Venezia precedentemente gestiti dallo Stato, comportando un incremento dei passeggeri trasportati quantificati rispetto agli anni precedenti.

Va ricordato come prima della pandemia, gli spostamenti sui treni regionali e metropolitani erano in aumento, ma con grandi differenze tra le regioni e le città italiane. Nel 2019 i viaggi al giorno sui treni regionali (di tutti i gestori) e sulle metropolitane avevano superato i 6,1 milioni, con un incremento del 7,4% tra 2018 e 2019,

## VIAGGIATORI AL GIORNO NELLE REGIONI E PROVINCE AUTONOME



\*Il dato 2022 si riferisce ai servizi ricompresi nel contratto della Regione Emilia-Romagna, differentemente rispetto ai dati riportati negli anni precedenti che si riferivano a tutti i treni del trasporto regionale che effettuavano servizio in Emilia-Romagna (inclusi quelli compresi nei contratti di servizio con altre Regioni o con lo Stato e che avevano parte del percorso in Emilia-Romagna).

Legambiente, rapporto Pendolaria 2024

mentre quelli sul solo servizio ferroviario regionale erano stati 2milioni e 938mila.

Le analisi di Isfort<sup>1</sup>, tramite il nuovo rapporto Audimob, raccontano come prima della pandemia tre quarti della domanda di mobilità delle persone avveniva su scala urbana, entro i 10 chilometri, con il 32,4% entro i 2 chilometri. La distanza media pro-capite percorsa giornalmente è passata dai 14,7 km del 2020 ai 26,7 km del 2022 (quasi raddoppiando), con un ritorno a livelli simili a quelli del 2019.

L'analisi del raggio della mobilità, ovvero

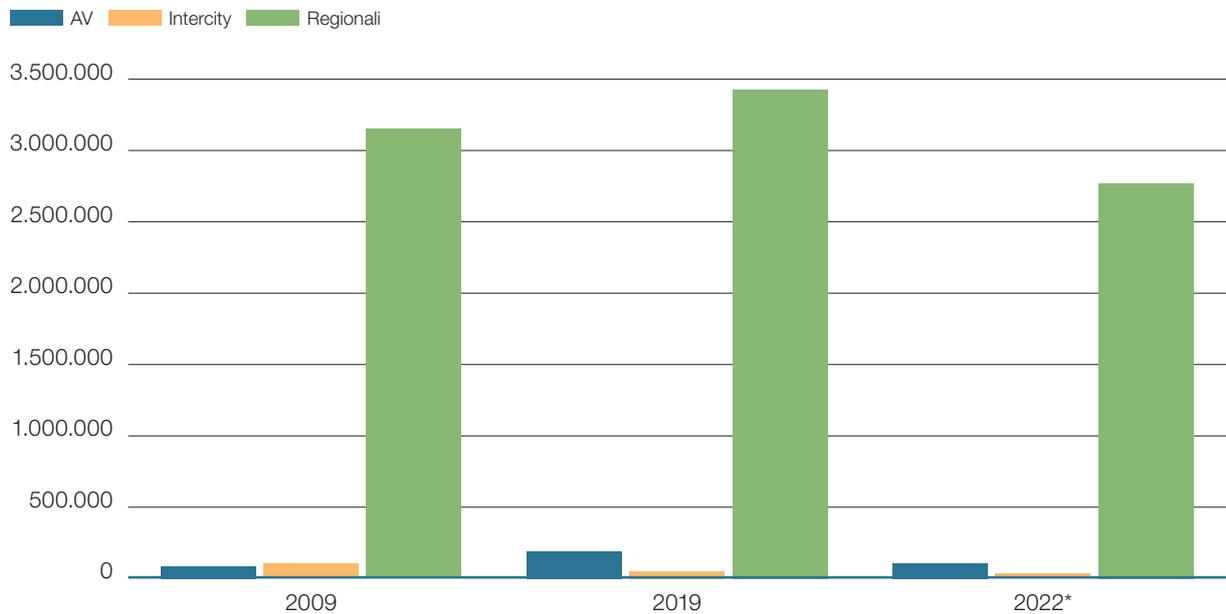
della distribuzione degli spostamenti in classi di ampiezza delle percorrenze, racconta che **il 75-80% degli spostamenti avviene entro i 10 km.**

Inoltre, gli spostamenti dentro il perimetro urbano pesano per i due terzi del totale e quelli di durata breve, entro i 15 minuti, sono oltre la metà del totale e ad essi si aggiunge un 30% nella fascia 15-30 minuti.

Si tratta di distanze che possono trovare un'alternativa in servizi di trasporto pubblico efficienti, integrati con mobilità condivisa e ciclabile (il cui utilizzo è in crescita).

1 [https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2023/12/RapportoMobilita2023\\_Def.pdf](https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2023/12/RapportoMobilita2023_Def.pdf)

## VIAGGIATORI AL GIORNO PER TIPOLOGIA DI SERVIZIO FERROVIARIO



\*Non include i viaggiatori al giorno su Italo Treno  
Legambiente, rapporto Pendolaria 2024

Nel trasporto ferroviario regionale vanno evidenziate le **differenze tra le diverse aree del Paese, specialmente tra sud e nord, e tra i diversi gestori**. Un indicatore da considerare in questo senso è quello del numero di corse offerte ogni giorno. Per dare un'idea delle differenze che esistono, le corse dei treni regionali in

tutta la Sicilia sono, ogni giorno, 472 contro le 2.173 della Lombardia, una differenza di 4,6 volte, mentre a livello di popolazione la Lombardia conta "solo" il doppio degli abitanti siciliani (10 e 5 milioni) e addirittura un'estensione inferiore a quella dell'isola.

## 1.2 LA COMPOSIZIONE DELLE FLOTTE

Il numero di treni regionali in servizio nel 2022, considerando tutti i gestori, è di **2.674, sugli stessi livelli del 2020 e in calo rispetto ai 2.788 del 2021**. Si tratta di un dato che riflette, in molte regioni, le dismissioni dei rotabili più vecchi; nonostante gli investimenti effettuati tramite risorse europee, nazionali, regionali e di Trenitalia attraverso i contratti di servizio, **l'età media dei treni circolanti torna a salire, seppur di poco, con 15,8 anni, ma va ricordato come solo nel 2016 la media era di 18,6 anni**.

Come rimarcato successivamente, sono ancora troppe le situazioni, in particolare al sud e di alcuni gestori delle ferrovie ex-concesse, in cui vengono fatti circolare treni vecchi e molto spesso prone a guasti.

**Al sud** i treni sono più vecchi, con un'età media dei convogli nettamente più alta: **18,1, in calo rispetto a 19,2 anni del 2020 e dei 18,5 del 2021, ma molto più elevata dei 14,6 anni del nord**. Due i casi record di anzianità dei

## L'OFFERTA DI TRENI NELLE REGIONI E PROVINCE AUTONOME

Regioni e Province Autonome	Numero giornaliero di corse nel 2022	Gestori		
<b>Abruzzo</b>	<b>211</b>	Trenitalia 167	Ferrovia Adriatico Sangritana 44	
<b>Basilicata</b>	<b>230</b>	Trenitalia 54	Ferrovie Appulo Lucane* 176	
<b>Provincia di Bolzano</b>	<b>243</b>	Trenitalia 116	SAD 127	
<b>Calabria</b>	<b>294</b>	Trenitalia 183	Ferrovie della Calabria** 111	
<b>Campania</b>	<b>1.219</b>	Trenitalia 619	Ente Autonomo Volturno 600	
<b>Emilia-Romagna</b>	<b>882</b>	TPER		
<b>Friuli Venezia Giulia</b>	<b>231</b>	Trenitalia 197	Ferrovia Udine Cividale 34	
<b>Lazio</b>	<b>1.521</b>	Trenitalia 961	ATAC e Cotral 560	
<b>Liguria</b>	<b>298</b>	Trenitalia		
<b>Lombardia</b>	<b>2.173</b>	Trenord		
<b>Marche</b>	<b>161</b>	Trenitalia		
<b>Molise</b>	<b>28</b>	Trenitalia		
<b>Piemonte</b>	<b>716</b>	Trenitalia 716	GTT** /	
<b>Puglia</b>	<b>897</b>	Trenitalia 203	Ferrovie Appulo Lucane* 176	Ferrovie del Gargano 94
		Ferrovie del SudEst 270	Ferrotramviaria 154	
<b>Sardegna</b>	<b>297</b>	Trenitalia 183	ARST 114	
<b>Sicilia</b>	<b>472</b>	Trenitalia 445	Circumetnea** 27	
<b>Toscana</b>	<b>825</b>	Trenitalia 767	Trasporto Ferroviario Toscano 58	
<b>Provincia di Trento</b>	<b>184</b>	Trenitalia 88	Trentino Trasporti 96	
<b>Umbria</b>	<b>125</b>	Trenitalia 85	Busitalia Sita Nord** 40	
<b>Valle d'Aosta</b>	<b>44</b>	Trenitalia		
<b>Veneto</b>	<b>768</b>	Trenitalia 681	Sistemi Territoriali 87	

\*Le corse effettuate da FAL riguardano la regione Basilicata e la regione Puglia.

\*\*Non sono state considerate le corse bus sostitutive dei servizi ferroviari.

Legambiente, rapporto Pendolaria 2024

## COMPOSIZIONE DELLE FLOTTE REGIONALI

	Età media	Numero treni	% treni con più di 15 anni
Abruzzo	18,1	67	55,2
Basilicata	17,5	28	50,1
Bolzano	12	48	14,3
Calabria	21,4	97	83,5
Campania	18,5	241	48,9
Emilia-Romagna	9,1	177	24
Friuli-Venezia Giulia	17,9	56	50
Lazio	17,8	235	53
Liguria	9,9	92	12
Lombardia	17,7	463	36,7
Marche	10,7	48	38
Molise	22,3	23	95
Piemonte	16,1	175	53
Puglia	13,1	158	25,9
Sardegna	19,7	81	45,7
Sicilia	19,3	133	66,9
Toscana	14,3	257	49,4
Trento	15,9	41	75,6
Umbria	21,5	76	50
Valle d'Aosta	10,8	13	54
Veneto	12,5	165	24,8
<b>Italia</b>	<b>15,8</b>	<b>2.674</b>	<b>44,3</b>

Nota: L'età media è stata elaborata sulla base delle informazioni presenti nelle Carte dei Servizi 2023 (di Trenitalia e degli altri gestori) e dalle informazioni fornite dalle Regioni.

Legambiente, rapporto Pendolaria 2024

parchi rotabili nel Mezzogiorno: in Molise l'età media è di 22,6 anni, in Calabria 21,4. Si tratta di situazioni dove lo scostamento rispetto alla media nazionale è molto elevato e dove esistono treni che sono davvero troppo "anziani" per circolare e garantire un servizio all'altezza.

Ci sono poi gli esempi di Lazio e Campania che ci raccontano di una situazione fatta da **differenze clamorose tra le flotte di Trenitalia e quelle degli altri gestori**. Nel Lazio i treni delle ferrovie gestite ora da Cotral hanno una media di 32,5 anni di età (leggermente scesa grazie ad alcune dismissioni), contro i 13 per quelli di Trenitalia, a testimonianza di un rinnovamento importante avvenuto negli ultimi anni. In Campania pesa ancora l'anzianità del parco rotabile di EAV (ex Circumvesuviane, Sepsa e MetroCampania NordEst) con 21,4 anni di media, nonostante i primi nuovi treni stiano arrivando in maniera più costante negli ultimi anni, contro i 15,3 anni per Trenitalia.

In Sardegna, invece, l'età media dei treni Arst sulle storiche linee a scartamento ridotto si attesta a circa 28 anni, anche in questo caso grazie ad alcuni nuovi convogli acquistati negli ultimi anni, mentre quella dei rotabili Trenitalia a meno di 14 anni di età. Nel corso dell'ultimo biennio sono state acquistate 7 nuove motrici elettro-diesel ARST per la tratta Monserrato-Isili e 12 nuovi treni ibridi Blues di Trenitalia.

Simile il caso dell'Umbria, dove l'età media dei treni è di 21,5 anni ma dove pesa molto l'anzianità del parco rotabili della ex FCU che supera i 35 anni, mentre l'età media per i convogli gestiti da Trenitalia è scesa a circa 13 anni. Nei prossimi anni, grazie a un maggior contributo derivante dai finanziamenti statali intercettati dalla Regione, verrà acquistato un elettrotreno di tipo Pop a quattro casse, che andrà ad aggiungersi ai 12 elettrotreni con velocità di fiancata di 200 km/h già previsti con il vigente piano degli investimenti a partire dal 2025. La ferrovia ex FCU è stata riaperta al momento solo nel tragitto Perugia-Città di Castello, mentre il

completamento dei lavori non avverrà prima del 2026, con il ripristino delle corse in modalità elettrica. Dallo scorso 1° gennaio 2024 e fino al 2032, la gestione dei servizi ferroviari sulla rete FCU, è stata affidata a Trenitalia.

In Lombardia, che ha la flotta più grande d'Italia con 463 treni, l'età media è di 17,7 anni. Grazie all'immissione dei nuovi treni "Caravaggio" a due piani, i "Doninzetti" e i "Colleoni" (treni diesel), questo dato scenderà notevolmente a partire dal prossimo anno (vista la consegna di ulteriori 54 nuovi convogli e la continua dismissione di quelli più vetusti) ma continua a pesare in particolare il divario generazionale: quasi il 37% della flotta ha 35 anni di età media. I rotabili del programma di acquisto deliberato nel 2017, attualmente in corso e che conterà complessivamente 222 treni, saranno tutti consegnati entro il 2025 portando, secondo i piani della Regione Lombardia, ad un'età media di 12,5 anni.

Il miglioramento delle flotte di Trenitalia è stato portato dagli inserimenti dei nuovi treni Blues, arrivati in Toscana, Sicilia, Sardegna, Lazio, Calabria e Friuli-Venezia Giulia. In tutto si tratta di 110 convogli con motore a diesel ma che possono essere sostituiti dalle batterie per entrare nei centri abitati e su linee elettrificate usando il pantografo; una tecnologia ibrida con forte riduzione in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> rispetto agli attuali convogli diesel. Ci sono poi i treni Rock e Pop, per un totale di oltre 600 nuovi mezzi, presenti ormai in tutte le regioni. **Nel corso del 2023 sono entrati in servizio 108 treni: 35 Rock, 34 Pop e 39 Blues, che si aggiungono ai circa 230 consegnati negli anni scorsi**, mentre nel prossimo triennio saranno consegnati oltre 350 convogli.

# Le linee peggiori d'Italia



CAPITOLO 2

## CAPITOLO 3

# Le linee peggiori d'Italia



Esistono situazioni di linee, alcune diventate emblematiche, che evidenziano le carenze del servizio ferroviario per i pendolari. Sono le stesse linee da dove si dovrebbe ripartire per rilanciare l'offerta di trasporto pubblico su ferro, con benefici innanzitutto per il minor inquinamento, ma anche per migliorare la qualità della vita delle persone e per i notevoli benefici economici.

Su alcune di queste linee, malgrado l'affollamento dei convogli, la situazione non vede miglioramenti, in altre continua a peggiorare e sempre più persone abbandonano i treni pro-

prio perché li trovano sempre più affollati, inaffidabili e con continue cancellazioni. Numeri e storie, da diverse parti del Paese che devono diventare una priorità del Governo Meloni perché il nostro Paese ha bisogno di aumentare sensibilmente il numero di passeggeri che viaggiano in treno, se vuole migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> come previsto dall'Accordo di Parigi. Al Ministro Salvini chiediamo di dedicare ai pendolari almeno la stessa attenzione che sta mettendo per le grandi opere.

## 2.1 ROMA-LIDO E ROMA NORD-VITERBO

Dopo anni e anni di inqualificabile peggioramento del servizio, si è arrivati al disastro per le linee ex-concesse Roma Lido e Roma Nord, che in questi ultimi mesi avrebbero dovuto cambiare volto con i passaggi di gestione a Cotral.

La **Roma-Lido**, ora ribattezzata Metromare, è una linea di 28,3 km, fondamentale per il pendolarismo di un intero quadrante, quello sud-ovest, perché collega la stazione di Porta San Paolo a Roma (un fondamentale nodo della mobilità urbana con la metro B, la Stazione FS Ostiense e la rete tranviaria) e il mare di Ostia. Lungo le 13 fermate di quella che dovrebbe essere una linea strategica per la mobilità dell'area romana, è oltre un decennio che si assiste ad un costante peggioramento per la vita dei pen-

dolari. Sulla linea che è potenzialmente la più frequentata tratta ferroviaria d'Italia, continuano invece **i salti di corsa, gli stop al servizio e il degrado, come alla stazione Tor di Valle, un cantiere fermo da molti anni, mentre si attende l'apertura della stazione Acilia Sud, prevista per l'anno in corso, ed è a rischio la realizzazione della stazione Torrino-Mezzocammino**, il cui progetto iniziale inserito nel PRG di Roma prevedeva la realizzazione in un punto in curva, aspetto espressamente vietato dalle leggi nazionali. Numerosi i casi in cui ad una già assurda tabella di frequenze, con treni ogni 23 minuti, si sono aggiunti ritardi spesso non comunicati che hanno portato l'attesa a 30 minuti reali.

Sulla **Roma Nord-Viterbo** si riscontrano gli stessi disagi per gli stop al servizio a cui si affianca un cantiere pensato per fluidificare e mettere in sicurezza tutta la tratta, ma che nei fatti non è mai iniziato. La linea si snoda per 101,9 km, suddivisi in 12,5 km di servizio urbano e i restanti 89,4 km di servizio extraurbano, con 35 fermate e un tempo di percorrenza previsto di 22 minuti per la tratta urbana e di 155 minuti per quella extraurbana. **Lunghe ed estenuanti le attese in banchina e il sovrappollamento sui pochi treni a disposizione.** Il Comitato Pendolari Ferrovia Roma Nord ha evidenziato come nel 2023 siano state oltre 7mila le corse soppresse, ma i problemi riguardano

anche le biglietterie, chiuse in molte stazioni o solo parzialmente a disposizione degli utenti, le barriere architettoniche e il divieto di portare a bordo le biciclette.

Per entrambe le linee sono previsti investimenti per trasformarle in vere e proprie linee metropolitane, per 481 milioni di euro, finanziati tramite i fondi del Pnrr. Sul fronte del materiale rotabile Regione Lazio e Firema hanno siglato un terzo contratto, nell'ambito dell'Accordo Quadro dal valore di 282 milioni, che prevede la fornitura per un valore di quasi 43 milioni di euro degli ultimi 5 rotabili a sei casse per la linea Roma-Lido.

## 2.2 EX LINEE CIRCUMVESUVIANE

142 km, ripartiti su 6 linee e 96 stazioni, che si sviluppano intorno al Vesuvio, sia lungo la direttrice costiera verso Sorrento, sia sul versante interno alle pendici del Monte Somma, fino a raggiungere Nola, Baiano e l'Agro nocerino sarnese. Parliamo dell'insieme delle ex linee Circumvesuviane, tra le più antiche d'Italia, che servono un bacino di centinaia di migliaia di abitanti e diversi comuni della provincia di Napoli. Tanti e ormai storici i disagi che devono sopportare i pendolari che usufruiscono di queste tratte.

Dopo un 2022 segnato da continui disagi alla circolazione (passaggi a livello malfunzionanti, ritardi e soppressioni su varie direttrici, incidenti più o meno gravi, problemi tecnici sulle tratte, ecc.) **anche il 2023 è stata un'annata all'insegna delle difficoltà e dei ritardi per i tanti utenti costretti spesso a rinunciare all'utilizzo del treno** come mezzo quotidiano di trasporto perché inaffidabile. Va evidenziata anche una problematica rispetto agli orari di servizio delle linee in questione. La tratta Napoli-Sorrento, ad esempio, poco più di 70 chi-

lometri, fa segnare 38 minuti di servizio in più la sera rispetto alla linea di Torre Annunziata, 133 minuti di servizio in più rispetto alla linea di Poggioreale, 143 minuti di servizio in più rispetto alla linea di Baiano, 157 minuti di servizio in più rispetto alla linea di Sarno. Differenze notevoli che disegnano tratte e passeggeri di serie A e altre di serie B o C.

**Tardano ancora a concretizzarsi gli importanti investimenti annunciati ormai più di un anno fa dalla Regione Campania,** attraverso l'acquisto di nuovi treni che sarebbero dovuti entrare in servizio a partire da settembre 2024. Il Presidente della Regione, De Luca, ha infatti spiegato a inizio gennaio 2024 che ci saranno importanti ritardi sulle commesse per mancanza di materiale ferroviario per i nuovi treni. Si preannuncia dunque un'altra annata di disagi per i pendolari.

## 2.3 CATANIA-CALTAGIRONE-GELA

Mentre l'attenzione è concentrata sul Ponte sullo Stretto, la tratta ferroviaria Catania-Caltagirone-Gela continua a evidenziare tante problematiche lamentate dai pendolari quotidianamente.

I lavori di ripristino della **tratta Caltagirone-Gela, sospesa da ben 13 anni** in seguito al cedimento del viadotto di Piano Carbone l'8 maggio 2011, sono iniziati nel 2022 e dovranno concludersi entro il 2026. Sul fronte infrastrutturale, quindi, qualcosa inizia a muoversi, grazie all'assegnazione del primo lotto, del valore di 66 milioni di euro, utilizzando i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Tuttavia, l'incertezza circonda la seconda tratta, Niscemi-Gela, rischiando di lasciare incompleti i miglioramenti previsti per questa ferrovia. Inoltre, il progetto in corso prevede solo l'ammodernamento, **senza elettrificazione, senza un secondo binario e senza alcun miglioramento della velocità commerciale attuale**, 42 km/h, da Catania a

Caltagirone. Molte le criticità per i pendolari, con soli due treni al giorno da Caltagirone (alle 5.55 e alle 16.21) e da Catania (alle 14.08 e alle 19.30), con un tempo medio di percorrenza di un'ora e cinquanta minuti, quando gli autobus di linea percorrono lo stesso tratto nella metà del tempo.

All'interno del Contratto di Programma (parte Investimenti) tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI per il periodo 2022-2026, sono previsti investimenti per due studi di fattibilità che riguardano la tratta Catania-Gela, concentrandosi sugli snodi di Ragusa Vizzini scalo e Caltagirone Enna, che potrebbero migliorare i collegamenti con gli aeroporti di Comiso e Catania, nonché rafforzare la connessione tra Caltagirone e Gela, integrando la tratta Palermo-Catania.

## 2.4 MILANO-MORTARA

Tra le linee peggiori per **indice di affidabilità**, secondo i dati forniti da Trenord, spicca in Lombardia la Milano-Mortara. Una linea di 44 km, che trasportava oltre 20.000 passeggeri al giorno prima della pandemia, e che si conferma tra le più inaffidabili con dati ancora in peggioramento: **a settembre il 9,56% delle corse ha subito ritardi o soppressioni, ad ottobre il 9,75%, a novembre l'8,73%**. Non meglio era andato in precedenza, come a luglio quando addirittura il 12,82% dei convogli avevo visto ritardi e soppressioni.

Qui il problema è di tipo infrastrutturale, poiché la linea carica molti pendolari in particolare dai centri di Vigevano e Abbiategrasso, su trat-

te tuttora a **singolo binario**. Il raddoppio della tratta tra Albairate e Mortara, di circa 26 km, risulta il nodo principale da risolvere per permettere un miglioramento del servizio. Nelle scorse settimane la Commissione Trasporti della Regione Lombardia e i vertici di RFI si sono riuniti e hanno annunciato che si dovrà procedere alla revisione del progetto e per questo motivo non sarà possibile avere accesso ai 120 milioni di euro destinati dal Pnrr all'opera. I costi dei lavori di raddoppio, infatti, sarebbero **almeno doppi rispetto allo stanziamento**.

La situazione attuale vede in servizio la linea S9 Saronno-Albairate che percorre circa 15 km fuori Milano, a doppio binario, e fa capolinea

nelle campagne di Albairate, a Cascina Bruciatà; il servizio vede un cadenzamento dei treni ogni mezz'ora per la linea S e di un'ora per i treni regionali. Da Albairate però i treni S non proseguono, proprio perché la linea diventa a singolo binario. Peccato che con soli 3 km si arriverebbe ad Abbiategrasso e con altri 12 km, sulla stessa linea, a Vigevano. Il comitato pendolari Mi.Mo.Al. reclama da anni il raddoppio della linea che, con ulteriori 10 km arriverebbe a Mortara, centro nevralgico del trasporto locale lomellino-vercellese, e soprattutto nodo merci. In parallelo la Regione sta spingendo per la re-

alizzazione della superstrada Vigevano-Magenta. Un progetto di grande viabilità devastante per il territorio che si giustifica anche perché l'alternativa ferroviaria è oggi fortemente disfunzionale. Contro quest'opera, vi è un generalizzato consenso a chiedere il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria che collega Milano ad Abbiategrasso e Vigevano e prosegue per Mortara.

Unica nota positiva: sulla tratta sono entrati in esercizio due treni Caravaggio che andranno a sostituire il materiale rotabile più obsoleto.

## 2.5 FERROVIA JONICA

Per i pendolari calabresi persistono da molti anni situazioni preoccupanti, con interi tratti ferrati privi di elettrificazione, binari unici e una vera e propria distesa di passaggi a livello non custoditi. La linea Jonica, che collega Taranto e Reggio Calabria, tre regioni e tanti centri portuali e turistici, continua a essere protagonista in negativo, nonostante il progetto di adeguamento, velocizzazione, elettrificazione e upgrading tecnologico previsto da RFI. I lavori, iniziati nel 2018, si sono improvvisamente **fermati nel 2019 per poi riprendere con inevitabili ritardi**, visto che si sarebbero dovuti concludere nel 2023 mentre il loro **completamento non è previsto prima della fine del 2026**.

Tra le opere principali si annoverano l'elettrificazione di circa 112 chilometri della tratta Sibari-Crotone, la costruzione di 8 sottostazioni elettriche e l'adeguamento della Galleria Cutro.

Nel frattempo, sono state molte le stazioni che hanno visto un **declassamento in fermate o posti di movimento**, a partire dal 2013: Marina di San Lorenzo, Bova Marina, Capo Spartivento, Ferruzzano, Ardore, Gioiosa Jonica, Caulonia, Riace, Squillace, Roccabernar-

da, Isola di Capo Rizzuto, Thurio, Roseto Capo Spulico, Policoro-Tursi.

In questo caso, oltre al disagio generato nei confronti dei pendolari, bisogna aggiungere **l'enorme potenziale turistico perso**, aggravato dall'assenza di un servizio adeguato a causa delle sole due coppie di treni Intercity tra Reggio Calabria e Taranto. Molte fermate, soprattutto nel tratto nord, non hanno ad oggi un servizio ferroviario stabile attivo, neanche d'estate.

A questo si sono aggiunti, negli ultimi mesi, ulteriori disagi in seguito al tragico incidente del 28 novembre 2023, presso il passaggio a livello del Posto Movimento di Thurio, che ha coinvolto un treno regionale e un camion, con la morte del capotreno, del camionista e 8 feriti. Nel frattempo, per i pendolari proseguono ritardi e disagi quotidiani su una linea vecchia, a binario unico non elettrificato e con i bus sostitutivi troppo spesso in ritardo.

## 2.6 GENOVA-ACQUI-ASTI

La Genova-Acqui-Asti vede ancora **46 km di binario unico sui 63 totali** ed è indispensabile il potenziamento almeno fino ad Ovada. A ridosso dell'estate 2023 sono finalmente partiti i lavori connessi agli investimenti di RFI, circa 84 milioni di fondi Pnrr.

Nel dettaglio si tratta di circa 20 milioni per eliminare la frana a Mele con una nuova galleria e ripristinare il secondo binario; saranno poi modificati i binari alla stazione di Campo e realizzato un sottopasso alla stazione di Prasco. Queste migliorie permetteranno incroci dei treni più veloci e regolari, ma le tempistiche restano

incerte mentre i disagi crescono, visto le inevitabili chiusure della linea per la realizzazione dei lavori e la poca efficacia del servizio di bus sostitutivi.

Rimane poi il problema del **mancato coordinamento tra Regione Piemonte e Regione Liguria, che gestiscono separatamente i due tronconi Asti-Acqui e Acqui-Genova**. In questo modo è necessario cambiare treno per percorrere l'intera tratta, con ampie possibilità di perdere la coincidenza: un ulteriore disincentivo all'utilizzo della ferrovia nel tratto astigiano.

## 2.7 RAVENNA-BOLOGNA

La linea Ravenna-Bologna manifesta spesso **ritardi**, anche importanti, e non mancano cancellazioni e sostituzioni di treni per guasti lungo le varie stazioni della linea. Anche il **sovraffollamento dei convogli** durante la settimana è uno dei problemi lamentati dai pendolari della linea. **Tra gennaio e giugno 2023 circa un treno su 5 sulla tratta Bologna-Rimini via Ravenna ha avuto ritardi, mentre il 10% dei treni è stato soppresso**. Anche escludendo i dati di maggio

2023 (vista l'emergenza alluvione), la puntualità rimane invariata attorno all'80%, mentre il target regionale dovrebbe essere superiore al 90% e, in rapporto al numero di passeggeri trasportati, la direttrice Ravenna-Bologna è senza dubbio quella che apporta maggiori disagi al maggior numero di persone. Non a caso si viaggia su una linea con tecnologia vetusta, intasata di convogli merci e con guasti quotidiani.

## 2.8 VERONA-ROVIGO

Nulla è cambiato sulla Verona-Rovigo nell'ultimo anno. La tratta ferroviaria di 96,6 km continua a creare notevoli disagi in particolare per **la lentezza dei treni, il sovraffollamento** e per i necessari lavori di ammodernamento della linea. I pochi vagoni a disposizione si riempiono in pochissimo tempo, con l'impossibilità da parte del capotreno di far salire tutti i pendolari. A questo si aggiunge la lentezza del servizio, con

convogli che impiegano, da orario, oltre 1 ora e 40 minuti. Il servizio vede il passaggio di 13 coppie di treni al giorno ma la linea continua ad essere a **binario unico** se non per due piccoli tratti, per un totale di 15 chilometri. I tanto attesi 2 nuovi treni ibridi, dovevano iniziare il servizio a fine 2023, sostituendo i convogli più vetusti, ma ancora a inizio 2024 non sono in circolazione. Infine, **è ancora in forse l'affidamento della**

**Verona-Rovigo a Trenitalia dopo la sospensione decisa dal Tar** per irregolarità tecniche nelle procedure di assegnazione. Non è un problema di poco conto se si pensa che l'assegnazione del servizio a Trenitalia fino alla fine del 2032 prevede migliorie al servizio, investimenti sulle carrozze e i locomotori, un cambio nel si-

stema di vendita dei biglietti e azioni integrative volte a scoraggiare il fenomeno dei viaggiatori che salgono a bordo senza aver acquistato il tagliando per la corsa. Nel frattempo, un altro anno è passato senza alcun miglioramento per i pendolari della linea.

## 2.9 BARI-TRANI-BARLETTA

---

La linea adriatica tra Pescara-Bari, nel tratto pugliese Barletta-Trani-Bari, ha visto un 2023 fatto di **incendi in prossimità dei binari, ritardi e guasti** che hanno reso la circolazione dei treni lenta e assai poco affidabile. Vagoni costantemente **sovraffollati**, tanto che in alcuni casi non sono potuti partire perché stracolmi, e ritardi che in più di un caso hanno superato l'ora e mezza, rendono difficoltoso un utilizzo quotidiano del servizio e alzano al massimo il

livello di disagio dei viaggiatori. Una situazione che non sembra destinata a migliorare nel breve periodo e che i comitati dei pendolari denunciano da anni. Tali gravi disagi, che si verificano in particolare nella tratta compresa tra Bari Santo Spirito e Bari Palese, hanno portato ad una recente interrogazione in Senato vista la situazione diventata intollerabile per lavoratori e studenti.

## 2.10 TORINO-PINEROLO-TORRE PELLICE

---

La **Pinerolo-Torino**, linea tra le piemontesi con il maggior numero di utenti all'anno, è al tempo stesso la linea che più registra **ritardi e soppressioni** a livello di servizio ferroviario metropolitano. Da tempo sarebbero necessari degli interventi infrastrutturali coerenti con le necessità del territorio, quali il raddoppio del binario, ma soprattutto un modello di gestione più efficace. Tra le urgenze rientrano la puntualità e la qualità del materiale rotabile.

C'è poi il nodo della linea **Pinerolo-Torre Pellice**. La riattivazione del servizio, sospeso nel 2012, era inclusa nel contratto per il servizio ferroviario metropolitano siglato dalla Regione e RFI nel 2019, ma **la procedura è ancora ferma alla fase progettuale**. La linea copre, per il tratto della Val Pellice e pedemontano, un bacino di 38mila potenziali utenti, non contando

i passeggeri che da Pinerolo proseguirebbero sulla tratta Pinerolo-Torino. Nel frattempo, il traffico sulla strada della Val Pellice rimane intenso per il forte numero di viaggi verso Torino, gli istituti superiori e il polo ospedaliero di Pinerolo.

Infine, per il Piemonte, vanno ancora una volta rimarcate le condizioni del servizio sulle linee del biellese. Alcuni investimenti sono partiti sulla linea **Biella-Novara**, con i primi fondi per l'elettrificazione sbloccati di recente, dopo notevoli ritardi.

Rimane però il problema di fondo: un servizio insufficiente per numero di corse (da e verso Torino, Milano, Novara e Genova) sia nei confronti dei pendolari che dei turisti o l'impossibilità di usare il treno per fruire di attività culturali, per l'assenza di corse serali.

A questo si aggiunge la scarsa qualità del trasporto visti i frequenti ritardi e guasti ai treni.

## 2.11 GROSSETO-SIENA

Riaperta nel dicembre scorso, dopo più di un anno dalla frana che la interruppe, la Grosseto-Siena. Si tratta di una linea, lunga circa 100 km, **non elettrificata e tutta a binario unico** che però rappresenta una straordinaria risorsa per il futuro di territori che oggi non hanno alternative per muoversi al trasporto su gomma, dotata di nove stazioni e una velocità media di 72 chilometri orari.

Grazie alla riapertura della tratta fra Buonconvento e Montepescali è stato possibile ricongiungere l'intero tratto rinnovando il binario in gran parte della linea. Permangono però ancora rallentamenti e disagi per i viaggiatori.

Il problema è duplice: la mancanza di interventi sulla linea che possano migliorare tempi di percorrenza e affidabilità; l'assenza di un orario cadenzato. Il **'memorario'**, il sistema di orario cadenzato della regione Toscana, **è praticamente fermo da 20 anni**, cioè dalla sua introduzione nel 2004: ad eccezione dell'estensione nelle direttrici nord del 2009, **nessuna linea a**

**sud di Siena** (cioè di quasi la metà della superficie regionale) **ha un orario cadenzato**. Il problema si propaga su linee secondarie come appunto la Siena-Grosseto, la Siena-Chiusi, la Arezzo-Sinalunga, la Arezzo-Stia, ma anche all'importante ferrovia tirrenica fra Pisa e Grosseto, parte della rete fondamentale di RFI. Al contrario, la direttrice Grosseto-Siena-Firenze sarebbe un collegamento trasversale in Toscana utilissimo a ridurre la marginalizzazione delle aree interne e a connettere velocemente la Maremma al capoluogo. A riguardo, il progetto di potenziamento della Empoli-Siena, che include il raddoppio tra Empoli e Granaiole di circa 10 km in affiancamento al binario attuale per un investimento di circa 148 milioni e in un secondo step l'elettrificazione dell'intera tratta, prevede la fine dei lavori tra dicembre 2027, per il raddoppio della linea, e marzo 2028, per la completa elettrificazione.

## 2.12 BUONE NOTIZIE: LA BARI-BITRITTO

La linea **Bari-Bitritto** rappresenta un tassello fondamentale della maglia di linee ferroviarie a servizio di Bari e delle aree limitrofe. Per questa linea **Legambiente aveva fatto un nodo al fazzoletto** perché si portasse davvero a compimento la sua apertura, dopo 35 anni (il progetto iniziale risale al 1986 e l'inizio dei lavori al 1989).

L'affidamento del servizio ferroviario, benché in ritardo rispetto all'inaugurazione prevista per settembre 2023, è poi avvenuto, ma scadenzato e quindi non con caratteristiche di ferrovia metropolitana. Sciogliamo il nodo, ma ci auspichiamo che il servizio sia presto potenziato fino a raggiungere pieni standard da metropolitana ferroviaria.

A blue-tinted photograph of a train on tracks. The train is white with a dark stripe and has "ROMA LAZIALI" written on the front. Below that, it says "atac" with an arrow pointing left, and the number "425". In the foreground, a bicycle is parked on a sidewalk next to a metal fence. The background shows buildings and overhead power lines.

# Le spese di Stato e Regioni per il servizio



## CAPITOLO 3

## Le spese di Stato e Regioni per il Servizio >>>

In un Paese dove la questione infrastrutturale si è trasformata troppo spesso in ossessione, andando tra l'altro a drenare fondi per opere che attendono da decenni di essere realizzate, specialmente in ambito urbano, i finanziamenti per il servizio ferroviario e per il trasporto pubblico sono finiti in secondo piano.

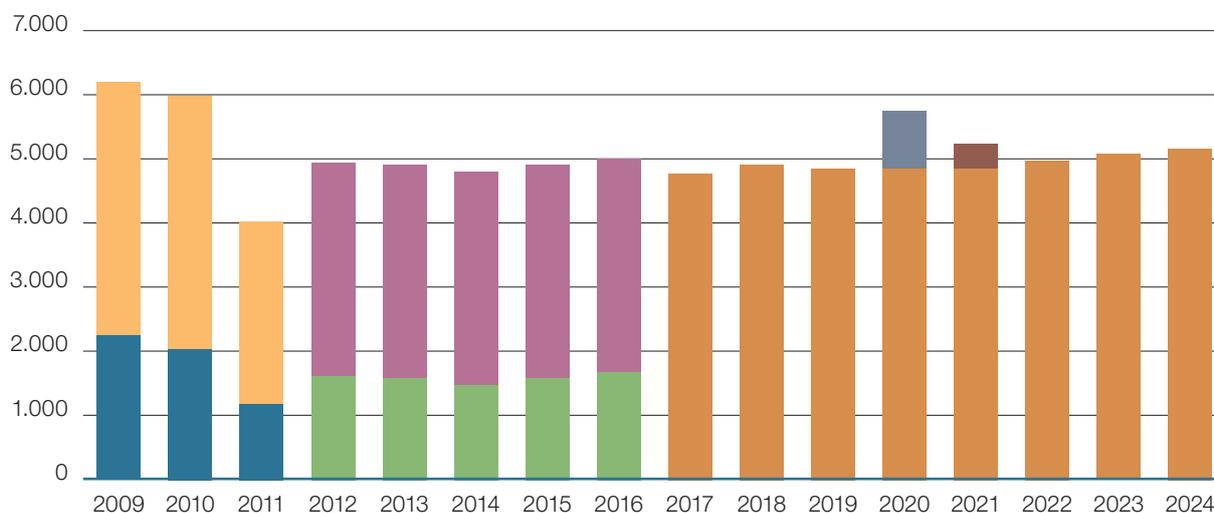
Famigerati furono i **tagli lineari del quarto Governo Berlusconi, nel 2010**, equivalenti a oltre il 40% delle risorse necessarie a garantire un servizio adeguato alla domanda esistente.

Scelte sbagliate e irresponsabili da parte della politica che hanno azzoppato il servizio in alcune regioni e reso impossibile in altre, dove sono state soppresse intere linee, come in Piemonte e Molise, solo in parte riattivate in questi ultimi anni.

Il **Fondo TPL**, istituito con il DL 50/2017, ha visto una stabilizzazione e una costanza di finanziamenti che però risultano **ancora insufficienti**. In valori assoluti, per i trasporti su gom-

### I TRASFERIMENTI DELLO STATO ALLE REGIONI PER IL SERVIZIO FERROVIARIO (IN MLN DI EURO)

■ Risorse per servizio ferr. reg. e accise (L.2/2009 s.m.i. e L.244/2007)
 ■ Risorse per TPL su gomma (L.549/1995 e L.2/2009)
 ■ Fondo TPL anche ferroviario (DL. 98/2011)
 ■ Fondi da accise (L.549/1995 e L.244/2007)
 ■ DL 50/2017
 ■ DL 34/2020
 ■ DL 149/2020



Legambiente, rapporto Pendolaria 2024

ma e su ferro, si è passati da una disponibilità di risorse di circa 6,2 miliardi di euro nel 2009 a meno di 4,9 miliardi nel 2020 (quando 0,9 erano legati al disavanzo creato dal Covid-19), per risalire leggermente fino al 2023 con poco meno di 5,1 miliardi. Tra il 2009 e il 2023 si registra ancora una differenza pari a -17,8% nei finanziamenti complessivi.

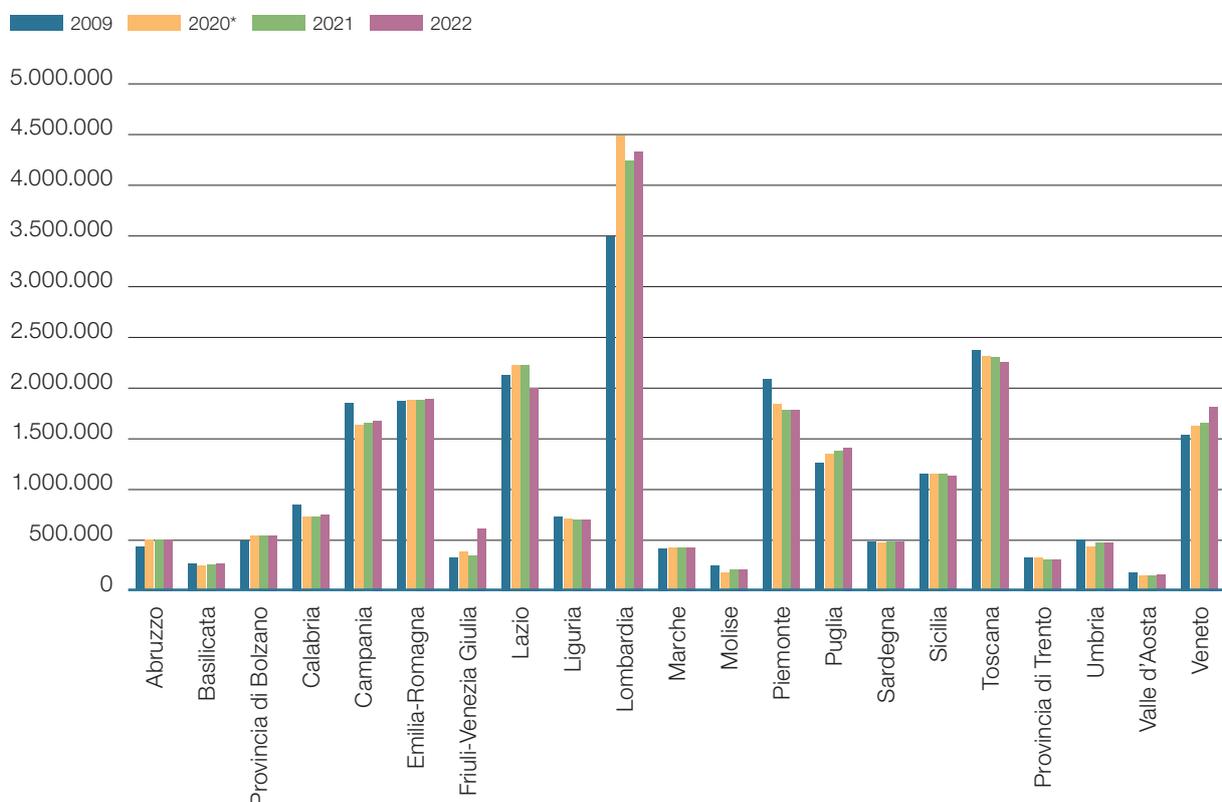
Una novità positiva è arrivata dalla legge di Bilancio 2022 che per la prima volta ha stanziato risorse per il Fondo per il Trasporto Pubblico Locale. Il Fondo è così aumentato per il 2022 di 100 milioni e per il 2023 di ulteriori 100 milioni, ma **il cambiamento più importante è aver reso strutturale gli incrementi**, che saranno costanti fino al 2026, anno in cui il valore totale arriverà a poco meno di 5,3 miliardi. Un segna-

le importante del precedente Governo Draghi, anche se siamo ancora sotto di 900 milioni rispetto all'anno 2009.

Per il 2024 si arriva a **5.180,5** milioni di euro (-16,4% rispetto al 2009), ma se si considera la crisi energetica, e la conseguente inflazione dell'ultimo biennio, **le risorse aggiuntive non bastano minimamente a recuperare quanto necessario per svolgere un servizio efficiente**.

I tagli avrebbero dovuto **responsabilizzare le Regioni**, alle quali ufficialmente era stato affidato il tema dal 1999 con la riforma Bassanini, ma hanno portato a inevitabili ed enormi differenze, in termini di quantità e qualità, e che in parte ancora oggi è riscontrabile lungo i binari

## L'OFFERTA DI TRENI REGIONALI NELLE REGIONI E PROVINCE AUTONOME (TRENI\*KM)



\*Offerta programmata o riferita al 2019 per escludere le diminuzioni di servizio causate dalla pandemia da Covid-19  
Legambiente, rapporto Pendolaria 2024

della Penisola. Una polarizzazione dell'intero settore, tra servizio alta velocità e treni regionali, tra regioni del centro nord e la gran parte di quelle meridionali, ma anche all'interno delle stesse regioni, come ad esempio avviene in Lombardia o nel Lazio, dove si trovano linee

affidabili e dove sono stati immessi nuovi treni, mentre su altre il servizio è costantemente peggiorato e ha spinto sempre più persone a utilizzare mezzi di trasporto privati (quasi sempre inquinanti).

### 3.1 REGIONE CHE VAI, INVESTIMENTI CHE TROVI

Le Regioni hanno la responsabilità di definire il Contratto di Servizio con i gestori, in primis Trenitalia. Una responsabilità che avrebbe dovuto portare a **individuare risorse nel proprio bilancio da aggiungere a quelle statali per potenziare il servizio** (ossia più corse) e **per il materiale rotabile** (dunque treni nuovi e/o riqualificati). Il problema è che in molte Regioni dopo i tagli statali non sono state recuperate risorse da altre voci di bilancio. Mediamente, per il 2022, gli stanziamenti sono stati **inferiori allo 0,68% dei bilanci regionali**, in miglioramento rispetto allo 0,57% del 2021 e dello 0,34% registrato nel 2020, ma va sottolineato come **manchino all'appello numerose risposte ai questionari inviati alle Regioni**, da tenere in considerazione rispetto al confronto con i dati rilevati negli anni precedenti.

Nell'ultimo bilancio la **Valle d'Aosta** ha raggiunto il 3,11% di finanziamenti per il servizio ferroviario e materiale rotabile rispetto al proprio bilancio, grazie a 25,39 milioni di fondi regionali per l'acquisto di tre treni elettrici e 16,6 milioni per il servizio ferroviario e agevolazioni tariffarie per i residenti. In **Abruzzo** si arriva all'1,87% grazie al finanziamento totale di 78,6 milioni di euro per l'acquisto di 5 treni Pop destinati al servizio di Trenitalia e altri 9 per la rete gestita da TUA (Trasporto Unico Abruzzese). In **Friuli-Venezia Giulia** si arriva all'1,66%, con 18,17 milioni per il rinnovo del materiale rotabile nell'ambito del nuovo Contratto di Servizio (2022-2031) con Trenitalia e 0,535 milioni per

il Finanziamento POI (Piano Operativo investimenti) dedicato al materiale rotabile di Ferrovia Udine-Cividale. Nell'ambito del nuovo Contratto di Servizio 2022-2031 con Trenitalia, sono stati trasferiti alla Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia tutti i servizi interregionali Trieste-Venezia via Portogruaro e Trieste-Udine-Venezia precedentemente gestiti dallo Stato.

Gli investimenti in **Alto Adige**, per un totale di 1,09% del bilancio provinciale, hanno riguardato 65,9 milioni destinati al servizio per Trenitalia e SAD, mentre sono 5,32 i milioni per il materiale rotabile, parte di un cofinanziamento pluriennale per acquisto di nuovi treni FLIRT e nuovi vagoni.

Sotto l'1% si trovano **Lombardia**, Campania ed Emilia-Romagna. In Lombardia sono stati spesi 193 milioni di euro (che rappresentano il valore medio annuo del programma complessivo di 1,74 miliardi distribuiti su 9 anni tra il 2017 e il 2025 per un totale di 214 treni) oltre a 134,6 milioni per il servizio; in **Campania** sono andati 1,62 milioni di risorse regionali per il servizio aggiuntivo per la metro di superficie di Salerno e oltre 237 milioni per il materiale rotabile, di cui 89,4 per l'acquisto di 12 treni Pop e 3 Rock destinati al servizio di Trenitalia e circa 177 milioni (media annua dell'investimento totale 2022-2026 di 886 milioni) per nuovi treni destinati a EAV; in **Emilia-Romagna**, oltre a 54,4 milioni per il servizio, incluse le agevolazioni tariffarie, sono stati investiti 28,8 milioni per il rinnovo del materiale rotabile.

Sicuramente non all'altezza della quantità di pendolari presenti sono i finanziamenti di Regioni quali **Lazio** e **Piemonte** (rispettivamente 0,04% e 0,001%), mentre quanto previsto per i

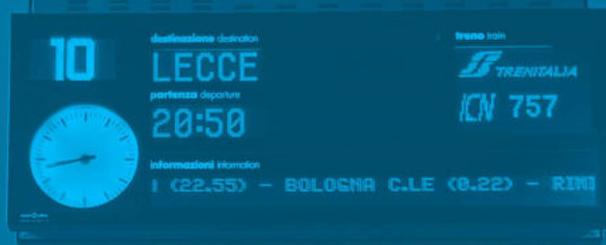
Contratti di Servizio con i gestori ferroviari per il 2022 è l'unica fonte di finanziamento per i pendolari in Sardegna, Molise, Puglia e Calabria.

## LA SPESA DELLE REGIONI PER IL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE NEL 2022

Regioni e Pr. Autonome	Stanziamenti per il servizio (mln euro)	Stanziamenti per il materiale rotabile (mln euro)	Stanziamenti sul bilancio regionale (%)
Valle d'Aosta	16,6	25,39	3,11%
Abruzzo	0	78,6	1,87%
Friuli-Venezia Giulia	77,83	18,7	1,66%
Provincia di Bolzano	65,18	5,32	1,09%
Lombardia	134,6	193	0,94%
Campania	1,62	237,07	0,80%
Emilia-Romagna	54,41	60,50	0,69%
Liguria	17,08	2,6	0,41%
Sicilia	4,55	28,09	0,16%
Veneto	0,01	15,42*	0,11%
Marche	0	3,98	0,08%
Lazio	0	10,2	0,04%
Piemonte	0,20	0	0,001%
Sardegna	0	0	0
Molise	0	0	0
Puglia	0	0	0
Calabria	0	0	0
Provincia di Trento	n.d.	n.d.	n.d.
Toscana	n.d.	n.d.	n.d.
Umbria	n.d.	n.d.	n.d.
Basilicata	n.d.	n.d.	n.d.

\*Nell'attuale contratto di servizio valido 15 anni (fino al 2032) è previsto l'acquisto di 78 treni con un cofinanziamento regionale del valore totale di 42,3 milioni di euro

Legambiente, rapporto Pendolaria 2024



# I collegamenti Intercity



## CAPITOLO 4

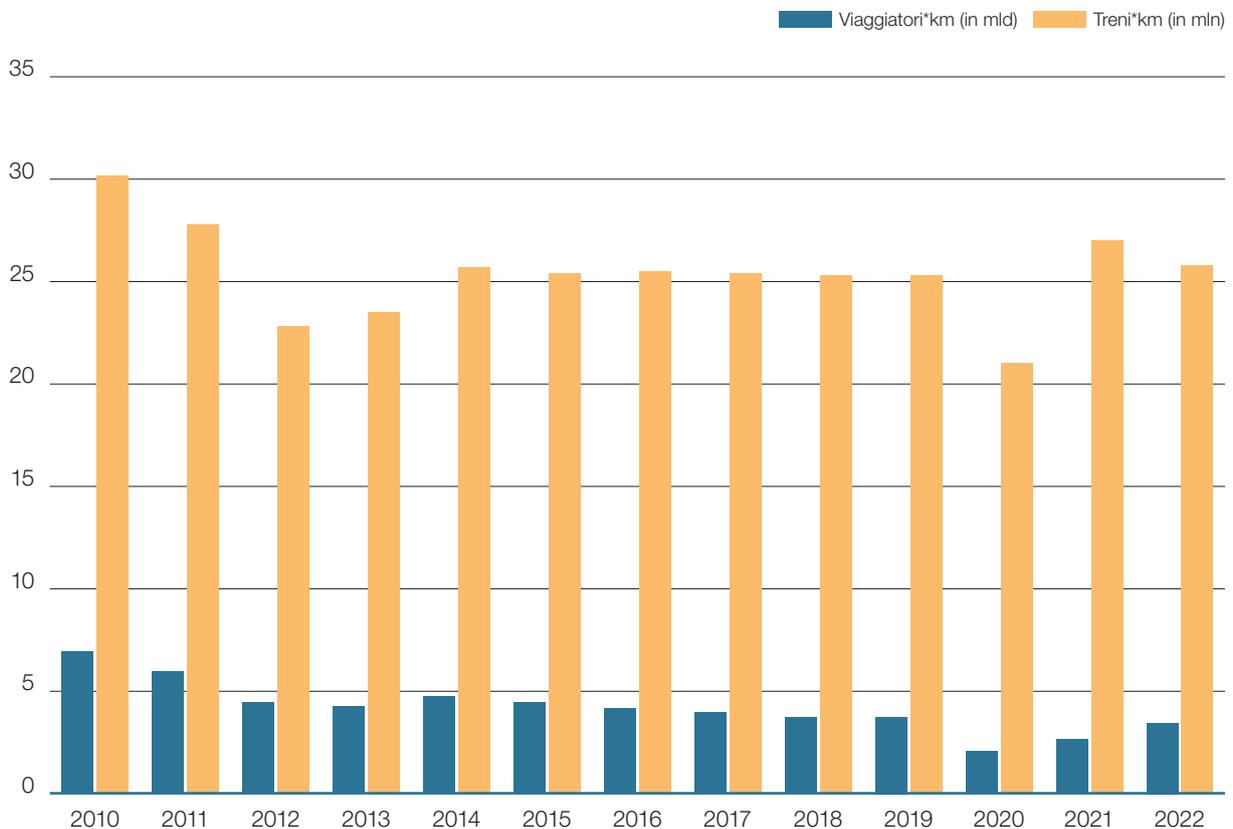
## I collegamenti Intercity



Per oltre un decennio i collegamenti tra centri urbani di rilevanza regionale e le grandi città hanno patito la carenza di un servizio Intercity capillare e competitivo nei confronti dei mezzi privati, oltre all'eliminazione di numerosi servizi interregionali presenti fino al 2010.

Dal 2009 al 2019, per rimanere ai dati precedenti al periodo pandemico, gli spostamenti nazionali in treno sono aumentati complessivamente di 46mila passeggeri al giorno, ma mentre quelli sull'alta velocità sono aumentati del 114% quelli sugli **Intercity sono diminuiti del 47%**.

### OFFERTA E QUANTITÀ DI VIAGGIATORI SUI TRENI INTERCITY



**Le Freccie di Trenitalia e gli Italo di NTV hanno consentito di spostare una quota degli spostamenti in aereo e auto verso il treno specialmente lungo le direttrici Napoli-Milano-Torino e Roma-Bologna-Venezia.** Purtroppo, per almeno un decennio, gli stessi risultati non sono avvenuti sulle altre linee nazionali "secondarie", quelle dove circolano gli Intercity. I passeggeri trasportati sui treni AV di Trenitalia sono passati da 6,5 milioni del 2008 a 40 milioni nel 2019, con un aumento del 515%, e nel 2022 un aumento del 110% rispetto però ai numeri decisamente in calo del periodo pandemico 2020-2021.

Per Italo sono stati circa 4,5 milioni i passeggeri nel 2012 per arrivare a 20,1 milioni totali trasportati nel 2019. Alla base di questo successo vi è **l'aumento della flotta dei treni AV, passata dai 74 convogli nel 2008 ai 188 nel 2023**, e con investimenti importanti come la recente commessa per oltre un miliardo di euro per la fornitura di 40 nuovi Frecciarossa ETR 1000 per Trenitalia, con le prime consegne previste a partire da aprile 2026 che andranno probabilmente a sostituire gli ETR 500. Tra le novità dell'orario invernale 2023/2024 ci sono i 2 nuovi collegamenti Frecciarossa tra Milano e Roma senza fermate intermedie (2 ore e 50 minuti), aggiungendosi agli altri 7 che effettuano lo stesso servizio; sono stati inseriti poi ulteriori 6 Frecciarossa con fermate intermedie. Inoltre, 5 Frecciarossa collegano Milano, Rimini, Ancona e la Puglia.

Purtroppo, **questo non è successo sulle altre linee nazionali "secondarie"**. Il problema è che in quei territori dove non è presente il servizio ad alta velocità le possibilità di spostamento in questi anni sono diminuite. Per i convogli a lunga percorrenza finanziati con il contributo pubblico l'offerta in termini di treni\*km è scesa dal 2009 al 2020 di quasi un terzo.

Negli ultimi anni c'è stato un recupero dell'of-

ferta grazie al nuovo contratto decennale firmato nel 2017, dopo un periodo di proroga del precedente, che stabilisce le risorse da stanziare (347 milioni nel 2017 e 365 milioni all'anno per gli anni successivi).

**Queste risorse hanno permesso di recuperare solo una parte dei tagli effettuati nel 2010**, e se ne vedono finalmente anche i risultati in termini di passeggeri trasportati, ma il Paese ha bisogno di aumentare il numero di treni in circolazione su queste linee fondamentali per i collegamenti a media e lunga percorrenza, tra capoluoghi di provincia.

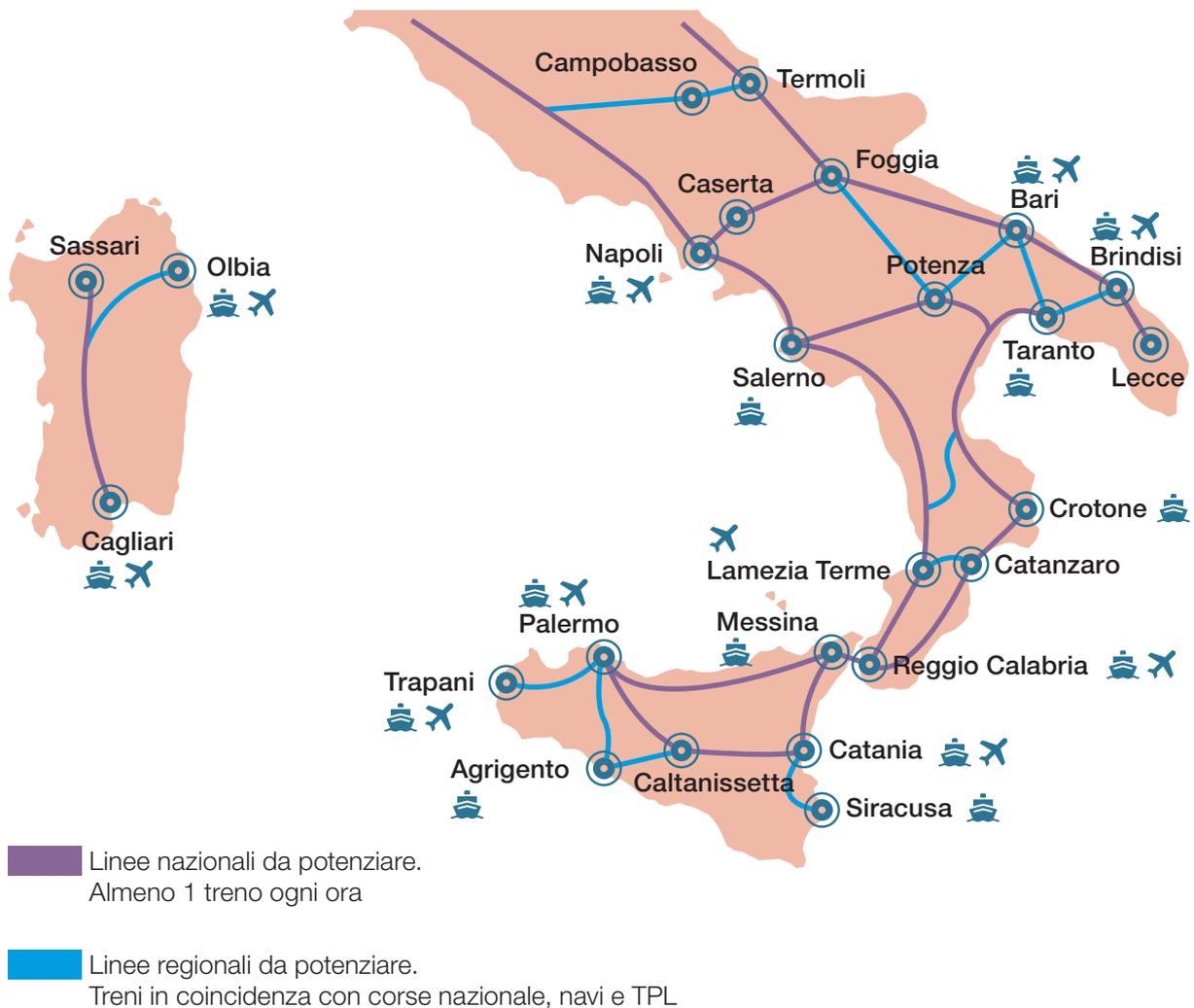
Il Pnrr prevede il finanziamento di 200 milioni di euro per l'acquisto di nuovi treni Intercity, in particolare per le regioni del sud. Con questi fondi verranno acquistati 7 treni bimodali per i collegamenti Intercity Reggio Calabria-Taranto, sulla linea Jonica, che saranno in funzione entro fine 2024 e 70 nuove carrozze notte per i treni in Sicilia, che verranno immessi sulla rete entro il 2026. Va segnalato, inoltre, il completamento del revamping delle carrozze dei treni Intercity in circolazione, con maggiori comfort come la configurazione salone, ampie e comode poltrone, prese elettriche al posto e altri interventi in corso e programmati fino al 2026 con, ad esempio, azioni di miglioramento sulla climatizzazione e sul funzionamento della lateralizzazione delle porte, oltre agli investimenti per adeguamenti di legge come l'upgrade sul sistema di ERTMS su locomotive e carrozze.

Va però data una spinta a questi investimenti in termini di frequenza del servizio e per potenziare i collegamenti Intercity. Bisogna trovare risorse aggiuntive per aumentare l'offerta sulle linee nazionali fuori dall'alta velocità, come la tirrenica e l'adriatica, i collegamenti nel nord-est e nord-ovest, quelli nelle linee trasversali del Paese, con un progetto che metta a sistema i collegamenti con porti e interporti che aiuterebbe i pendolari ma anche il turismo. Potenziare il

servizio Intercity è una grande priorità per il sud dove bisognerebbe garantire almeno un treno ogni ora, attraverso un servizio cadenzato e nuovo materiale rotabile.

## LA CURA DEL FERRO PER IL SUD

Le linee da potenziare con nuovi treni, elettrificazione e collegamenti più veloci



# Le infrastrutture sbagliate



## CAPITOLO 5

## Le infrastrutture sbagliate



Lo scorso gennaio 2024, il Ministro dei Trasporti Matteo Salvini ha intrattenuto un dibattito surreale tentando di demonizzare le riduzioni della velocità del traffico in città; intorno a questa distrazione di massa, tanto più feroce quanto più attacca alle fondamenta l'ideologia machista dell'automobile, non è stato invece notato un tema molto più grave, ossia **l'inadeguatezza della legge di Bilancio 2024 a rispondere alla sfida della mobilità del futuro.**

**Per la prima volta dal 2017, non sono previsti fondi né per il trasporto rapido di massa, il cui fondo è stato defianziato, né per la ciclabilità e la mobilità dolce, né per**

**il rifinanziamento del fondo destinato alla copertura del caro materiali per i progetti finanziati, in via di realizzazione e neanche per il fondo di progettazione,** con gravi conseguenze sui lavori. La stessa legge riduce di 35 milioni lo stanziamento (nominale) previsto dalla legge di Bilancio 2023 per il Fondo per le infrastrutture ad alto rendimento (FIAR), la cui natura 'ad alto rendimento' non è mai stata chiarita dal Ministero, e alloca per interventi di sicurezza stradale appena 29,3 milioni per il 2024, 30,3 per il 2025 e 26,3 per il 2026.

Ci si potrebbe chiedere **dove siano finiti tutti questi finanziamenti.** Come ha fatto



notare il blog CityRailways<sup>2</sup>, c'è invero un'infrastruttura che è stata finanziata per 11,7 miliardi di euro complessivi, con uno stanziamento di 780,1 milioni per il 2024, 1,035 miliardi per il 2025 e 1,3 miliardi per il 2026. Questa dotazio-

ne sembra casualmente coincidere con la dotazione precedentemente programmata per il finanziamento annuale del Fondo nazionale per il Trasporto Rapido di Massa e va a finanziare un'opera scellerata: il Ponte di Messina.

## 5.1 CHE COSA SERVE DAVVERO AL MEZZOGIORNO

Per risolvere i problemi di mobilità del Mezzogiorno, per l'ennesima volta nella storia del Paese, si propone la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, con una **spesa complessiva autorizzata di 11,63 miliardi di euro, suddivisi in 9 anni**.

Legambiente esprime da sempre la propria contrarietà all'opera per diversi motivi, tra cui **l'impatto ambientale e paesaggistico, le richieste economiche e la mancata risoluzione delle problematiche trasportistiche dell'area**. Non da ultimo, quest'opera accentra da decenni attenzioni e fondi mentre rimango-

no incompiuti tantissimi interventi e opere pubbliche da realizzare nel settore dei trasporti, meno visibili mediaticamente, ma molto più utili alla collettività e all'economia del nostro Paese, a partire dai territori direttamente interessati.

Quanto contenuto nell'ultima legge di Bilancio del Governo Meloni sancisce la volontà politica di realizzare quest'opera, con fondi per 780 milioni di euro già per il 2024. Le spese a carico dello Stato vengono alleggerite di 2,3 miliardi, scendendo a 9,3, **con le risorse mancate che vengono dirottate dal Fondo per lo sviluppo e la coesione in capo alle regioni:**

2 <https://www.facebook.com/100063597969352/posts/pfbid0265wdgSqRBaf2hbHhWN7yTtBdX7yFP5iXcE2GaTBZRr-PbhJbWNfhAN7G7Yxd1JqYsl/>



**718 milioni dalla quota del fondo destinata alle amministrazioni centrali e 1.600 milioni dalla quota destinata alle regioni Calabria e Sicilia.** L'aspetto ancor più allarmante è che **l'87% degli stanziamenti infrastrutturali fino al 2038 riguarderanno il Ponte sullo Stretto**, che toglierà quindi fondi e attenzioni alle vere opere fondamentali per il Paese, a partire da quelle in ambito urbano, impedendo in molti casi di essere realizzate.

Tra le ultime novità va annoverata anche la scomparsa dell'apporto dei privati alla realizzazione, mentre, al tempo stesso, è stato deciso un aumento di capitale della Società Stretto di Messina con 370 milioni di euro, per consentire l'aumento di personale previsto.

Per far capire le necessità delle regioni coinvolte, va ricordato come **le corse dei treni regionali in Sicilia e in Calabria, ad esempio, sono ogni giorno rispettivamente 472 e 294 contro le 2.173 della Lombardia**, benché i residenti in questa regione siano solo il doppio di quelli in Sicilia (rispettivamente 10 e 5 milioni), in una regione comunque di estensione inferiore a quella dell'isola.

In **Calabria** la flotta dei rotabili è composta da 97 treni regionali (tra Trenitalia e Ferrovie della Calabria), mentre in **Sicilia** sono 131 (Trenitalia e Circumetnea). Lontanissimi dalle flotte di regioni quali la Toscana (257) o l'Emilia-Romagna (177).

In Sicilia i numeri della rete ferroviaria parlano chiaro: sono **1.267 i km di linee a binario unico, l'85% del totale di 1.490 km**, mentre non sono elettrificati 689 km, pari al 46,2% del totale.

Esistono poi situazioni come quella della tratta Caltagirone-Gela, interrotta dal 2011 a causa del crollo del ponte nei pressi di Piano Carbone. I lavori di ripristino della tratta sono iniziati nel 2022 e si concluderanno entro il 2026, a distanza di 15 anni dall'interruzione della linea. Situazione simile sulla linea Palermo-Trapani (via Milo), ancora chiusa dal 2013 a

causa di alcuni smottamenti di terreno; anche qui i lavori di ripristino sono in ritardo e la linea sarà riattivata a dicembre 2025, stando all'ultimo cronoprogramma RFI.

**Il raddoppio della tratta Giampileri-Fiumefreddo è in ritardo di venti anni** dopo numerosi rinvii e ritardi burocratici, nonostante siano stati inaugurati i cantieri per la galleria "Nizza-Sciglio" e quelli per il raddoppio della Taormina-Fiumefreddo. Per la velocizzazione della linea Catania-Siracusa, dal costo totale di 137 milioni di euro, mancano ancora 44 milioni e il completamento dei lavori è sospeso proprio per l'assenza di finanziamenti, mentre **per la velocizzazione della Siracusa-Ragusa-Gela, dal fabbisogno di 200 milioni di euro, non c'è alcun finanziamento** e il tutto è fermo al progetto preliminare del 2007.

In Calabria, sarebbe di grande utilità **la riattivazione delle linee a scartamento ridotto che da Gioia Tauro portano a Palmi e a Cinquefrondi**. La prima, di circa 9 km, è sospesa al traffico dal 2011 a causa di una frana ed è stata sostituita da corse di autobus; la seconda, di 32 km, è sospesa dal 2011 per motivi di sicurezza e attraversa centri importanti come Rizziconi e Taurianova.

Viste le caratteristiche dei territori attraversati dalle linee, urbani e peri-urbani e con un'enorme potenzialità di bacino d'utenza, diventerebbe di grande utilità la loro conversione in sistemi tram-treno che permetterebbero un servizio frequente e affidabile, con frequenze di 30 minuti, servendo anche il futuro Ospedale della Piana di Gioia Tauro. Una stima dei costi di queste riconversioni, unitamente al materiale rotabile, si aggira tra 120 e 200 milioni di euro, compresa la spesa per eventuali fermate aggiuntive rispetto a quelle del percorso originario.

Per accorciare i tempi di spostamento dalla Sicilia verso il centro nord Italia occorre acquistare **navi che trasportino treni interi**, perché attualmente, per imbarcarsi, le carrozze dei treni vengono separate con manovre complicate.

Si potrebbe subito migliorare questa situazione acquistando **traghetti Ro-Ro** (Roll-on/Roll-off) lunghi 200 metri. In questo modo le Frecce, gli Italo e gli Intercity fino a sette carrozze potrebbero entrare e uscire, senza smontaggio, direttamente nella nave, grazie a un sistema di doppia entrata dei traghetti. Una soluzione di questo tipo permetterebbe di dimezzare i tempi di attraversamento dei treni lungo lo Stretto, scendendo ad un intervallo di circa 50 minuti invece delle due ore attuali e, con la messa in servizio di treni veloci, si potrebbero da subito ridurre i tempi di percorrenza tra Palermo, Catania, Reggio Calabria, Napoli, Roma e il resto del Paese, con costi irrisori rispetto a quelli del Ponte.

Per i collegamenti di lunga distanza va effettuato l'acquisto di treni ad alta velocità da 4 vagoni ciascuno, capaci di essere traghettati attraverso lo Stretto senza scomporli, risparmiando nei tempi, come previsto dal Pnrr.

Tratte come quella dello Stretto, brevi e con alte frequenze, sono ideali per la **sperimentazione di traghetti a emissioni zero**, che potrebbero anche essere intraprese nei collegamenti brevi con le piccole isole.

Il Pnrr prevedeva risorse per la riqualificazione delle stazioni ferroviarie e dei terminali marittimi, con 60 milioni per Rete Ferroviaria Italiana Spa per l'acquisto di tre nuove navi passeggeri per l'attraversamento dello Stretto e 20 milioni

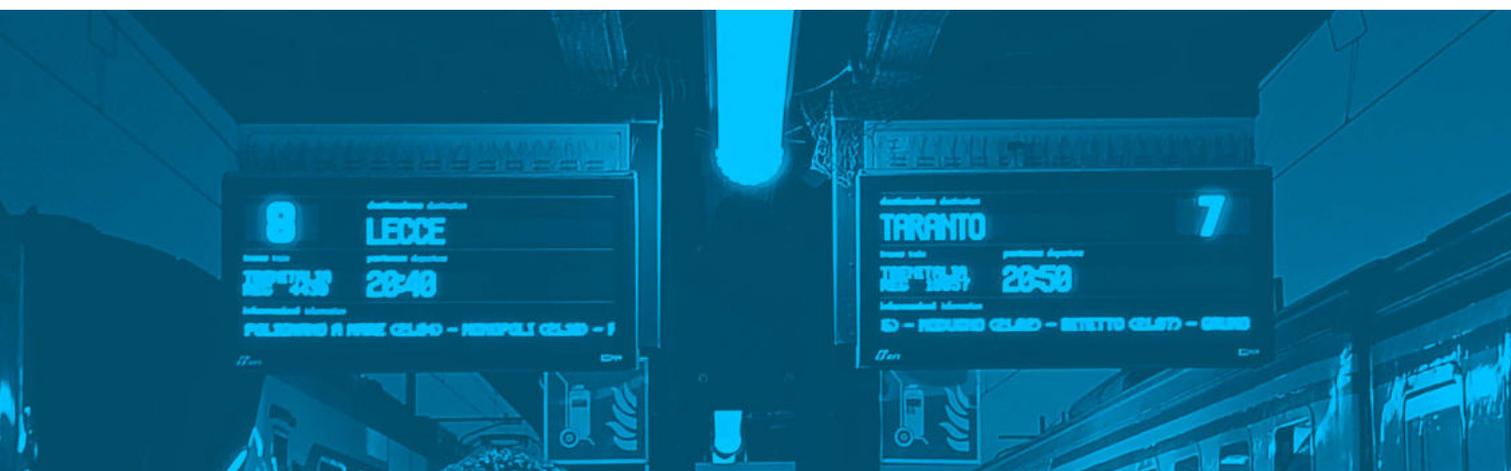
per le navi che traghetteranno i treni con alimentazione ibrida. Sono mezzi che nelle aree portuali e nelle manovre di entrata e uscita sono alimentati da batterie collegate a pannelli fotovoltaici, mentre utilizzano gasolio nella tratta di navigazione.

Bisognerebbe dare continuità a questo tipo di investimenti e rinnovare le flotte di gestori pubblici e privati in chiave "emissioni zero". Purtroppo, al contrario, recentemente è stata cancellata la gara per l'acquisto dei traghetti bi-modal da parte di RFI.

Va poi ripristinato il cosiddetto **interlining**, ovvero la **possibilità di utilizzare il biglietto di una compagnia su qualsiasi nave**, data la presenza di più gestori, interrotto dal 2015.

Bisogna garantire che ci siano accordi per cui in tutte le città, a partire da Messina e Reggio Calabria, si possa usufruire del trasporto pubblico locale con biglietti e abbonamenti integrati con il trasporto ferroviario.

Per aiutare i pendolari **occorre coordinare l'offerta dei diversi servizi per semplificare gli spostamenti e gli scambi tra treni, autobus locali e regionali, traghetti**. L'assenza di coincidenze è particolarmente penalizzante, con tempi di attesa rilevanti: ad esempio in Sicilia la situazione si verifica sulle direttrici Messina-Palermo e Messina-Catania, nonostante siano molto frequentate. Riorganizzando gli orari dei traghetti a Messina e a Villa San Giovanni



## 5.2 LE 5 BUFALE SUL PONTE SULLO STRETTO

### Infrastrutture di questo tipo e lunghezza si fanno ovunque

**FALSO.** La campata unica di 3,3 km di lunghezza supererebbe quella più lunga al mondo (Ponte dei Dardanelli in Turchia) che è di circa 2 km di lunghezza ed è **solo stradale**. L'area dello Stretto di Messina è a elevata attività geologica e sismica e non ci sono ponti in altre aree con le stesse caratteristiche (Turchia, Giappone etc..) che permettono il passaggio di treni (o, come nel caso del Ponte di Seto in Giappone la campata unica più lunga è di 1,1 km).

### ...serve a chi ogni giorno si sposta da una sponda all'altra dello Stretto

**FALSO.** Il punto minimo di attraversamento, considerato come condizione necessaria alla realizzazione del Ponte a campata unica, allontanata il baricentro dalle aree metropolitane di Messina e Reggio Calabria, peggiorando o non migliorando nei fatti gli spostamenti e i tempi di percorrenza. Il risparmio sarebbe di 15-20 minuti rispetto al tragitto in traghetto con auto, che impiega 30 minuti, ma a cui vanno aggiunti i tempi per l'imbarco. Peggiori i tempi per chi usa il trasporto pubblico.

### ...collegherebbe le città siciliane rapidamente con Roma e il nord

**FALSO.** Secondo le previsioni di Ferrovie dello Stato, il tempo di percorrenza tra Roma e Palermo sarà di sette ore; chiaramente tempi non competitivi rispetto ai collegamenti aerei. Il Piano complementare al Pnrr finanzia con 10 miliardi euro solo una tratta della Salerno-Reggio Calabria ferroviaria che non sarà completata prima del **2030** e che sta assistendo a una rivisitazione del tracciato di progetto e un conseguente allungamento nei tempi di realizzazione.

Inoltre, il progetto, anche a causa dei continui tagli alle infrastrutture non autostradali, è sotto-finanziato e c'è un ammanco di 70 milioni già solo per gli espropri.

### ...sarà ambientalmente sostenibile

**FALSO.** L'impatto generato sulle **due Zone di Protezione Speciale** presenti (sul lato calabrese la ZPS della Costa Viola e su quello siciliano dalla ZPS dei Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antenna a Mare e area marina dello Stretto) oltre che sul sistema di ben **11 ZSC (Zone Speciali di Conservazione)** sarebbe **devastante**. Nello Stretto di Messina è presente una delle più alte concentrazioni di **biodiversità** al mondo e già nel 2005 la Commissione Europea era pronta ad aprire una procedura d'infrazione contro l'Italia per violazione della Direttiva Comunitaria Uccelli proprio in relazione al progetto del Ponte ad unica campata.

### ...è economicamente sostenibile

**FALSO.** È stato già speso circa **1 miliardo di euro in progetti, senza realizzare alcuna opera**, mentre ancora non si ha idea di quanto effettivamente, a fine lavori, costerebbe. Le previsioni di spesa sono passate da quasi 5 miliardi del 2001 (delibera Cipe 121/2001) a 6,3 miliardi stimati dalla Corte dei conti nel 2011, fino a 8,5 miliardi del 2012. Nell'aggiornamento del Documento di economia e finanza di aprile 2023, il costo per la realizzazione del Ponte (escluse le opere connesse su entrambe le sponde) era di **13,5 miliardi, invece nell'ultima legge di Bilancio la spesa complessiva autorizzata è di 11,63 miliardi**. Una cifra superiore a quanto speso per l'alta velocità tra Torino e Milano (tra le tratte più costose del sistema AV in Italia).

si potrebbero garantire tempi di attesa praticamente azzerati.

È davvero senza senso continuare a parlare di cattedrali nel deserto, visti i fallimenti che questo tipo di approccio ha avuto negli scorsi decenni; basta pensare ai lunghi tempi di realizzazione e alle ingenti somme spese per le grandi opere previste dalla Legge Obiettivo (legge 443/2001).

Finalmente tra Napoli e Bari è stato reinserito un collegamento diretto, seppur con una sola coppia di treni Intercity che impiegano 4 ore e 20 minuti per il tragitto. Rimangono però situazioni come per **il collegamento tra Cosenza e Crotone**, dove serve almeno un cambio e 2 ore e 46 minuti per soli 115 km di distanza. Il tragitto tra **Ragusa e Palermo** prevede solo 3 collegamenti al giorno, tutti con un cambio, impiegando tra 4 ore e 20 minuti e oltre 5 ore per arrivare a destinazione (addirittura la situazione è peggiorata rispetto alle 4 ore impiegate nel 2017).

Spesso a condannare le persone a viaggi estenuanti è la totale assenza di una regia di quanto avviene lungo alcune direttrici importanti: ancora **in Basilicata** per muoversi tra i due capoluoghi di Provincia, Potenza e Matera, con Trenitalia non esistono collegamenti se non in autobus e con le Ferrovie Appulo Lucane servono almeno 2 cambi e ci si mette 3 ore e 25 minuti.

Sulla **Nuoro-Macomer**, linea di 57 km a scartamento ridotto non elettrificata gestita da ARST (Azienda Regionale Sarda Trasporti) il tragitto viene percorso in 75 minuti con 6-7 corse giornaliere nei soli giorni feriali, integrate parzialmente da autocorse. Nuoro (insieme a Matera) è tra i due capoluoghi di provincia non servito da Trenitalia e, a fine 2022, si sono tenuti incontri tra RFI e Regione Sardegna per concordare un eventuale passaggio della linea a RFI, per una riqualificazione della linea. Fa discutere la recente scelta di RFI, che ha individuato la tratta Abbasanta-Nuoro per collegare Nuoro alla rete

ferroviaria nazionale, preferita alla già esistente Nuoro-Macomer (come visto a scartamento ridotto e gestita da Arst), per costruire il collegamento tra la linea ferroviaria Cagliari-Sassari e il capoluogo barbaricino.

Per **la rete sarda** sono in corso la velocizzazione della tratta San Gavino-Sassari-Olbia, con la variante di Bauladu alla progettazione esecutiva, le varianti Macomer I e Macomer II, che si sviluppano per una lunghezza complessiva pari a circa 16,5 km, la variante Campomela-Sassari, per circa 9,9 km, e la variante Bonorva-Torralba.

Questi interventi permetteranno una velocizzazione della linea con una riduzione dell'itinerario Cagliari-Sassari di circa 15 km e un recupero di tempi di percorrenza di circa 18 minuti.

Purtroppo, le attività per le varianti Macomer I, Macomer II, Bonorva-Torralba e variante Campomela-Sassari, sono al momento sospese per mancanza di finanziamento.

Un caso in miglioramento, almeno per il numero di opzioni a disposizione, è quello tra due capoluoghi pugliesi, Taranto e Lecce dove viaggiano ora due Intercity Notte diretti, mentre sono tra gli 8 e i 12 i collegamenti regionali al giorno, dove però serve sempre un cambio.

A questo si aggiunge la tratta Corato-Andria, in Puglia, che dopo 6 anni e mezzo dal tragico incidente del 12 luglio 2016 che causò 23 morti è stata riaperta lo scorso 3 aprile 2023, anche se per la tratta tra Andria e Barletta sono in servizio ancora bus sostitutivi a causa dei lavori di raddoppio.

Quello che serve è avviare un programma di opere da realizzare al sud che sia in grado di cambiare la mobilità delle cittadine e dei cittadini meridionali, all'interno delle città e tra i centri urbani e i capoluoghi di provincia, includendo aspetti quali il rilancio del turismo e lo spostamento delle merci via nave e ferro.

Tra gli esempi a cui guardare c'è il nuovo collegamento Afragola-metro, a Napoli, con una gara del valore di oltre due miliardi di euro, che

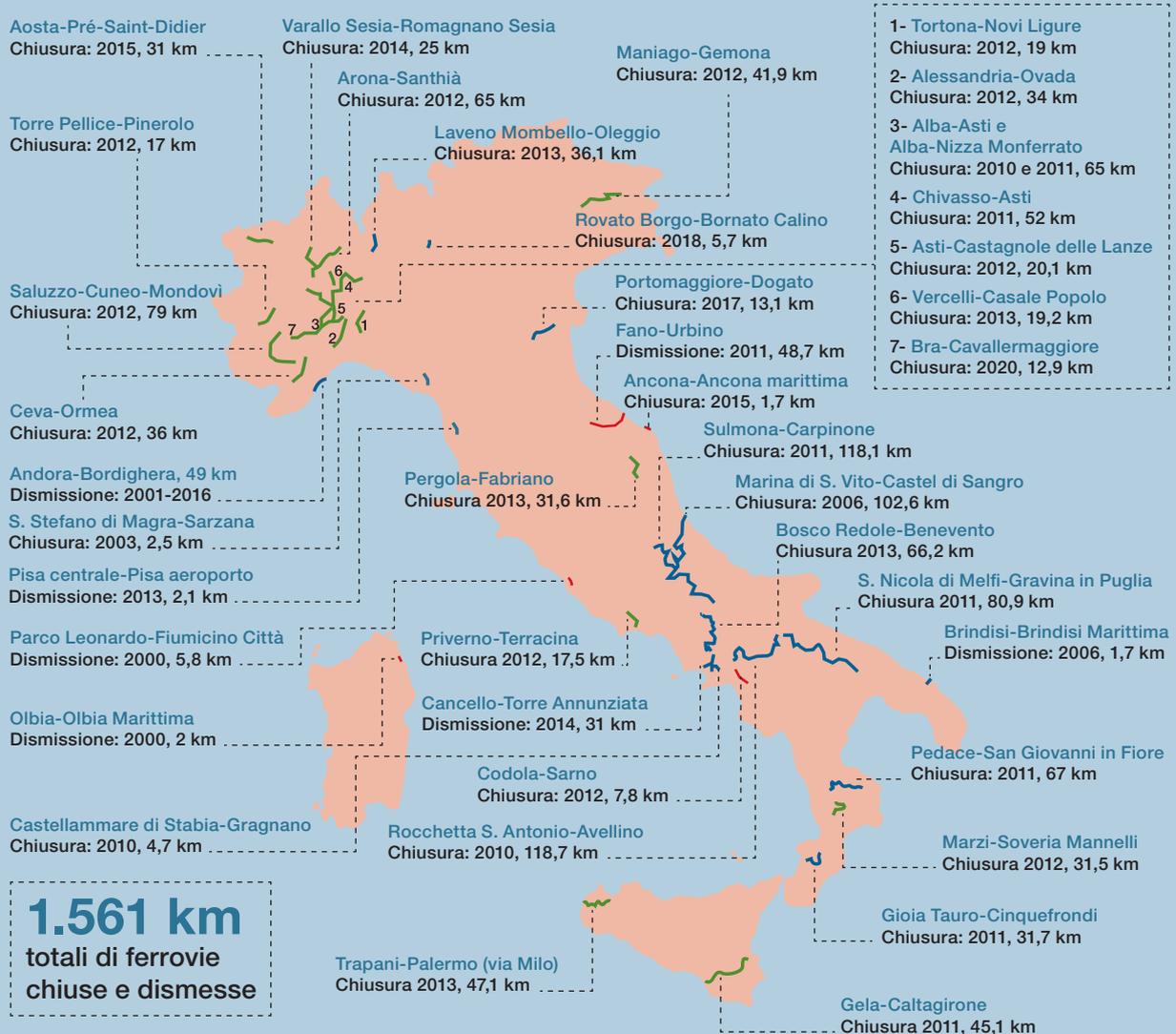
prevede anche l'acquisto di 30 treni necessari per il servizio. La linea, di circa 15,5 km, consentirà di collegare la stazione ad alta velocità di Afragola a quella di Piazza Garibaldi a Napoli, l'aeroporto di Capodichino, Piazza Carlo III. Si stimano circa 200mila viaggiatori al giorno.

Oppure la metroferrovia di Ragusa un'opera strategica per l'intero sud-est siciliano per la quale RFI avviato la procedura di affidamento

della progettazione e dei lavori del primo lotto, dal valore di 9 milioni di euro. Infine, un altro esempio a cui guardare è il programma di riqualificazione delle stazioni al sud che il Gruppo FS ha inserito all'interno del Piano Industriale 2022-2031. Si tratta di 700 milioni per la riqualificazione di 54 stazioni ferroviarie del Mezzogiorno.

Per fare questo in maniera organica, oltre al dover reindirizzare le risorse economiche, serve

## LINEE CHIUSE E DISMESSE DAL 2000 AD OGGI



una regia degli interventi previsti tra infrastrutture e servizi, ossia nuovi treni e più corse, che permetta di indirizzarli in modo da ridurre i tempi di percorrenza sulle linee in maggiore difficoltà e di definire un orario coordinato dell'offerta nei nodi fondamentali tra treni nazionali, regionali, autobus locali. Un intervento di questo tipo è indispensabile per dare subito un segnale di cambiamento, in modo da migliorare velocemente la qualità dell'offerta con treni nuovi e confortevoli, in orari utili e che permettano coincidenze agevoli.

La programmazione delle opere nel paese deve cambiare: dal dopoguerra ad oggi i chilometri di autostrade sono aumentati di oltre 6.500. Da inizio secolo, invece, **sono avvenute chiusure di linee per 1.561 km**. In queste linee il servizio è autosostituito o, nei peggiori casi, scomparso o fortemente modificato. Di questi, ben 140,3 sono stati dismessi, rendendo molto più difficile la loro riattivazione. Il pa-

radosso italiano è che in questo inizio di secolo sono state costruite nuove linee ad alta velocità per complessivi 1.213 chilometri - lungo direttrici dove la domanda è fortissima ma dove esistevano già dai 2 ai 4 binari -, mentre nel frattempo sono molti di più i chilometri dismessi, in territori rimasti senza collegamenti ferroviari. Basti pensare alle linee sospese in Piemonte - per complessivi 456 chilometri, con 125 stazioni e fermate coinvolte. Vanno considerati poi quei tratti di rete ordinaria che risultano sospesi per inagibilità dell'infrastruttura, come nel caso della Trapani-Palermo (via Milo) e della Privero-Terracina, oltre a casi paradossali, come il raddoppio di Ponente fra Andora e Bordighera, che, per potenziare la ferrovia, l'ha spostato a monte, rendendola meno attrattiva, molto più lontana dai centri abitati, cancellando stazioni e rendendo il potenziamento inutile.

Molte linee si trovano al sud, spesso in aree interne: bisogna ripartire anche da qui.

### 5.3 LA BEFFA DEI TAGLI AL PNRR

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che prevedeva ampi interventi sulle ferrovie, è stato nel 2023 rimodulato, come da promesse, dal nuovo governo Meloni insediatosi nell'autunno del 2022. Il governo ha dovuto fronteggiare in parte i ritardi dovuti alla crisi delle materie prime, in parte decisioni interne di rimodulazione di interventi non considerati più prioritari o utili. Il quadro per le ferrovie italiane non è stato dei migliori: sono state modificate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), recupero del vecchio nome dell'ormai defunto ministero della mobilità e delle infrastrutture sostenibili (MIMS), ben 7,3 miliardi di risorse, di cui circa 6 relativi alle ferrovie, sul totale di 32,3 miliardi in capo al MIT (quindi più di un quinto delle risorse). **È il capitolo delle ferrovie quello che ha sofferto di più:** 620 milioni per velocizzare il corridoio Roma-Pescara sono stati bloccati dalle

lungaggini dell'iter amministrativo; l'intervento sul segnalamento ferroviario Ertms, il sistema di sicurezza per le ferrovie di ultima generazione, è invece saltato per la mancanza delle materie prime; la Palermo-Catania non sarebbe rientrata in tempo per il completamento degli interventi nel 2026, ed è stata quindi rimodulata.

In totale, sul sistema di **AV/AC al sud, 840 milioni di tagli:** Orsara-Bovino (linea Napoli-Bari) per 53 milioni, Caltanissetta Xirbi-Lercara (linea Palermo-Catania) per 470 milioni, Enna-Caltanissetta Xirbi (linea Palermo-Catania) per 317 milioni. Per non deprecare il sistema ferroviario delle molte risorse necessarie, la Orte-Falconara e la Metaponto-Potenza, oltre ad altre tratte regionali, sono state incluse nei nuovi interventi previsti. La revisione, inoltre, ha ridotto a un terzo i nuovi treni a idrogeno in acquisto: da 150 a 50.

In sostanza il PNRR riduce gli interventi principali a poche tratte già previste e già a buon punto di collegamento: a nord gli interventi si concentrano sulle direttrici Brescia-Verona-Vicenza, Terzo Valico dei Giovi e Verona-Brennero; al sud su quella Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, ossia il primo lotto della AV/AC Salerno-Reggio Calabria, con le relative problematiche di opportunità.

I tagli non cambiano quello che era un quadro comunque già desolante della logica di finanziamento del sistema ferroviario italiano,

troppo incentrato su tratte AV/AC a discapito delle vere connessioni regionali. Anche l'anello ferroviario di Roma rischia ritardi e problemi per le nuove proposte governative. Peraltro, questi tagli si inseriscono nella spirale di defianziamento completo delle infrastrutture di mobilità sostenibile legge di bilancio del 2024 (vedi sopra); il governo ha tante volte ribadito che le opere escluse dal PNRR sarebbero state comunque finanziate, ma è lecito chiedersi con quali soldi.

## 5.4 GLI ALTRI PROGETTI DANNOSI PER AMBIENTE ED ECONOMIA

La spesa pubblica italiana sulle infrastrutture non è poca. Per esempio, secondo il report Sace<sup>3</sup>, nel 2021 la spesa totale è stata di circa 45 miliardi di euro, pari a circa il 4,5% della spesa pubblica italiana per quell'anno, gravato dagli strascichi della pandemia. Si tratta di una cifra ragguardevole, corrispondente circa alla spesa necessaria per la costruzione di 9 mila km di ferrovia tradizionale (a 5 milioni al km). Come mai allora i trasporti italiani sono così carenti?

La ragione va ricercata in due principali motivi: come sempre, uno di merito e uno di metodo.

Il secondo dipende dalla prevalenza della pianificazione di infrastrutture su quella della mobilità: inutile creare opere che poi restano deserte. Il primo dipende da quali sono le infrastrutture finanziate. Sempre nel 2021, la costruzione di strade ha rappresentato (come sempre) la prima voce di spesa: 19 miliardi di euro (comunque 8,1 miliardi in meno rispetto al 2008), ossia il 42% circa del totale. Le ferrovie, i porti e gli aeroporti ammontavano solo al 17%, con una spesa dimezzata e pressoché identica

a quella delle infrastrutture per elettricità e gas (16,5%).

Neanche il PNRR inverte questa tendenza in maniera decisiva: le strade nel quinquennio 2022-2027 rimarranno preponderanti, scendendo di appena due punti al 40% della spesa complessiva. È chiara la distorsione: sulle 4 principali modalità di trasporti esistenti (gomma, ferro, aria, acqua) una conta più del doppio di tutte le altre assieme (ossia il 70% circa della spesa complessiva per i trasporti).

In un contesto di continua esigenza di riduzione dell'impatto ambientale e di migliore efficienza del sistema dei trasporti, si continua a investire nel sistema più inefficiente, ossia nel trasporto su gomma, mentre le spese per il trasporto su ferro sono concentrate su grandi opere con risultati complessivi deludenti se rapportati ai benefici di un investimento capillare e massivo sulle piccole infrastrutture del territorio italiano (ferrovie suburbane e regionali, tramvie, metropolitane). Un errore che non si deve commettere è quello di continuare a mettere in fila progetti di grandi opere con spese

3 <https://www.sace.it/studi/dettaglio/focus-on-leri-oggi-e-domani-le-infrastrutture-in-Italia>

enormi. Al discorso quantitativo va affiancato quello della qualità e soprattutto dell'utilità delle opere stradali e autostradali che si sono costruite negli ultimi anni. Si tratta di infrastrutture che hanno devastato intere aree naturali, impattato il paesaggio e che continuano a essere vuote, richiedendo di conseguenza un continuo supporto economico ai contribuenti, al contrario di quanto promesso inizialmente.

Di seguito un elenco, purtroppo non esaustivo, di alcune opere che sono davvero fuori da qualunque idea di sviluppo sostenibile e di utilità delle infrastrutture stesse.

### La superstrada Pedemontana Veneta

La prima e unica, ad oggi, superstrada a pagamento d'Italia, costruita per sgravare dal traffico pesante i comuni attraversati, ha consumato suolo prezioso in una terra già fortemente compromessa dal grande sprawl urbano. Inaugurata, i volumi di traffico rischiano di rivelarsi insufficienti a ripagare i costi miliardari dell'opera. Infatti, la Regione Veneto ha inserito nel bilancio dei prossimi tre anni 54 milioni di euro totali, correndo in soccorso del concessionario, come avvenuto già nel 2017 con 300 milioni di euro e un accordo rivisto per cui avrebbe corrisposto un canone annuo variabile dai 165 milioni di euro del primo anno, ai 435 milioni di euro del penultimo dei 39 anni di durata della concessione, mentre in cambio, alla Regione sarebbero andate le entrate dei pedaggi. Per questo il Governatore Zaia ha, lo scorso anno, invitato la popolazione ad usarla "per senso di comunità". Un palese controsenso quello di invitare a usare una strada con mezzi privati per senso di comunità, quando la comunità stessa è stretta nella morsa del trasporto individuale e delle emissioni inquinanti e climalteranti che ne derivano. Nelle scorse settimane è addirittura emerso come la Società costruttrice sia in procinto di chiedere un ulteriore contributo di 361 milioni di euro alla Regione, motivati dall'au-

mento delle materie prime e dai ritardi risalenti al periodo più intenso della pandemia.

### Nuove autostrade lombarde

Un altro clamoroso fallimento è quello delle nuove autostrade in Lombardia, a partire dalla Bre.Be.Mi.. A quasi dieci anni dall'inaugurazione questa autostrada rimane pressoché deserta a causa delle tariffe elevate e del tracciato, doppiante della A4. Sono arrivati a 27mila i veicoli al giorno che la percorrono, contro i 60mila previsti dall'azienda. Al tempo stesso l'impatto ambientale è pesantissimo: la Bre.Be.Mi. insieme alla Pedemontana Lombarda e alla Tangenziale Est Esterna di Milano hanno occupato oltre 1.000 ettari di suoli in precedenza agricoli. Tra queste, la Pedemontana Lombarda risulta tra le più impattanti, interessando aree naturali e territori pregiati come il Parco PANE e quello dei Colli Briantei, il Bosco delle Querce e quello della Valle del Lambro.

### Autostrade regionali emiliane

Ci sono poi i progetti dannosi di tre autostrade regionali in Emilia-Romagna, volute dalla Regione stessa: **l'autostrada Cispadana, la bretella Campogalliano-Sassuolo e il Passante di Bologna**. Si tratta di infrastrutture che non solo andranno a consumare suolo (nel caso della Campogalliano-Sassuolo frammentando l'area protetta lungo la fascia del fiume Secchia) e a contribuire ai problemi di inquinamento, ma porteranno ad uno spreco di denaro che, come successo per gli altri casi citati, non sarà limitato a fondi privati. Il tutto quando esistono alternative più economiche e di minor impatto, come nel caso del completamento della strada di scorrimento tra Reggio e Ferrara sud, già costruita per 25 km e con progetto preliminare approvato, al posto della Cispadana.

### Tangenziale est di Torino

Uno dei progetti più assurdi che ogni tanto

viene ripescato è quello della tangenziale Est di Torino: Torino è una delle città più inquinate d'Europa, con un traffico pazzesco e un trasporto pubblico in costante declino per qualità e affidabilità. È già circondata da tre lati (nord, ovest, sud) da un'autostrada tangenziale. L'idea di costruire, nella zona est (in cui non sono presenti autostrade perché è letteralmente presente una collina dall'elevatissimo pregio storico e paesaggistico), l'ultimo muro della già fitta gabbia di smog è anacronistico e fuori tempo massimo. Peraltro, il PUMS di Torino boccia e straccia l'opera da quelle di piano, suggerendo che non abbia alcun vantaggio, neanche trasportistico, significativo, e che comunque l'opera non sia coerente con gli obiettivi sociali, ambientali, sanitari e climatici sovraordinati: a questo proposito, suggerisce piuttosto un miglioramento della qualità delle strade esistenti.

### **Stazione AV di Creti**

La stazione AV di Creti (AR) dovrebbe sorgere in piena campagna come una cattedrale nel deserto: un progetto che implicherebbe un costo di circa 100 milioni di euro, 15 anni di lavori e un consumo di suolo di oltre 20 ettari, a beneficio di un'utenza ridotta dei capoluoghi di provincia di Arezzo, Siena e Perugia, di meno di un milione di persone. Creti non consentirebbe l'interscambio ferro su ferro, richiesto anche dal regolamento UE 1315/2013, vista la possibilità di raggiungere l'area solo in auto con la Siena/Bettolle/Perugia (SS 715), una superstrada nel cui tratto umbro si registrano peraltro la più alta densità di incidenti stradali della rete viaria regionale. La nuova opera finirebbe quindi con l'incentivare altra mobilità su gomma e la costruzione di nuovi parcheggi vicino alla stazione. L'ironia della situazione è questa: la direttissima Firenze-Roma, la prima linea ad alta velocità costruita in Europa, risulta a tutt'oggi quella anche più funzionale d'Italia, perché pensata come una vera e propria autostrada ferroviaria: compatibile con la linea storica lenta, ha

degli svincoli in corrispondenza delle città maggiori attraversate: già oggi i treni ad alta velocità possono entrare ed uscire dalla direttissima e fare servizio, con perditempo minimi (paragonabili a quelli della ipotetica stazione di Creti) nelle stazioni storiche (in pieno centro) di Chiusi e Arezzo; il servizio ad oggi però conta pochissime corse, proprio perché la distribuzione dalle stazioni di Arezzo e Chiusi nelle aree circostanti (dato che il bacino di utenti è distribuito su un ampio territorio di piccoli-medi centri tutti serviti da una stazione ferroviaria) non è ottimale: non esistono treni diretti fra Arezzo e Siena, così come fra Siena e Perugia; e le linee ferroviarie non hanno un orario cadenzato, né un servizio sincronizzato. Sappiamo che l'accessibilità capillare del sistema alta velocità è la vera azione che fa la differenza nel suo successo.

### **L'attuale progetto AV/AC SA-RC**

Ci sono poi progetti di altre opere di gran lunga migliorabili, come la Salerno-Reggio Calabria ferroviaria. In questo caso si tratta di 30 miliardi di euro previsti per **la nuova linea ad alta velocità** (in parte finanziata con il Fondo complementare al Pnrr), che nelle prime ipotesi di progetto allungava il tracciato e abbandonava i piani, già previsti, di potenziamento della linea esistente. Ad ogni modo **la linea non sarebbe pronta prima del 2030 e va sottolineato come attualmente il treno più veloce tra Roma e Villa San Giovanni impiega 5 ore e 10 minuti, quando fino al 2019 esisteva un collegamento Frecciargento che impiegava 4 ore e mezza**, nonostante in questi anni siano stati realizzati investimenti sulla linea tirrenica che permetterebbero di far viaggiare i treni più sicuri e veloci. Sorprende anche la decisione di costruire la fermata intermedia AV del Vallo di Diano a Padula (SA) in aperta campagna, fuori dalla tratta Sicignano-Lagonegro e in possibile contrasto con il Regolamento UE 1315/2013.

Contro questa grande opera sono sorte opposizioni a livello locale, con il **"Comitato per**

**la riattivazione della ferrovia Sicignano-Lagonegro**” che propone di sfruttare l’occasione dei lavori per la Sa-Rc con **cinque interventi** di buon senso per una nuova mobilità regionale, capace di trasformare in pochi anni un quadrante importante della Basilicata, quello meridionale, a favore dei pendolari e dei potenziali turisti.

Si tratta innanzitutto della rigenerazione e riattivazione della linea storica Sicignano-Lagonegro, lunga 78 km e sospesa dal 1987. Ovviamente la proposta include la velocizzazione, modernizzazione e messa in sicurezza del trac-

ciato. Il secondo punto riguarda l’interconnessione ad Atena Lucana con la nuova linea AV/AC; il terzo punto prevede un’altra interconnessione, stavolta a Romagnano (SA), tra la linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria e la linea Battipaglia-Potenza. Fondamentale poi la rigenerazione e il restyling delle stazioni, anche per la capacità di attrarre più turisti. Infine, punto cruciale, la creazione di un servizio ferroviario espresso regionale, con orari cadenzati e treni moderni.

## 5.5 PROSEGUE IL PIANO DI ELETTRIFICAZIONE DELLA RETE

Uno degli aspetti più positivi degli ultimi anni riguarda i progressi nell’elettrificazione della rete e l’installazione di sistemi di controllo della sicurezza (SCMT, sistema controllo marcia treno, e SSC, sistema supporto condotta).

**Gli interventi interessano complessivamente oltre 1.700 km di rete**, e porteranno la quota di rete elettrificata in Italia dal 70,2% del 2022 a oltre il 78% a fine interventi. Su questo l’Italia si trova in vantaggio in Europa. A esempio, in Spagna la rete elettrificata è circa il 63% del totale, similmente al 60% circa della Germania. RFI ha finanziato progetti di elettrificazione con previsione di attivazione per circa 1.200 km di linea entro il 2026 e per 54,6 km oltre il 2026, per un investimento complessivo che supera i 2 miliardi di euro.

Nel corso dell’ultimo anno è stata elettrificata **la tratta Roccaravindola-Isernia, di 17,5 km**, come prima parte dell’intera linea Campobasso-Isernia-Roccaravindola.

Le principali linee oggetto di intervento sono: l’anello basso bellunese, Como-Molteno-Lecce, Casarsa-Portogruaro, Ivrea-Aosta, Trento-Bassano, Civitanova-Macerata-Albacina,

Salerno-Mercato San Severino-Avellino-Benevento, Roccaravindola-Isernia-Campobasso, Termoli-Matrice, Lamezia-Catanzaro, Palermo-Trapani via Milo, Cagliari-Oristano, Potenza-Foggia.

Alcuni progetti di elettrificazione avviati sono particolarmente importanti perché permetteranno di risolvere annose questioni, come nel caso della tratta **Ivrea-Aosta**, 66 km, lungo la linea ferroviaria Chivasso-Aosta. A conclusione dei lavori, prevista entro il 2026, circoleranno treni elettrici al posto degli attuali treni diesel e bimodali, con una migliore capienza e regolarità, e contribuendo all’obiettivo di decarbonizzazione del settore.

Poi verrà realizzata l’elettrificazione della prima tratta della rete sarda, **la Cagliari-Oristano**. La scorsa estate è stata aggiudicata la gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori per un valore di oltre 45 milioni di euro, finanziati anche con il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione. Anche in questo caso i vantaggi riguarderanno la maggiore velocità dei mezzi, con la relativa riduzione dei tempi di percorrenza, e in città l’abbattimento delle emissioni so-



nore e degli inquinanti.

Un altro tassello è quello della linea **Adria-Mestre** nella tratta Adria-Mira Buse, lunga circa 46 km. I lavori sono iniziati a settembre e proseguiranno per circa un anno. L'importo totale dell'intervento è pari a oltre 40 milioni di

euro. Rimangono al momento escluse gran parte della rete in Sardegna e tra le maggiori linee la Brescia-Parma, la Lecco-Monza, la Leignano-Rovigo e la Grosseto-Siena.

## LA RETE FERROVIARIA NELLE REGIONI

Regione	Km bi-binario doppio	Km binario semplice	% binario semplice	Km elettrificati	Km non elettrificati	% non elettrificati	Totale km rete	Numero stazioni/fermate	Km rete con sistema SCMT	Km rete con sistema SSC	Km rete con doppio sistema SCMT-SSC
<b>Abruzzo</b>	123	553	81,8	470	206	30,5	676	96	315,5	206	0
<b>Basilicata</b>	18	446	96,1	211	253	54,5	464	55	211,2	135,6	0
<b>Calabria</b>	279	686	69,6	488	477	49,4	965	143	851,8	0	0
<b>Campania</b>	736	647	46,9	1.176	207	15	1.383	282	803,1	197,1	0
<b>Emilia-Romagna</b>	804	875	52,1	1.420	259	15,4	1.679	240	1.023	50,5	0
<b>Friuli-Venezia Giulia</b>	299	182	37,8	382	99	20,5	481	56	426,2	37,1	0
<b>Lazio</b>	1.008	348	25,7	1.253	103	7,6	1.356	229	974,7	102,7	0
<b>Liguria</b>	334	159	32,2	476	17	3,4	493	101	477	0	0
<b>Lombardia</b>	859	881	50,6	1.457	283	16,3	1.740	297	1.398,8	113,6	5,3
<b>Marche</b>	201	184	47,8	267	118	30,6	385	60	357	31,6	0
<b>Molise</b>	23	242	91,3	77,5	187,5	70,7	265	19	118,5	146,3	0
<b>Piemonte</b>	781	1157	59,7	1.412	525	27,1	1.938	197	1.270,9	397,2	20,1
<b>Puglia</b>	929	613	39,7	881	661	42,8	1.542	189	708,9	133,7	0
<b>Sardegna</b>	50	549	98,2	0	599	100	599	91	365,4	60	0
<b>Sicilia</b>	223	1.267	85	801	689	46,2	1.490	187	1.123,2	246,7	0
<b>Toscana</b>	794	769	49,2	1.060	503	32,2	1.563	198	1.066,7	213,8	0
<b>Trentino-Alto Adige</b>	193	287	59,8	353	127	26,5	480	118	356,2	0	0
<b>Umbria</b>	183	345	65,3	502	26	4,9	528	79	312,6	20,7	0
<b>Valle d'Aosta</b>	0	81	100	0	81	100	81	7	0	81,4	0
<b>Veneto</b>	612	633	50,8	904	341	27,4	1.245	184	977,1	112,1	0
<b>Totale</b>	<b>8.449</b>	<b>10.904</b>	<b>56,3</b>	<b>13.590,5</b>	<b>5.761,5</b>	<b>29,77</b>	<b>19.353</b>	<b>2.828</b>	<b>13.137,8</b>	<b>2.286,1</b>	<b>25,4</b>

Nota: i km con sistema di sicurezza sono riferiti alla rete gestita da RFI  
Legambiente, rapporto Pendolaria 2024



# Le proposte di Legambiente



CAPITOLO 6

## CAPITOLO 6

## Le proposte di Legambiente



Nonostante questi anni di pandemia, in alcune regioni è evidente il successo che stanno riscuotendo i nuovi treni immessi in circolazione, i nuovi collegamenti e i sistemi di tariffazione integrata. È altrettanto vero che in molte regioni (e sulle famigerate linee peggiori) il numero di persone che prende il treno e il trasporto pubblico locale, lasciando a casa l'auto, è fermo o addirittura diminuito.

La sfida è di **realizzare al 2030 un cambiamento profondo della mobilità nella direzione**

**ne della decarbonizzazione e del recupero di ritardi e disuguaglianze territoriali**, intervenendo su infrastrutture, offerta del servizio e materiale rotabile, ma anche dando informazioni puntuali e garantendo i diritti dei passeggeri.

Vanno in questa direzione le nuove norme europee sulla protezione dei passeggeri ferroviari, **regolamento UE 2021/782**, entrate in vigore il 7 giugno 2023. Le nuove regole, infatti, permettono ai passeggeri che perdono una



coincidenza a causa di ritardi e soppressioni di poter organizzare autonomamente itinerari alternativi se non ricevono una soluzione da parte del gestore del servizio entro 100 minuti, con un rimborso da parte della compagnia ferroviaria “del costo necessario, congruo e ragionevole” del biglietto aggiuntivo. Inoltre, le compagnie

ferroviarie devono garantire un’esperienza di viaggio agevole ai passeggeri a mobilità ridotta, condividere i dati sul traffico e sui viaggi in tempo reale per fornire offerte di biglietti più competitive.

## 6.1 POTENZIARE IL SERVIZIO E ACQUISTARE PIÙ TRENI

Per potenziare al 2030 il servizio sulle linee ferroviarie esistenti e su quelle che devono essere realizzate, si deve prevedere un fabbisogno aggiuntivo, rispetto agli investimenti già avviati, di **almeno 650 treni regionali, tra nuovi e revamping**. Lo scenario proposto da Legambiente al 2030 prevede risorse pari a 500 milioni l’anno per rafforzare il servizio ferroviario

regionale con l’acquisto e il revamping dei treni. A questo si aggiungono i fondi necessari per le corse aggiuntive da implementare, come i **200 milioni l’anno per migliorare il servizio Intercity o l’aumento di almeno 1 miliardo del Fondo Nazionale Trasporti** (che ricordiamo finanzia il trasporto su ferro e quello su gomma)<sup>4</sup>.

È una spesa alla portata di un Paese come

4 <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2023/12/Stop-sussidi-ambientalmente-dannosi-2023.pdf>



l'Italia, attraverso un'attenta programmazione di finanziamenti europei, italiani e regionali. I finanziamenti si devono recuperare dai sussidi alle fonti fossili e inquinanti, ad esempio, da quelli per l'autotrasporto, dalla fiscalità di vantaggio di cui gode il gasolio, oltre che ripensando a progetti stradali e autostradali dannosi per l'ambiente e per l'economia. Ai trasporti spetta il terzo gradino del podio per ammontare di

sussidi che, nel 2022, sono andati a settori che impattano sull'ambiente, per un ammontare pari a circa 13,5 miliardi di euro. Spostare queste risorse su un sistema di trasporto nazionale pensato per decarbonizzare il settore porterebbe enormi risultati in termini di qualità dell'aria, salute e vivibilità delle città, ma anche nuovi posti di lavoro.

## 6.2 SVILUPPARE UN SERIO SISTEMA DI TRASPORTO MERCI SU FERRO

Un'altra riflessione importante riguarda il trasporto merci in Italia. Secondo l'Ufficio Studi Confcommercio<sup>5</sup> quello su strada rappresenta il 68,1% delle merci italiane trasportate nel primo semestre del 2022, un valore sostanzialmente costante negli ultimi cinque anni, seguito dal mare col 26,7%, dalla ferrovia col 5,1% e dall'aereo con lo 0,1%.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti deve assumersi la responsabilità di redigere un Piano, da costruire insieme alle Regioni e agli operatori, per capire quali sono le priorità infrastrutturali che permetterebbero **una vera diversione modale**, accompagnate da opportune politiche trasportistiche, con l'obiettivo della **riduzione degli spostamenti su gomma e la ridefinizione della mobilità di attraversamento delle Alpi** in una logica integrata che veda il trasporto su ferro protagonista. Uno degli interventi più urgenti in Italia riguarda l'aggiornamento del Piano generale dei trasporti e della logistica, fermo al 2001 e che non ha incorporato nella sua visione i temi della sostenibilità, dell'efficienza e le novità tecnologiche del settore degli ultimi vent'anni. Ad esempio, le aziende di settore attive in Italia, pubbliche e pri-

vate, hanno recentemente sottolineato l'**importanza dell'adeguamento delle infrastrutture portuali e interportuali agli standard europei** previsti per l'infrastruttura ferroviaria (ossia binari lunghi 740 metri), eliminando i numerosi i colli di bottiglia lungo la rete che costituiscono il principale ostacolo all'intermodalità nave+treno ma anche Tir+treno. Al contrario, nell'ultima versione del testo del nuovo Codice degli appalti in vigore dal primo aprile 2023, è stato soppresso il riferimento al Piano Nazionale dei Trasporti.

Fondamentale, poi, dare maggiore forza agli incentivi del Marebonus e del Ferrobonus, destinati alle imprese per il trasporto intermodale delle merci e che nella legge di Bilancio 2023 del Governo Meloni erano stati eliminati. Un passo in avanti è stato fatto con il nuovo sistema Marebonus, chiamato **Sea Modal Shift**, con la piattaforma informatica resa disponibile dal 6 dicembre scorso per accedere a un importo di 42 milioni di euro. La misura ha una dotazione totale di circa 83 milioni per le attività svolte dal 2023 al 2026, ancora troppo poco rispetto all'importanza che l'intermodalità del trasporto merci riveste.

Per quanto riguarda il Ferrobonus, il MIT

5 <https://www.confcommercio.it/documents/20126/3660224/Osservatorio+congiunturale+trasporti+8.pdf/d8fdd1a0-89e9-442a-94f8-d6d67029fa17>

ha pubblicato il Decreto Direttoriale del 21 ottobre 2023 recante le istruzioni operative per la presentazione delle domande di accesso al contributo. Anche in questo caso la somma stanziata, 22 milioni di euro per il 2024, non è sufficiente, mentre è urgente dare continuità al bonus e certezze alle aziende del settore.

L'Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, Alis, ha chiesto al Governo di aumentare la dotazione finanziaria del "Sea modal

shift" e del Ferrobonus, con uno stanziamento di 100 milioni di euro annui per ciascuna misura. La stessa Alis ha sottolineato come nel 2023, grazie al trasporto intermodale, 6 milioni di camion sono stati sottratti dalle strade, **143 milioni di tonnellate di merci sono state spostate dalle autostrade verso l'intermodalità, attraverso i porti e gli interporti, 5,4 milioni di tonnellate di emissioni di CO<sub>2</sub> sono state abbattute**. Il tutto per un risparmio economico per le famiglie italiane di oltre 7 miliardi di euro.

## 6.3 UN RUOLO DI COORDINAMENTO PER IL MINISTERO DEI TRASPORTI

Il MIT può assumere concretamente è un ruolo di **coordinamento e controllo**, fondamentale per migliorare il trasporto ferroviario tra le diverse aree del Paese e integrarlo al meglio con l'offerta di trasporto pubblico su gomma. Il trasferimento della competenza sul servizio ferroviario alle Regioni e alle due Province Autonome, dal 2001, è stato attuato senza le necessarie analisi sulla qualità del servizio a garanzia di pendolari e utenti. Ci siamo ritrovati così ad assistere, nel silenzio più totale, a intere linee sospese, stazioni chiuse, treni circolanti vecchi e con continui guasti, senza l'intervento di un'autorità preposta. In questi anni si sono verificate situazioni semplicemente scandalose e inefficienze che pagano i cittadini, come nel degrado evidente di linee prese da centinaia di migliaia di persone, come la Circumvesuviana, le

linee Atac ora gestite da Cotral, Roma Nord-Viterbo e Roma-Lido. Dal 2013 è operativa l'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) che ha tra i suoi compiti la definizione delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto e dei contenuti minimi dei diritti degli utenti nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto, mentre nel 2019 è stata istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa). È arrivato il momento di **affidare al Ministero e all'Autorità chiari compiti di controllo sulla qualità del servizio ferroviario**, per fare in modo che sia garantito lo stesso diritto alla mobilità in ogni parte d'Italia, con l'obiettivo di aiutare i pendolari, l'economia e il turismo.

## 6.4 UN SISTEMA DI INCENTIVI PER TRENI E TPL

Per dare spinta al trasporto ferroviario, e veder crescere la quantità di persone che si sposta quotidianamente in maniera sostenibile, servono un insieme di azioni incentrate sulla promozione del servizio per la mobilità colletti-

va, che possono veramente fare la differenza, attuate a livello nazionale, regionale e locale.

Un'idea interessante è quella avviata in Germania nel 2022, con l'istituzione di un **abbonamento unico**, valido illimitatamente sui mezzi



pubblici delle città e sui trasporti regionali, dal costo fisso di 49 euro al mese. Chiaramente una tariffazione di questo genere ha innanzitutto lo scopo di spingere un vero cambiamento culturale rispetto a come vengono vissute le città e gli spostamenti tra di esse. Gli effetti positivi sarebbero importanti dal punto di vista dell'inquinamento, con ricadute benefiche su costi esterni quali quelli relativi alla salute delle persone.

Un'altra proposta rispetto alla tariffazione può prendere spunto da quanto già avviato da un decennio in Alto Adige: **una carta elettronica valida su tutti i mezzi di trasporto, che prevede uno sconto progressivo in base alla frequenza d'uso dei mezzi**, come descritto nelle successive buone pratiche.

Si deve poi ragionare di **iniziative di promozione che portino nuovi passeggeri sui mezzi collettivi**, ad esempio tramite un abbonamento settimanale gratuito l'anno. Sono ormai diverse le esperienze di questo genere; ad esempio, a Bristol, nel Regno Unito, e in tutta la regione "West of England", viene emessa una carta elettronica gratuita per un mese, quello del compleanno dell'utente, valida su tutti

i mezzi della regione. Oppure in Svizzera, nel Cantone di Berna, dove 100 persone selezionate hanno rinunciato per un mese alla propria auto, ricevendo in cambio un abbonamento gratuito e illimitato a bus e treni, una bici elettrica e l'accesso al car-sharing; un esperimento che ha portato oltre il 25% delle famiglie a vendere la propria auto.

Purtroppo, anche su questo versante, il Governo Meloni sta mostrando poca attenzione. La recente conferma e rimodulazione del bonus trasporti ne è un esempio lampante. Il nuovo sistema prevede un cambio fondamentale nel criterio di accesso (non più in base al reddito, ma in base all'Isee) e di conseguenza riduce la quantità di persone che ne possono usufruire.

Ancor più grave è che **il bonus viene ora incluso all'interno della carta "Dedicata a te", permettendo ai beneficiari di utilizzare quella somma, 60 euro mensili, anche per l'acquisto del carburante per i mezzi privati**, andando in direzione opposta allo sviluppo di un sistema trasportistico italiano efficiente e decarbonizzato.



# Scenari di sviluppo dei servizi ferroviari italiani



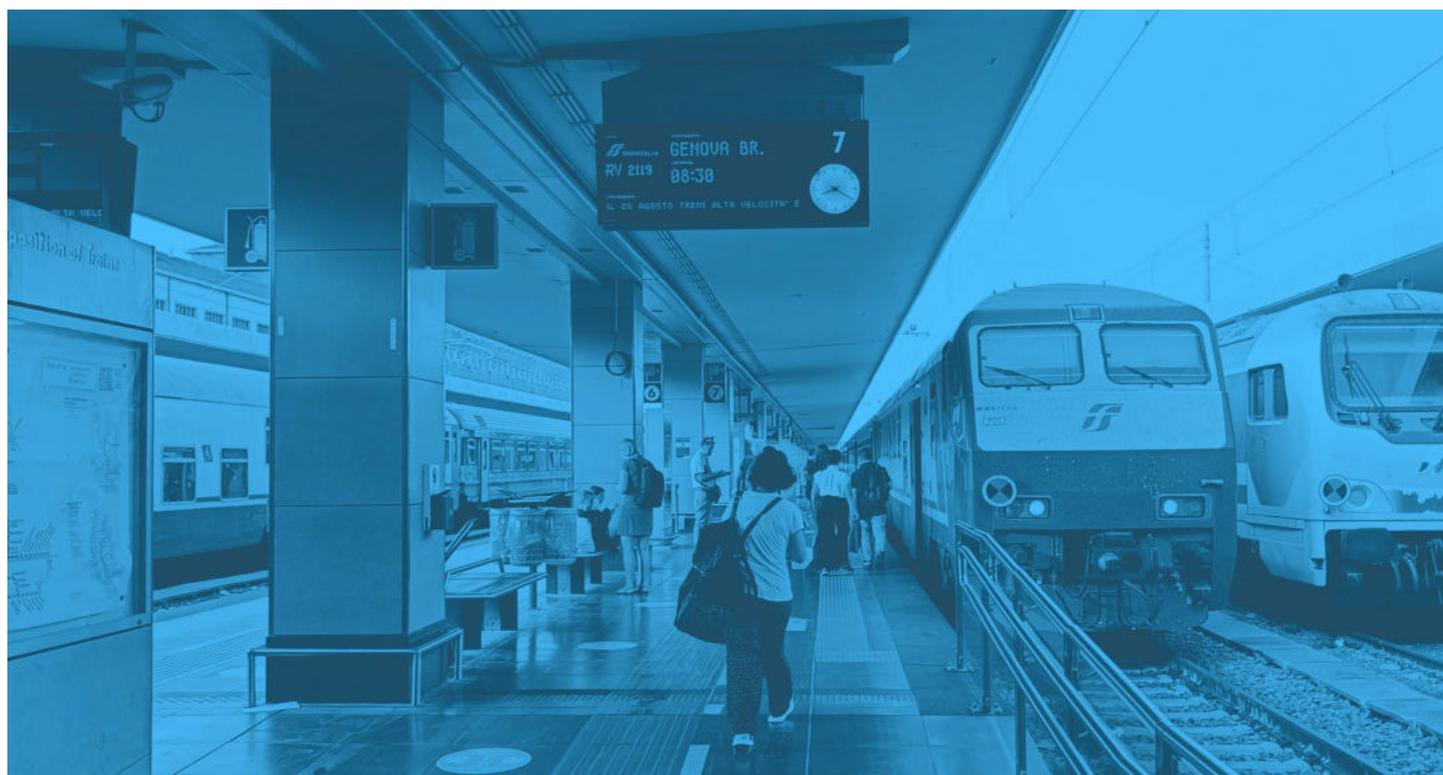
## CAPITOLO 7

## Scenari di sviluppo dei servizi ferroviari italiani



Gli investimenti più importanti per l'Italia non riguardano tanto le infrastrutture, ma il servizio che ci sta sopra: senza finanziare in conto corrente la presenza (e frequenza) di treni, metro, tram e autobus, non è possibile pensare di far fruttare il costo in conto capitale speso per la costruzione di infrastrutture che rimangono vuote. L'estensione della rete è solo secondaria alla scelta del servizio necessario agli abitanti in un dato territorio, cercando innanzitutto di sfruttare al meglio quella esistente, aumentan-

do la frequenza dei convogli che in alcuni casi è davvero molto distante dagli standard europei. **Non bastano il rinnovo del parco circolante e il miglioramento dell'infrastruttura, se il servizio non è strutturato sulle esigenze dei cittadini.** Sono, infatti, **necessarie più corse per aumentare l'offerta di servizio** in particolare nelle aree urbane nelle ore di punta, mentre il problema fondamentale degli interventi in Italia è quello di porre spesso solo in ultima istanza la questione del servizio.



Ad esempio, molte linee ferroviarie di nuova concezione vedono scarso traffico (come la metroferrovia tra Messina e Giampileri). Anche le elettrificazioni e i raddoppi servono a poco se il servizio rimane scarso: abbiamo molti casi di ferrovie a binario unico con lavori di elettrificazione (Biella-Santhià) o raddoppio (il famigerato raddoppio di Ponente ligure) in cui il servizio prima o dopo l'intervento infrastrutturale è indistinguibile; mentre ci sono casi di infrastrutture sfruttate al meglio che poi richiamano naturalmente interventi infrastrutturali: è il caso della ferrovia Merano-Malles, che da ferrovia a binario unico non elettrificato vede molti più treni all'ora (ben 2 per direzione!) di molte ferrovie a doppio binario.

Per rendere attraente il trasporto su ferro occorre programmare un potenziamento dell'offerta a partire dai segmenti con maggiore domanda:

- **i treni regionali nelle linee più frequentate di accesso alle aree metropolitane necessitano di un treno ogni 8-15 minuti;** parliamo di linee come le FL di Roma, la Roma Nord-Viterbo e la Roma-Ostia Lido, le linee SFM più frequentate a Torino, le linee S che attraversano Milano, le principali linee suburbane

napoletane (Circumvesuviana, Circumflegrea e Cumana);

- **gli altri collegamenti del trasporto regionale nelle aree metropolitane meritano un servizio con treni ogni 15-30 minuti lungo alcune direttrici** come: le FL4 ed FL8 nel Lazio; la S7 a Milano; le SFM 4, 6 e 7 a Torino; la Padova-Treviso e la Venezia-Padova; il Sistema Ferroviario Metropolitano di Bologna; la linea Adriatica (tra Romagna, Marche e Abruzzo in modo da arrivare a orari cadenzati tra Rimini e Ancona e tra S. Benedetto del Tronto e Pescara); la Rosarno-Melito di Porto Salvo nell'area metropolitana di Reggio Calabria; la FM1 Bari Centrale-Cecilia; la Cagliari San Gottardo-Dolianova;

- **i collegamenti interregionali vanno ripristinati** o, ove non esistenti da tempo, creati ex-novo, con la realizzazione di una rete di primo livello di media distanza che permetta di riaprire relazioni ormai dimenticate e renderle sostenibili economicamente.

Quest'anno Legambiente propone una suddivisione più approfondita delle linee su cui fare interventi.

## 7.1 LE LINEE DA POTENZIARE

Una prima proposta riguarda linee ferroviarie regionali, suburbane e di metropolitane che sono attive ma che hanno bisogno del **potenziamento del servizio**, in alcuni casi dell'elettrificazione e di raddoppi, in modo da aumentare le frequenze di passaggio dei convogli e per offrire un servizio più articolato e accessibile ad una più ampia utenza.

Si tratta di **50 linee** in tutto, fra cui le due linee Roma-Lido e Roma Nord-Viterbo da convertire in metropolitane.

L'obiettivo è di abbattere i tempi medi di at-

tesa, portandoli in molti casi da 30 minuti a 4/8 minuti nelle ore di punta e 15 nelle ore di morbida, come per le linee SFM di **Torino**, le S di **Milano**, FL di **Roma** e le linee EAV a **Napoli**. In Piemonte si propone un sistema alternato di corse veloci che differenzino i servizi fra area urbana compatta (corse capillari e frequenti) e l'area metropolitana estesa (corse veloci), come, ad esempio, sulla linea SFM3 (Modane-) Bardonecchia-/Susa-Caselle Aeroporto. Bisogna poi sottolineare ancora una volta come a **Bologna** le linee del SFM siano in estremo ritar-

do, con l'attuale pianificazione degli interventi che prevede l'apertura delle stazioni Borgo Panigale Scala e Bologna Zanardi nel 2024, Prati di Caprara e Bologna Fiera nel 2025, mentre i lavori di adeguamento a Bologna San Ruffillo saranno realizzati nel biennio 2024-25.

Queste opere sono fondamentali per aumentare l'offerta di servizio nell'area metropolitana di Bologna. Un esempio viene dalla linea Bologna-Pistoia, una delle prime linee ferroviarie del Paese, che dal 2011 ha visto una riduzione drammatica delle corse giornaliere nella tratta Pistoia-Porretta con autobus sostitutivi al posto delle necessarie corse di treni, men-

tre il collegamento diretto Bologna-Pistoia è inesistente ormai da anni. Al contrario, bisogna rilanciare questa linea, anche con interventi di aumento dei punti di incrocio e di raddoppio, perché attraversa una zona con un potenziale enorme per il turismo e interessa un bacino di migliaia di pendolari tra lavoratori e studenti.

È importante che su queste e altre linee sia prevista **l'estensione degli orari di servizio almeno su 18 ore effettive**, mentre attualmente esistono decine di tratte ferroviarie in aree urbane con fortissime carenze, ad esempio, negli orari serali o nella fascia mattutina 9-12.

## SCENARIO 2030, RELAZIONI FERROVIARIE ESISTENTI DA POTENZIARE

	Frequenza treni 2023 (punta/morbida)	Frequenza treni al 2030 (punta/morbida)	Opera connessa
<b>Piemonte</b>			
SFM 1 Chieri-Pont Canavese	30/60 minuti	15 minuti Chieri-Rivarolo, 30 fino a Pont Canavese	Elettrificazione Rivarolo-Pont
SFM 3 (Modane-) Bardonecchia-/Susa-Caselle Aeroporto	30 minuti alternato	15 minuti limitato ad Avigliana, corse veloci per l'alta e media valle	Quadruplicamento Avigliana- Torino
SFM 4 Alba-Germagnano	60 minuti	30 minuti, alternando corse veloci e lente	
<b>Lombardia</b>			
S1 Lodi-Milano-Saronno, S5 Varese-Milano-Treviglio e S11 Milano-Como-Chiasso	30 minuti	15 minuti	
S7 Milano Porta Garibaldi- Molteno-Lecco	60 minuti	30 minuti	
Lecco-Como	nessuna corsa diretta, 2 corse/ora con cambio	30 minuti	eventuale raccordo a Camerlata per linea diretta Como Lago-Lecco
Bergamo-Palazzolo	60 minuti	30 minuti	
<b>Veneto</b>			

	<b>Frequenza treni 2023 (punta/morbida)</b>	<b>Frequenza treni al 2030 (punta/morbida)</b>	<b>Opera connessa</b>
Treviso-Padova	60/120 minuti	30/60 minuti	
Venezia-Padova	30/60 minuti	10 minuti	
<b>Liguria</b>			
Genova Voltri-Genova Nervi(-Pietra Ligure)	20/40 minuti	5/10 minuti	Quadruplicamento Voltri- Pietra Ligure
Genova Brignole-Genova Pontedecimo-Arquata Scrivia-Alessandria	20/40 minuti per Pontedecimo	7,5 minuti per Pontedecimo  15 minuti per Arquata  30 minuti per Alessandria	Terzo Valico
Genova Piazza Principe- Ovada(-Acqui Terme-Asti)	60/120 minuti	30 minuti	Potenziamento
<b>Emilia-Romagna</b>			
S1 Porretta Terme- Bologna-S. Benedetto Val di Sambro	30/60 minuti	15/30 minuti	Completamento SFM
S2A Vignola-Bologna- Portomaggiore	30/60 minuti	15/30 minuti	Completamento SFM
<b>Toscana</b>			
Firenze-Empoli-Pisa-Livorno	30/60 minuti	15/30 minuti	
Empoli-Siena	60 minuti	corse capillari ogni 30 minuti: 1 corsa/ora Buonconvento-Siena- Empoli e 1 corsa/ora Chiusi-Siena-Empoli	Raddoppio ed elettrificazione Empoli-Siena; eventuale elettrificazione Siena-Chiusi e Siena- Grosseto, raddoppi selettivi con nuove fermate fra Siena e Buonconvento
Firenze-Siena-Grosseto	60 minuti Firenze- Siena, qualche corsa prolungata fino a Grosseto	60 minuti	eventuale elettrificazione Siena-Grosseto e raddoppi selettivi con nuove fermate fra Siena e Buonconvento
Firenze-Lucca	30/60 minuti	30 minuti	Raddoppio Lucca-Pistoia
Montevarchi-Firenze-Prato	60 minuti	30 minuti	
Firenze SMN-Prato-Pistoia	60 minuti	15 minuti	
Grosseto-Pisa	>60 minuti non cadenzato	60 minuti	
Piombino Marittima-Firenze	poche corse al giorno	60 minuti	

	Frequenza treni 2023 (punta/morbida)	Frequenza treni al 2030 (punta/morbida)	Opera connessa
<b>Arco Adriatico</b>			
Faenza-Ancona	60 minuti come RV Bologna-Ancona	30 minuti	
(Ancona)-S. Benedetto del Tronto-Pescara	60/120 minuti	30/60 minuti	
<b>Umbria</b>			
Perugia-Foligno-Terni	>60 minuti	30 minuti Ellera-Assisi 60 minuti Firenze-Terni	Raddoppio selettivo Terontola-Foligno
Perugia Ponte San Giovanni- Sant'Anna	60 minuti	10 minuti	Elettrificazione, possibile conversione in tram
<b>Lazio</b>			
FL2 Roma Tiburtina-Tivoli	30/60 minuti	15 minuti	Potenziamento Roma- Pescara
FL4 Roma Termini-Albano Laziale, Velletri, Frascati	60 minuti	15 minuti	Quadruplicamento Capannelle-Ciampino
FL8 Roma Termini-Nettuno	60 minuti	15 minuti	Quadruplicamento Capannelle-Ciampino
Roma Nord-Viterbo	20/30 minuti	8/15 minuti	Trasformazione in Metro F
Roma-Lido	20/30 minuti	3/8 minuti	Trasformazione in Metro E
<b>Campania</b>			
Napoli Porta Nolana-S. Giorgio a Cremano	30/60 minuti	10 minuti	
Napoli Porta Nolana-Sarno	30/60 minuti	15/30 minuti	Raddoppio selettivo
Napoli-Piedimonte Matese e Napoli-Cancello-Benevento	>60 minuti	30/60 minuti	Raddoppio selettivo
Cumana Napoli Montesanto- Torregaveta	20 minuti	15 minuti	Raddoppio
Circumflegrea Napoli Montesanto-Torregaveta	20 minuti	15 minuti	Raddoppio
SFM Salerno-Battipaglia	60 minuti	15 minuti	Quadruplicamento Salerno- Battipaglia
Passante linea 2	7/15 minuti	5 minuti	
<b>Puglia</b>			
Bari-Bitritto	60 minuti non cadenzato	20 minuti	nuova fermata per stadio

	Frequenza treni 2023 (punta/morbida)	Frequenza treni al 2030 (punta/morbida)	Opera connessa
Bari-Matera/Potenza	non cadenzato	30 minuti	raddoppio selettivo e potenziamento
FR 1 Bari-Andria-Barletta(-Canosa)	60 minuti	30 minuti	Raddoppio e potenziamento
FM 1 Bari-San Paolo	>60 minuti non cadenzato	5/10 minuti	creazione rete tram-treno
<b>Calabria</b>			
Reggio Calabria-Catanzaro Lido-Cosenza-Sibari-Taranto	una coppia di Intercity giorno	60 minuti	elettificazione e potenziamento
<b>Sicilia</b>			
Palermo-Messina	>60 minuti	30/60 minuti	Raddoppio e velocizzazione
Palermo-Catania	>60 minuti	30/60 minuti	Raddoppio e velocizzazione
Messina-Siracusa	>60 minuti	30/60 minuti	Raddoppio e velocizzazione
Siracusa-Gela-Caltanissetta	>60 minuti	60 minuti	Raddoppio selettivo o varianti e velocizzazione
<b>Sardegna</b>			
Cagliari-Sassari	7 treni diretti al giorno (3 direzione Sassari, 4 direzione Cagliari)	60 minuti	Velocizzazione e potenziamento Dorsale Sarda

## 7.2 LE LINEE DA CREARE O RIPRISTINARE

La seconda scheda considera, invece, tante linee che hanno un enorme potenziale, sia per il pendolarismo lavorativo e scolastico sia per il turismo, ma che **al momento non esistono, sono sospese o vedono transitare pochissimi treni al giorno**. Parliamo in tutto di **35 linee**, tra cui molte delle linee sospese in **Piemonte**; le riaperture sono qui possibili in tempi brevissimi, visto che alcune linee, come la Saluzzo-Savigliano e la Cavallermaggiore-Bra, sono attrezzate e non necessitano di interventi rilevanti.

In altri casi, come per le **linee umbre**, dell'**Adriatico** ed in **Calabria**, il servizio è ancora fermo a treni ogni ora ed oltre (senza orario cadenzato e senza treni diretti), mentre è necessario garantire almeno il passaggio di un treno ogni

30 minuti in orari di punta e di ogni 60 minuti in quelli di morbida. Nell'area adriatica nord la proposta, unita a quella del potenziamento tra Cesena e Ancona, porterebbe ad una frequenza cumulata tra Rimini e Pesaro di 15 minuti, anche per risolvere il disastroso problema dei collegamenti interregionali (fra Ravenna e Ancona non c'è più neanche l'unico diretto prima esistente).

## SCENARIO 2030, LE FREQUENZE SULLE RELAZIONI FERROVIARIE DA ATTIVARE, RIATTIVARE O REALIZZARE

	Frequenza treni 2023 (punta/morbida)	Frequenza treni al 2030 (punta/morbida)	Opera connessa
<b>Piemonte</b>			
SFM 9 Avigliana-Chieri	non esistente	30/60 minuti	Elettrificazione Rivarolo-Pont
Torino-Cuneo-Ventimiglia/ Nizza	2 coppie	120 minuti, sperimentando anche corse su Nizza	Potenziamento linea, coordinamento internazionale
(Cavallermaggiore-)Alba- Asti/Alessandria	linee sospese	30/60 minuti	Riapertura ed eventuale elettrificazione
Novara-Vercelli-Casale- Alessandria	linee sospese	30 minuti	Riapertura ed eventuale elettrificazione
Novara-Varallo	linee sospese	60 minuti	Riapertura
Anello Granda (Bra- Savigliano-Saluzzo-Cuneo- Mondovi)	linee sospese	30/60 minuti	Riapertura ed eventuale elettrificazione
Torino-Santhià-Arona(- Domodossola)	linee sospese	60 minuti	Riapertura ed eventuale elettrificazione
Torino-Santhià- Borgomanero(- Domodossola)	linee sospese	60 minuti	Riapertura ed eventuale elettrificazione
<b>Lombardia</b>			
Milano-Carnate-Bergamo(- Orio al Serio)	60 minuti	30 minuti	Nuova connessione all'aeroporto
Brescia-Cremona-Piacenza- Genova	non esistente; tratta Cremona-Piacenza sospesa	120 minuti	
Alessandria/Asti-Mortara- Milano	relazioni spot	60 minuti Asti-Casale- Mortara-Milano; 60 minuti Alessandria- Mortara-Milano	Mantenimento della stazione di Milano Porta Genova; Potenziamento Casale- Mortara e Alessandria- Mortara; raddoppio Mortara- Albairate; riapertura ferrovia Asti-Casale
S16 Abbiategrasso-Rho	non esistente	30 minuti	Realizzazione linea circolare
<b>Toscana</b>			
Siena-Arezzo-Perugia	non attivo	60 minuti	Lunetta di Sinalunga, elettrificazione Centrale Toscana
Firenze-Faenza-Ravenna/- Ferrara	cancellati dopo l'alluvione in Romagna i pochi diretti esitenti	60 minuti a Faenza, alternando ogni 120 Ravenna e Ferrara	potenziamento Faentina

	<b>Frequenza treni 2023 (punta/morbida)</b>	<b>Frequenza treni al 2030 (punta/morbida)</b>	<b>Opera connessa</b>
<b>Cecina-Saline-Volterra</b>	sospesa e parzialmente dismessa	60 minuti	Riattivazione ferrovia e ricostruzione tratta finale fino a Volterra città
<b>Arco Adriatico</b>			
<b>Ravenna-Pesaro</b>	nessun treno diretto	30 minuti	Potenziamento Ravenna- Rimini
<b>Urbino-Fano-Pesaro</b>	dismessa	60 minuti	Riattivazione ferrovia
<b>Umbria</b>			
<b>Terni-Todi-Perugia-Città di Castello-Sansepolcro</b>	>60 minuti	30 minuti	Riapertura linee
<b>Lazio</b>			
<b>Anello ferroviario di Roma</b>	non attivo	pluralità di relazioni tangenziali e rinnovo della rete FL	Completamento anello e nuove fermate
<b>Campania</b>			
<b>Napoli Montesanto- Soccavo-Zoo-Montesanto (linea 7)</b>	non attivo	15 minuti	Realizzazione linea 7
<b>Salerno-Battipaglia- Sicignano-Lagonegro</b>	sospesa	60 minuti	Riattivazione ferrovia
<b>Puglia</b>			
<b>Foggia-Manfredonia</b>	attiva solo d'estate con pochissime corse	15/30 minuti	Creazione rete tram-treno
<b>Foggia-Lucera</b>	30/60 minuti	15/30 minuti integrata con Foggia-Manfredonia	Creazione rete tram-treno
<b>Foggia-Bari-Lecce-Otranto</b>	nessun treno regionale diretto	60 minuti	riapertura Lecce-Otranto
<b>Taranto-Brindisi-Lecce</b>	nessun treno regionale diretto	60 minuti Taranto- Brindisi-Lecce; 60 minuti Taranto- Brindisi-Aeroporto; 60 minuti Lecce-Brindisi- Aeroporto	Potenziamento Taranto- Brindisi; realizzazione bretella per aeroporto
<b>Basilicata</b>			
<b>Matera-Ferrandina(- Taranto/-Potenza)</b>	incompiuta	60 minuti (alternato verso Potenza e Taranto ogni 120 minuti)	completamento ferrovia Matera-Ferrandina
<b>Calabria</b>			

	Frequenza treni 2023 (punta/morbida)	Frequenza treni al 2030 (punta/morbida)	Opera connessa
Gioia Tauro-Palmi	sospesa	30 minuti	Conversione in tram-treno
Gioia Tauro-Cinquefronti	sospesa	30 minuti	Conversione in tram-treno
Rosarno-Melito di Porto Salvo	nessun treno diretto	15 minuti	Potenziamento servizio
<b>Sicilia</b>			
Anello ferroviario di Palermo	non attivo	5 minuti monodirezionale	Completamento anello di Palermo
Punta Raisi-Palermo Notarbartolo-Termini Imerese	30 minuti corse alternate veloci e lente fra Punta Raisi e Centrale  60 minuti fra Termini Imerese e Centrale	15 minuti linea passante Punta Raisi-Termini Imerese	Quadruplicamento Brancaccio-Fiumetorto; Completamento passante di Palermo
Palermo-Trapani	sospesa	60 minuti, alternando via Milo e via Castelvetro	Potenziamento linee del trapanese
<b>Sardegna</b>			
ARST Cagliari San Gottardo-Dolianova-Isili	>60 minuti	30 minuti fino a Dolianova; 60 minuti verso Isili	Ampliamento rete tram-treno di Cagliari
ARST Sassari-Sorso e Sassari-Alghero	>60 minuti	30 minuti	Ampliamento rete tram-treno di Sassari

## 7.3 LE OPERE DA REALIZZARE

Sono tante le opere che potrebbero far aumentare sensibilmente il numero di persone che utilizza il treno e cambiare la qualità della vita di chi ogni giorno già lo prende per motivi di studio e lavoro, ma molto spesso sono anche le infrastrutture e i progetti a cui mancano i finanziamenti necessari per essere portati a termine.

Per potenziare al 2030 il servizio sulle linee ferroviarie esistenti e su quelle che devono essere realizzate, **si può stimare un fabbisogno aggiuntivo, rispetto agli investimenti già previsti, di almeno 650 treni regionali, tra nuovi e revamping, di 180 treni metropolitani e 320 tram, per una spesa complessiva di circa 5 miliardi di euro da spalmare negli anni.**

Lo scenario proposto da Legambiente al 2030 prevede risorse pari a 1 miliardo l'anno per rafforzare il servizio ferroviario regionale con l'acquisto e il revamping dei treni e almeno 2,5 miliardi l'anno per garantire gli investimenti necessari a realizzare linee metropolitane, tranvie, linee suburbane e da finanziare a partire dal vasto elenco di sussidi alle fonti fossili.

Gli impegni concreti sulle linee e nelle città devono essere al centro dell'idea di sviluppo attuale e futura, lasciando da parte cemento e promesse di cantieri faraonici. Queste scelte porteranno enormi risultati in termini di qualità dell'aria, salute e vivibilità delle città, ma anche nuovi posti di lavoro.

## LEGAMBIENTE: SCENARIO 2030, IL POTENZIAMENTO DELLE LINEE FERROVIARIE REGIONALI IN ITALIA

Regione e opere	Costo	Finanziamenti disponibili	Finanziamenti mancanti
<b>Lombardia</b>			
Raddoppio Albairate (MI)-Mortara (PV)	874	395	479
Potenziamento Rho-Gallarate	970	632	338
Quadruplicamento Chiasso-Monza	1.413*	22	1.391
Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo	964	328	636
Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova	2.150	839	1.311
Raddoppio Ponte San Pietro-Bergamo-Montello	612	277	335
Nuovo collegamento con l'aeroporto di Bergamo	209	209	0
<b>Veneto / Friuli-Venezia Giulia</b>			
Elettrificazione e velocizzazione Verona-Rovigo (tratta Cerea-Isola della Scala)	48	48	0
Nuovo collegamento con l'aeroporto di Venezia	644	644	0
Velocizzazione Venezia-Trieste (lotto prioritario)	219	219	0
Velocizzazione Venezia-Trieste (completamento)	1.556	33	1.523
<b>Emilia-Romagna</b>			
Raddoppio linea Pontremolese (La Spezia-Brennero) tratta Parma-Vicofertile	486	360	126
Elettrificazione Brescia-Parma	n.d.	0	n.d.
Elettrificazione corridoio ferroviario Parma-Suzzara-Poggio Rusco	58	58	0
Completamento del Sistema Ferroviario Metropolitan Bologna (PIMBO)	53	53	0
Servizio Ferroviario Metropolitan Salsomaggiore-Fidenza-Parma	20	5	15
<b>Toscana</b>			
Velocizzazione del Corridoio ferroviario Tirrenico Nord	93	0	93
<b>Marche / Umbria / Abruzzo</b>			
Velocizzazione Orte-Falconara	36	36	0

Regione e opere	Costo	Finanziamenti disponibili	Finanziamenti mancanti
Raddoppio PM228-Albacina	149	149	0
Nuovo collegamento PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina	1.391	596	795
Raddoppio Terni-Spoleto	572	23	549
Raddoppio Interporto d'Abruzzo-Pescara-Chieti	878	34	844
<b>Lazio</b>			
Stazione di scambio FL/Linea C a Pigneto	201	166	35
<b>Molise</b>			
Velocizzazione, elettrificazione e riapertura Venafro-Isernia-Campobasso-Teroli	293	293	0
<b>Campania</b>			
Raddoppio, potenziamento e adeguamento tratta Castellammare-Sorrento (EAV)	80	80	0
<b>Puglia</b>			
Elettrificazione Ferrovie del Sud Est	260	256	4
Riassetto dei nodi ferroviari Nord e Sud Bari	1.425	457	968
Collegamento con l'aeroporto di Brindisi	153	153	0
Raddoppio della tratta Andria-Barletta (Ferrotramviaria)	45	45	0
<b>Basilicata</b>			
Prolungamento Bari-Matera FAL verso Ospedale Santa Maria delle Grazie	12	12	0
Realizzazione nuova linea FAL Potenza Santa Maria Ospedale San Carlo	11	11	0
Velocizzazione Battipaglia-Potenza-Metaponto	1.806	433	1.373
Potenziamento Potenza-Foggia	444	360	84
<b>Calabria</b>			
Potenziamento ed elettrificazione linea Sibari-Catanzaro Lido-Lamezia Terme	438	438	0
Potenziamento e ammodernamento della Cosenza-Catanzaro (FdC)	280	280	0
<b>Sicilia</b>			
Velocizzazione Catania-Siracusa	139	95	44

Regione e opere	Costo	Finanziamenti disponibili	Finanziamenti mancanti
Velocizzazione Siracusa-Ragusa-Gela	200	0	200
Ripristino linea Caltagirone-Gela	349	288	61
Nuovo collegamento con l'aeroporto Trapani Birgi	48	48	0
<b>Sardegna</b>			
Riqualificazione reti RFI ed ARST in Sardegna	635	476	159
Nuovo collegamento con l'aeroporto di Olbia	261	254	7
Collegamento ferroviario a idrogeno Alghero centro Alghero aeroporto (ARST)	140	140	0

# Le buone pratiche



## CAPITOLO 8

## Le buone pratiche



Gli interventi effettuati in questi anni su linee e stazioni nelle diverse regioni italiane hanno permesso di migliorare la qualità della vita per chi ogni giorno prende il treno. Buone pratiche che ci dimostrano come sia possibile avere un trasporto ferroviario che permetta ai cittadini che ogni giorno prendono il treno di avere un solo abbonamento o biglietto per muoversi,

una facile connessione con gli altri mezzi di trasporto, orari cadenzati e facili da memorizzare; ma anche la possibilità di portare con sé una bici e di usufruire di stazioni rinnovate; di viaggiare su treni nuovi, moderni ed efficienti.



Per consultare  
tutto l'archivio delle  
iniziative positive messe  
in campo in Italia è  
possibile visitare il sito  
[www.pendolaria.it](http://www.pendolaria.it)

## 8.1 ALTO ADIGE: UN SISTEMA INTERCONNESSO TRA FERROVIE, CICLABILI, BUS, INTEGRAZIONE TARIFFARIA

La Provincia di Bolzano ha avviato da tempo un meccanismo di tariffazione progressiva che consente di risparmiare notevolmente proprio alle persone che usufruiscono di più del trasporto pubblico, al tempo stesso incentivando tutta l'utenza a utilizzarli maggiormente, spingendo verso uno shift modale graduale ma costante. L'"Alto Adige Pass" è una **carta elettronica** che ha una durata di 365 giorni, valida su tutti i mezzi di trasporto pubblico e con un tetto massimo di spesa di 640 euro<sup>6</sup>.

Un altro esempio concreto viene dalla linea ferroviaria della **Val Venosta**. Lunga circa 60 km, nasce come linea di connessione tra Merano e Malles nel 1906 quando veniva considerata come tratta di un più ampio progetto che prevedeva la linea ferroviaria tra Venezia, la Valsugana, Trento, Bolzano, la Val Venosta, il Passo Resia e l'Austria. La sua storia è stata invece diversa e travagliata, fino all'abbandono del 1990. Nei successivi anni però, grazie all'acquisto della ferrovia da parte della Provincia di Bolzano, la linea ha visto un nuovo sviluppo ed assume grande importanza per l'area interessata. La Provincia ha recuperato anche le stazioni storiche ed aggiunto nuove fermate, fino ad arrivare all'inaugurazione della "nuova" linea nel 2005.

L'**elettrificazione** della linea ferroviaria della Val Venosta costituisce un progetto chiave della rete ferroviaria altoatesina e consentirà di raggiungere obiettivi importanti per il trasporto pubblico perché permetterà il raddoppiamen-

to della capacità, il cadenzamento semi-orario delle corse, possibili collegamenti diretti tra Malles, Milano e Bolzano, nonché di avere materiale rotabile uniforme in tutta la provincia e un elevato comfort di viaggio per tutti i passeggeri.

I lavori necessari all'elettrificazione della linea prevedono: l'adeguamento dei marciapiedi fino a una lunghezza di 125 m (finora completati a Spondigna, Lasa e Silandro); la realizzazione di sottopassi, già conclusi a Spondigna e Lasa; l'innalzamento di 1.500 piloni per la linea di contatto per cui sono attualmente in corso le autorizzazioni comunali; l'abbassamento dei binari nelle gallerie; la creazione di una sottostazione di trasformazione; il raddrizzamento del tracciato nei pressi di Lasa; la ristrutturazione della stazione di Malles, consentendo un eventuale prolungamento della linea a ovest; l'acquisto di nuovi treni tritensione, a 3 kV CC, 15 kV CA, 25 kV CA per il servizio sulle reti RFI (Italia), ÖBB (Austria), Val Venosta e BBT. I treni in Val Venosta risponderanno a moderni standard europei con alimentazione a corrente alternata a 25 kV e sistema di sicurezza ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Inoltre, il Tirolo e l'Alto Adige si sono impegnati, in una risoluzione congiunta, ad attivare un collegamento regionale continuo a intervalli di mezz'ora tra Innsbruck e Bolzano entro il cambio di orario del 2027.

6 Per i primi 1.000 km percorsi si paga 12 centesimi a km, tra i 1.001 ed i 2.000 km la tariffa è di 8 centesimi, tra i 2.001 ed i 10.000 km percorsi la tariffa è di 3 centesimi al km, scende a 2 centesimi tra i 10.001 e i 20mila km, mentre oltre i 20.001 km è 0.

## 8.2 “MI MUOVO” IN EMILIA-ROMAGNA

In Emilia-Romagna, sin dal settembre 2008, è possibile usufruire di **biglietti e abbonamenti a integrazione tariffaria su scala regionale**. Inizialmente sono stati lanciati due titoli di viaggio di abbonamento annuale integrato chiamati “Mi Muovo” e “Mi Muovo studenti”.

Il primo permette di utilizzare il servizio ferroviario regionale per un percorso prestabilito e di muoversi sulle reti urbane del trasporto pubblico delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti della Regione Emilia-Romagna, come Imola, Faenza e Carpi, senza limitazioni di corse. Dal gennaio 2010 è stato introdotto il sistema a Ferrara e soprattutto a Bologna con ottimi risultati anche di vendita dei biglietti ed una vera integrazione tra treno, autobus urbano ed extraurbano; proprio per sviluppare ulteriormente il sistema di integrazione tariffaria e modale la Regione Emilia-Romagna ha promosso il progetto di “bike sharing & ride” regionale denominato “Mi Muovo in bici”, grazie all’adesione dei Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti. Da settembre 2018 la carta “Mi Muovo” è diventata anche un borsellino elettronico per tutti i cittadini, per acquistare biglietti singoli di autobus e treni regionali.

**Tutti gli abbonati**, mensili o annuali, al servizio ferroviario regionale **non devono più pagare un doppio abbonamento ma possono viaggiare gratuitamente sugli autobus di 13 città** (i 9 capoluogo più Imola, Carpi e Faenza) se queste sono il punto di partenza o arrivo del proprio abbonamento ferroviario. Si tratta di un risparmio medio annuo di circa 180 euro per 36 mila abbonati, studenti e lavoratori pendolari.

L’integrazione tariffaria “Mi muovo tutto treno”, nata nel 2019, nasce invece per andare in contro alle esigenze di chi utilizzava treni a

media-lunga percorrenza come i Frecciabianca, sostituiti poi da Frecciarossa, più costosi. L’integrazione è stata modificata dal 2021 e prevede ora l’integrazione dei servizi ferroviari AV di categoria Frecciargento sulla linea convenzionale Rimini-Bologna-Milano con i servizi ferroviari regionali. È anche possibile acquistare abbonamenti mensili ai treni Frecciarossa/Frecciargento (nelle tipologie previste per giorno e per fascia oraria), Frecciabianca o Intercity con estensione regionale, ad un costo maggiorato del 5%, che consentono di viaggiare, con la stessa validità e sulla me-esima relazione, anche sui treni regionali. La Regione rimborsa, agli abbonati residenti in Emilia-Romagna, una quota del prezzo pagato per tali abbonamenti, con un impegno finanziario di circa 150.000 euro annui.

Per i pendolari dell’Alta Velocità Bologna-Firenze la Regione Emilia-Romagna riconosce ai propri residenti che abbiano acquistato abbonamenti mensili un rimborso di 45 euro al mese.

In questa regione è presente anche “Salta su!”, l’abbonamento del trasporto pubblico gratuito per gli studenti e le studentesse residenti in Emilia-Romagna e iscritti/e alle scuole primarie, scuole secondarie di primo e secondo grado, paritarie e istituti di formazione professionale, anche situate al di fuori dei confini regionali. L’abbonamento, con validità annuale fissa, copre l’intero percorso casa-scuola. L’impegno finanziario per la Regione Emilia-Romagna per questa iniziativa è di circa 25 milioni di euro l’anno.

## 8.3 LA RIAPERTURA DELLA MORTARA-CASALE E DELLA ASTI-ALBA

Dopo 12 anni di sospensione del servizio sono state riattivate le linee Casale-Mortara e Asti-Alba.

Nel primo caso, grazie ad un investimento di 3 milioni di euro all'anno per garantire il servizio, sono presenti **14 corse giornaliere** che garantiscono a questa parte del Piemonte anche un collegamento più rapido con la città di Milano. Vengono, infatti, garantite (salvo ritardi o soppressioni) le coincidenze a Mortara con i treni per Milano Porta Genova.

Inoltre, con l'avvio del servizio ferroviario sono stati modificati gli orari della linea bus 406 Asti-Casale-Mortara che continua a garantire la mobilità delle località intermedie non servite dal treno.

Per la linea ferroviaria Asti-Alba sono **12 le corse giornaliere**, grazie a un investimento anche in questo caso di 3 milioni di euro all'anno. La linea, lunga 33,6 km, era stata sospesa 12 anni fa per problemi all'infrastruttura e per i tagli al servizio effettuati su molte linee piemontesi. In questi anni, su richiesta della Regione, Rfi ha investito 13 milioni di euro per i lavori di messa in sicurezza della linea e per renderne possibile la riattivazione.

Le fermate di Asti, Isola d'Asti, Costigliole, Castagnole, Neive e Alba, creano un **bacino d'utenza complessivo di 120mila persone** a cui è ora offerto un servizio complessivo di oltre 100mila chilometri/treno all'anno effettuato da Trenitalia.

## 8.4 FERROVIE APPULO LUCANE: UNA NUOVA STAZIONE E CINQUE NUOVI TRENI NEL 2023

È stata inaugurata il 3 marzo 2023 la **nuova stazione di Ferrovie Appulo Lucane ad Avigliano (PZ)**, i cui lavori sono durati meno di un anno, per un costo di 437mila euro. La banchina è stata allungata e rialzata, è stata recuperata la pensilina metallica esterna, installata la biglietteria automatica, ristrutturati gli interni con l'installazione di tornelli, monitor informativi, connessione wi-fi gratuita, percorsi tattili e l'eliminazione di tutte le barriere architettoniche.

Nel corso del 2023 FAL ha inaugurato anche **5 nuovi treni a tre casse dedicati alla linea Bari-Matera**, per un investimento di circa 30 milioni di euro (risorse FSC 2014-2020 e PO FESR). Ogni treno può trasportare circa 150 passeggeri ed è caratterizzato da livree che ri-

portano foto dei paesaggi e dei Comuni attraversati dalla tratta ferroviaria.

Sono in campo ulteriori investimenti per efficientare l'infrastruttura anche con fondi PNRR (circa 40 milioni di euro).



**Pendolaria** è la storica campagna di denuncia di Legambiente dedicata ai treni regionali e locali, al pendolarismo ed alla mobilità urbana, nata per contribuire a creare un trasporto ferroviario regionale e locale moderno, per città meno inquinate e più vivibili.

Sono circa **3 i milioni di pendolari**, al 2019, che ogni giorno si spostano in treno per raggiungere i posti di lavoro e di studio tra carrozze sovraffollate, degrado, ritardi. Anno per anno facciamo il punto sul trasporto pendolare nel nostro Paese denunciando l'inadeguatezza del servizio, proponendo soluzioni concrete per un trasporto ferroviario regionale e locale moderno, **al passo con l'Europa**. Chiunque ha avuto la possibilità di viaggiare negli ultimi anni in una qualsiasi città europea ha avuto la possibilità di apprezzarne la qualità e l'efficienza del servizio ferroviario regionale, notando un costante miglioramento di questi servizi. Una ragione sta sicuramente nel vero ritardo infrastrutturale del nostro Paese che ha i suoi dati più rilevanti proprio nelle aree urbane.

Si tratta di un'**Italia a due velocità**: il successo dei Frecciarossa da una parte e i tagli a Intercity e treni regionali dall'altra con una forte emergenza al sud. In Italia aumentano le persone che viaggiano in treno, ma con dinamiche molto differenti da nord a sud. Un Paese dunque con sempre più treni di serie A e B, dove si evidenzia in alcune città una vera e propria emergenza per i pendolari, mentre al sud come una grande questione nazionale.

[legambiente.it](http://legambiente.it)

