

OLTRE L'IDROGENO E LA MITICA PESCARA-ROMA: IN ABRUZZO TRENI VECCHI, POCHI PASSEGGERI, ZERO FONDI

4 Marzo 2022



L'AQUILA - In Abruzzo alla ribalta del dibattito politico, in tema di trasporto ferroviario, è oramai da un buon trentennio, l'eterna questione del raddoppio della direttrice Pescara-Roma, oggetto di tradizionali e iperboliche promesse elettorali, e di cui ora c'è almeno c'è un progetto di massima da svariati miliardi e che potrà diventare realtà tra non meno di 15 anni, se andrà tutto liscio, con il corollario della necessità di collegare L'Aquila e Teramo a questa direttrice per evitare l'isolamento.

E urla di gioia bipartisan tra la classe politica ha suscitato lo studio di fattibilità della tratta ferroviaria L'Aquila-Tagliacozzo, inserito tra le condizioni necessarie per la stesura e l'attuazione del contratto di programma tra il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rfi. Anche qui per vedere forse l'opera realizzata tra venti anni. Con il Piano nazionale riprese e resilienza è poi arrivato il progetto futuribile sulla novecentesca ferrovia Terni-L'Aquila-Sulmona, che vedrà sfrecciare un giorno niente meno che da un treno all'idrogeno, anche qui al costo di una vagonata di soldi.

Poi, calando a terra lo sguardo, sulla quotidianità di tanti pendolari, in particolare nelle aree interne, che prendono o vorrebbero prendere i treni, pagati anche con le loro tasse, è una utile lettura e un bagno di realtà l'ultimo rapporto Pendolaria, presentato da Legambiente.

Si scopre infatti che nel 2020 la Regione Abruzzo è una di quelle che ha stanziato zero euro, per sostenere il trasporto ferroviario locale, gestito per 265 corse da Trenitalia, e 42 dalla Sagritana, divisione ferro della società regionale dei trasporti Tua, in una situazione in cui finanziamenti statali hanno visto una diminuzione tra il 2009 e il 2019 del 21,5%.

La percentuale dei binari singoli rispetto a quelli doppi è poi in Abruzzo dell'81%, quando la media italiana del 56,3%.

L'età media dei treni circolazione sono anche qui tra i più alti d'Italia, di 21,4 anni.

Non stupisce quindi che nella Regione verde dei Parchi che si vanta di essere sostenibile e ed ecofriendly, e di avere montagne e mare distanti appena una ora - ovviamente se si possiede un'automobile - dal 2009 al 2020, l'utilizzo del treno è diminuito del 19%, mentre in Italia è aumentato del 6%. Del resto, per ridurre i tempi di percorrenza tra la costa le aree interne, si è ben pensato di tagliare un buon numero di fermate nelle piccole stazioni delle valli, per risparmiare qualche minuto, con buona pace della retorica della necessità di ripopolare i paesi, e di diventare attrattivi per il turismo, che predilige sempre più il treno per andare alla scoperta dei territori.

Lautamente finanziato con i fondi del post-terremoto anche le stazioncine lungo la tratta aquilana della ferrovia, ora sono popolate solo da ortiche, in attesa della realizzanda metropolitana di superficie che dovrebbe collegare il capoluogo con le frazioni e il contado.

In un quadro preoccupante, un raggio di luce, è stato comunque la firma, nella stazione ferroviaria di Lanciano, del contratto

di acquisto di tre nuovi treni elettrici con 305 posti a sedere ciascuno da parte della divisione treni della Tua, nonché dei nuovi impianti tecnologici e di sistemi di sicurezza che saranno installati sulle infrastrutture ferroviarie. E non molto altro.

Interessante nel rapporto il capitolo dedicato ai finanziamenti pubblici: “C’è una ragione precisa che spiega come mai i passeggeri sui treni non siano cresciuti a ritmi maggiori e che, anzi, in alcune Regioni siano calati: le risorse per il servizio di trasporto regionale sono diminuite”, si legge innanzitutto: infatti i finanziamenti statali per il servizio ferroviario regionale hanno visto una diminuzione tra il 2009 ed il 2019 del 21,5%, mentre i passeggeri crescevano di oltre l’8%.

Per i trasporti su gomma 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.

Mentre per il 2021 si sono aggiunti 390 milioni di euro aggiuntivi previsti dal Decreto Ristori, scaturiti dall’emergenza pandemica, dei quali una quota fino a 190 milioni ha riguardato il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, anche destinato a studenti.

La responsabilità di questa situazione è però anche delle Regioni, dice Legambiente, a cui da oltre 15 anni sono stati trasferiti poteri e risorse sul servizio ferroviario locale.

“In particolare, le Regioni hanno la responsabilità di definire il Contratto di Servizio con i gestori dei treni. 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. Le differenze tra le diverse parti del Paese nell’offerta di servizio sono legate proprio alla diversa spesa prevista dalle Regioni per il servizio ferroviario ed il materiale rotabile”, si legge nel rapporto.

Mediamente, per il 2020, gli stanziamenti sono stati pari allo 0,34% del bilancio regionale, in diminuzione rispetto allo 0,65% dell’anno precedente e sugli stessi livelli del 2018 (0,33%).

Nell’ultimo bilancio solo la Provincia Autonoma di Bolzano ha stanziato più dell’1% per i pendolari, grazie a 58,3 milioni destinati al servizio per Trenitalia e SAD, mentre sono 5,32 i milioni per il materiale rotabile.

Da sottolineare il risultato della Puglia, con lo 0,5% di stanziamenti rispetto al bilancio, visto il costante finanziamento negli ultimi anni verso i 5 gestori presenti in questa regione, sia per servizi aggiuntivi sia per il materiale rotabile, per un totale di circa 70 milioni di euro.

Sicuramente non all’altezza della quantità di pendolari presenti sono i finanziamenti aggiuntivi di Regioni quali Veneto, Lazio e Piemonte (tra lo 0,16 e lo 0,03%), ma ancor peggio è la performance di Abruzzo, Molise e Umbria dove quanto proviene dai trasferimenti statali per i Contratti di Servizio è l’unica fonte di finanziamento per i pendolari.

Passiamo età media dei treni.

Al sud sono più vecchi, con un’età dei convogli nettamente più alta (19,2 anni, rispetto agli 11,7 anni del Nord).

Si trovano poi casi come quello dell’Abruzzo, dove l’età media è di 21,4 anni, in buona compagnia assieme a Molise (21,9), Calabria (21,3), Campania (20,7) e Umbria (20,6).

In Lombardia, che ha la flotta più grande d’Italia, l’età media scende a 16,7 anni grazie all’immissione dei nuovi treni “Caravaggio” e “Doninzetti”, ma continua a pesare in particolare il divario generazionale: oltre il 40% ha una media di oltre 35 anni, mentre circa il 45% è composto da treni nuovi (con una media di 5 anni).

Infine l’utilizzo del treno, che non può dipendere solo dalle abitudini dei cittadini, ma dalla qualità e capillarità del servizio.

Lo spostamenti sui convogli regionali è aumentato in Italia tra il 2011 ed il 2019 del 6%, ma con numeri molto diversi nelle Regioni in termini di servizio e di andamento dei passeggeri, anche perché il numero delle corse in circolazione ogni giorno è cresciuto solo dell’1,7%.

In alcune Regioni il numero di spostamenti in treno è quasi raddoppiato in questi anni.

Basti citare la crescita dal 2011 in Emilia-Romagna (passata da 141.000 a 215.000), in Trentino da 13.000 a quasi 27mila, in Alto Adige da 24.200 a circa 30mila, in Puglia da 108.100 ad oltre 150.000, in Friuli-Venezia Giulia con un +32,3% e quasi 29mila viaggiatori al giorno ed in Lombardia da 650.000 ad 820.000.

In Alto Adige, nelle linee riqualificate i passeggeri sono triplicati (da 11.150 nel 2010 a quasi 30.000) con un +167% e continuano ad aumentare le corse e gli investimenti, come quelli per l'elettificazione della linea della Val Venosta.

In molte regioni però il numero di persone che prende il treno e il trasporto pubblico locale, lasciando a casa l'auto, è fermo, o addirittura diminuito.

Tra queste regioni anche l'Abruzzo, con un meno 19% e con flessioni record in Campania (-43,9%), Basilicata (-35%) e Calabria (quasi -25%)