

TRENI IN ABRUZZO: DRASTICO CALO VIAGGIATORI "ORA POLITICHE INCISIVE PER CAMBIAMENTO"

3 Febbraio 2020



L'AQUILA - Cresce la mobilità su ferro: agli italiani il treno piace e dove si investe il successo è garantito, da Nord a Sud, dall'alta velocità alle linee metropolitane. Per i pendolari c'è una buona notizia, sono in arrivo nuovi treni, ma al Meridione e per chi sta fuori dalla rete veloce i problemi rimangono rilevanti.

Ad aumentare sono, infatti, anche le differenze tra le Regioni e le diverse parti del Paese e la dotazione di trasporto su ferro delle aree urbane rimane rilevantissima rispetto all'Europa e una delle cause dello smog che attanaglia le città italiane.

Legambiente ha presentato questa mattina a Pendolaria 2019, il suo rapporto annuale sul trasporto ferroviario in Italia, per fare il punto su che cosa si muove e che cosa no sulla rete, in termini di soldi, convogli e persone, e approfondire i risultati prodotti dagli investimenti.

"La nuova Commissione europea - dichiara Giuseppe Di Marco, presidente Legambiente Abruzzo - si è impegnata per un piano di investimenti da mille miliardi di euro per raggiungere i target fissati con l'Accordo di Parigi sul Clima e fermare la crescita della temperatura del Pianeta. I trasporti sono l'unico settore che in Italia ha visto crescere le emissioni dal 1990 ad oggi; dobbiamo scegliere di accelerare il cambiamento della mobilità con politiche più incisive e l'obiettivo di raddoppiare il numero di viaggiatori giornalieri su treni regionali e metropolitane, dagli attuali 5,7 a 10 milioni. Il cambiamento della mobilità è imprescindibile per conseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 fissati dall'Unione europea al 2030 e al 2050 in cui si dovrà aver raggiunto la totale decarbonizzazione".

Il 2019 è stato per il nostro trasporto ferroviario un anno particolare: ha celebrato i dieci anni dall'entrata in funzione delle linee ad alta velocità e diversi cambiamenti tanto sulle linee nazionali, con la concorrenza tra treni veloci, quanto nelle Regioni, che hanno ormai tutte un contratto di servizio con gli operatori del servizio ferroviario.

I numeri sono in aumento sia per i treni a lunga percorrenza, in particolare con il clamoroso successo dell'alta velocità, sia per i treni regionali e le linee metropolitane laddove presenti. Cinque milioni e 699mila persone prendono ogni giorno in Italia treni regionali e linee metropolitane. Nel 2018, rispetto all'anno precedente, circa 45mila persone in più hanno preso i treni regionali (+1,6%) e anche coloro che utilizzano le linee metropolitane sono aumentati, con quasi 65mila viaggiatori giornalieri in più (+2,4%).

Nel 2014 il numero di viaggiatori era complessivamente di 5,1 milioni, per cui si deve segnalare una crescita dell'11,7% in cinque anni. Nel dettaglio, i passeggeri che usufruiscono del servizio ferroviario regionale sono 2 milioni e 919mila, di cui 1,413 milioni utilizzano i convogli di Trenitalia e 1,506 milioni quelli degli altri 20 concessionari. L'aumento di passeggeri sui treni regionali dal 2010 a oggi è stato dell'8,2%. Due milioni e 78mila persone al giorno prendono, invece, le metropolitane presenti in 7 città italiane (Milano, Roma, Napoli, Torino, Genova, Brescia e Catania), con un aumento complessivo di quasi 65mila passeggeri tra il 2018 e il 2017, dovuto in particolare alle linee di metro di Milano, Catania e Brescia dove si registra una crescita costante e consistente.

Il numero di coloro che invece ogni giorno prendono il treno per spostarsi su collegamenti nazionali è di circa 50mila persone sugli Intercity e 170mila sull'alta velocità tra le Freccie di Trenitalia ed Italo. I numeri sono complessivamente in aumento, ma

con rilevanti differenze: mentre sugli Intercity tra il 2010 ed il 2018 abbiamo una riduzione che sfiora il 46%, sulle Frecce di Trenitalia si verifica un +114%, incluso Italo che è in forte crescita. In 10 anni il bilancio dell'alta velocità è imponente: i numeri sono cresciuti di anno in anno, grazie al raddoppio della flotta dei treni AV: 74 nel 2008, 144 nel 2019. I passeggeri trasportati sui treni AV di Trenitalia sono passati dai 6,5 milioni del 2008 a 40 milioni nel 2018, con un aumento del 517%. Ma anche i dati del trasporto regionale sono significativi. Il numero dei passeggeri sui convogli regionali è aumentato dell'8,9%, 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'1,8%.

Tra le diverse parti d'Italia perdurano, tuttavia, differenze enormi nella qualità e nell'offerta del servizio ferroviario. In alcune aree il servizio è tra i più competitivi al mondo, come tra Firenze e Bologna dove l'offerta, per quantità e velocità dei treni, non ha paragoni in Europa; ma fuori dalle direttrici principali dell'alta velocità e dalle Regioni che in questi anni hanno investito, la situazione del servizio sta peggiorando, con meno treni in circolazione e, di conseguenza, meno persone che prendono il treno.

In particolare il Meridione continua a soffrire di un'assenza di progetto.

In Abruzzo si registra un calo dei viaggiatori al giorno di ben il 24,40% in meno, nel 2011 erano 23.530 mentre al 2018 solo 17.782.

Numerosi sono gli interventi necessari sulle storiche linee ferroviarie che devono essere intrapresi. In particolare si tratta di velocizzare e potenziare le linee con interventi mirati da un lato ad ammodernare la rete regionale e dall'altro a diminuire gli elevati tempi di percorrenza che al momento rendono non competitivo per i pendolari viaggiare in treno.

Tra gli interventi prioritari vi sono la velocizzazione e potenziamento della linea Pescara-Avezzano, una direttrice percorsa ogni giorno da migliaia di pendolari che nell'ingresso a Roma si moltiplica in maniera esponenziale con i pendolari di tutta l'area Est. Il problema è che i treni sono pochissimi e lenti a fronte di un'offerta di autolinee ricca e con tempi veloci. L'elettrificazione della linea Sulmona-L'Aquila-Rieti-Terni, collegamento trasversale del centro Italia che non ha treni diretti.

Il cambio è infatti obbligatorio a L'Aquila ed in totale il tempo di percorrenza supera le 3 ore per 164 km (54 kmh di velocità media). La linea è interamente a binario unico e non elettrificata. Mentre tra gli interventi effettuati registriamo le due nuove stazioni: L'Aquila Sassa Nucleo Sviluppo Industriale e L'Aquila San Gregorio che permettono di offrire nuove opportunità di viaggio per i pendolari e maggiore capillarità nei collegamenti, poste rispettivamente sulla linea Terni-Rieti-L'Aquila e sulla L'Aquila-Sulmona sono state realizzate in meno di diciotto mesi ed hanno richiesto un investimento complessivo di RFI di circa 2 milioni di euro.

Nuovo look anche per la stazione di Sulmona con un importante intervento di riqualificazione, sia strutturale che funzionale, che ha visto l'utilizzo di nuove soluzioni architettoniche e tecnologie innovative, incluso l'installazione di monitor a led, altoparlanti, ascensori e un percorso sensoriale per i non vedenti. L'intervento è stato realizzato da Rete Ferroviaria Italiana in circa sei mesi e con un investimento di 7 milioni di euro.

Tra le buone pratiche di intermodalità bici-treno si annovera Pescara centrale in quanto bike green station. Infatti propone servizi di ciclo noleggio, riparazione e velo parcheggio custodito e a tariffe agevolate per chi viaggia in treno, oltre ad un centro multiservizi, ecosportello ed info-point turistico che ha trasformato la stazione in uno spazio polifunzionale al servizio non solo dei viaggiatori ma di tutta la città.

Un successo anche la riapertura della Transiberiana d'Italia, la linea ferroviaria Sulmona-Castel di Sangro che in quattro anni a visto oltre 50mila passeggeri, con un boom impressionante durante il 2018 di 20.000 passeggeri.

“Il quadro che emerge – aggiunge Di Marco – è quello a cui si dovrebbe guardare per il futuro del trasporto ferroviario, dove per i cittadini che ogni giorno prendono il treno è possibile avere un solo abbonamento o biglietto per muoversi, una facile connessione con gli altri mezzi di trasporto, la possibilità di portarsi una bici, orari cadenzati e facili da memorizzare, stazioni rinnovate e materiale rotabile moderno, linee potenziate. La possibilità di avere treni nuovi, moderni ed efficienti, insieme al tema delle infrastrutture urbane sono indubbiamente i due punti cardine su cui puntare per un adeguato svolgimento del trasporto ferroviario”.

Nelle aree urbane spicca il maggior ritardo infrastrutturale italiano rispetto ai Paesi europei. La nostra dotazione di linee metropolitane si ferma a 247,2 chilometri (in 7 città in cui vivono circa 15 milioni di persone), lontano dai valori del Regno Unito (oltre 672 km), della Germania (649,8) e della Spagna (609,7). Solo in Italia il dibattito politico sui trasporti e le infrastrutture ignora completamente le aree urbane; è qui che bisognerebbe concentrare gli investimenti, ma non avviene. I

dati Istat raccontano che 25,8 milioni di persone (il 42% della popolazione nazionale) vivono nelle 16 principali aree metropolitane e conurbazioni italiane, dove si registra la quota prevalente degli spostamenti delle persone e dove il tasso di auto di proprietà è tra i più alti al mondo: 70,7 veicoli ogni 100 abitanti.

Ma non basta disporre di linee metropolitane, occorre anche che i treni metropolitani passino con la giusta frequenza, per garantire un'offerta di qualità. Occorre cambiare le priorità infrastrutturali del nostro Paese e recuperare i tagli al trasporto ferroviario. Dal 2000 a oggi nulla è cambiato nel dibattito sulle priorità infrastrutturali italiane, con un'attenzione che ci si concentra sempre sulle grandi opere: dal 2002 al 2017 i finanziamenti statali hanno premiato per il 60% gli investimenti in strade e autostrade.

Emblematici sono i dati degli interventi realizzati dal 2010 al 2017: 275 km di autostrade, a cui si aggiungono altri 1.543 km di strade nazionali, a fronte di 70 chilometri di metropolitane e 34,5 km di tram. Dal 2016 ad oggi la ripartizione dei finanziamenti è in parte cambiata, per il superamento della Legge Obiettivo e per l'approvazione nella scorsa legislatura, grazie al Ministro Delrio, di finanziamenti per lo sviluppo del trasporto rapido di massa. In attuazione del DM 22/12/2017 e dei fondi europei FSC sono stati ripartiti 4,2 miliardi di euro per investimenti nelle città. Inoltre a dicembre 2019 sono stati ripartiti ulteriori 2,3 miliardi di Euro per interventi in attuazione della Legge di Bilancio 2018.

La novità è che per la selezione di questi interventi è stata definita una procedura che verifica la coerenza con le Linee guida del MIT per la valutazione degli investimenti pubblici. 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 a 4,8 miliardi nel 2019.

Nella XVII legislatura per il servizio del trasporto pubblico locale la dotazione di risorse è stata resa strutturale e svincolata dall'andamento dell'accisa, in modo da superare l'incertezza delle oscillazioni e il legame con i consumi di benzina e gasolio.

La dotazione del Fondo Nazionale TPL è pari a 4.876.554 euro per il 2019 ed a 4.875.554 euro per il 2020, risorse del tutto inadeguate per potenziare il trasporto ferroviario regionale e gli investimenti indispensabili a recuperare la differenza dagli altri Paesi europei.

LE PRIORITÀ DI LEGAMBIENTE PER IL RILANCIO DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Più treni sulla rete ferroviaria. Per rendere attraente il trasporto su ferro occorre programmare un potenziamento dell'offerta a partire dai segmenti con maggiore domanda per arrivare a un treno ogni 8-15 minuti sui treni regionali nelle linee più frequentate a un treno ogni 3-4 minuti sulle metro e poi sui tram e le altre linee regionali.

Priorità agli investimenti infrastrutturali nelle città. Nel 2019 non è stato inaugurato neanche un chilometro di linee di metropolitane e nel 2018 solo 0,6 km. Per colmare il gap attuale con gli altri grandi Paesi europei dobbiamo decidere che la priorità dei prossimi anni è costruire 200 chilometri di metro, 250 di tram, 300 di linee suburbane.

Un piano per muoversi al Sud in treno. La proposta prevede di garantire un servizio cadenzato con almeno un treno ogni ora e nuovo materiale rotabile, lungo le direttrici principali che collegano città, porti e aeroporti. In particolare per rilanciare il trasporto ferroviario servono almeno 500 milioni di euro all'anno da destinare al fondo per il TPL e il trasporto ferroviario regionale; garantire che almeno 2 miliardi di euro all'anno dei fondi introdotti nelle ultime Leggi di Bilancio per gli investimenti dello Stato siano indirizzati a un programma di nuove linee di tram e metropolitane nelle città; aggiungere agli investimenti previsti almeno 600 milioni di euro all'anno per continuare nel rinnovo del parco circolante regionale, per le metropolitane e tram, per gli Intercity, per le Frecce da introdurre nelle linee al sud.

Le risorse ci sono, si legge ancora nel rapporto: si possono recuperare dai sussidi all'autotrasporto, dagli introiti delle autostrade, dalla cancellazione di investimenti sbagliati (come quelli per nuove autostrade al nord). E in questa direzione dovrebbe andare anche la revisione delle priorità infrastrutturali dei prossimi anni di Anas e delle concessionarie autostradali, per indirizzare la spesa verso la manutenzione e gli investimenti davvero necessari), dai bilanci delle Regioni che devono far crescere la spesa nel bilancio per portarla al 5% in modo da prevedere obiettivi più ambiziosi nei Contratti di servizio.