

## **Quei mille treni rimasti sulla carta. Com'è difficile fare a meno dell'auto. Il rapporto "Pendolaria" di Legambiente sul trasporto ferroviario locale**

ROMA - I pendolari chiedono più treni e un servizio migliore, ma Stato e Regioni si ostinano a dirottare gli esigui fondi disponibili su strade, autostrade e grandi opere. E' quanto emerge dall'ultimo rapporto Pendolaria di Legambiente presentato a Roma. Ogni giorno 14 milioni di persone che viaggiano per lavorare o studiare si ritrovano a fare i conti con convogli lenti, fatiscenti, e sporchi. Stracolmi oltre i limiti di sicurezza e penalizzati dai treni superveloci.

Collegamenti inesistenti, fermate che mancano o sono lontane da raggiungere e tempi di percorrenza eccessivi rispetto a quelli dell'auto sono i motivi principali che orientano la scelta verso il mezzo privato, ma cresce il numero di pendolari disposto a passare al treno (e in generale al trasporto pubblico locale) se le condizioni di utilizzo fossero più decenti. Alla presentazione di Pendolaria, giunta nel 2008 alla sua terza edizione, hanno partecipato comitati di pendolari provenienti un po' da tutto il Paese, oltre agli assessori regionali di Piemonte, Campania, Emilia Romagna e Lazio e a rappresentanti delle istituzioni. Secondo il rapporto, sono circa due milioni i pendolari che quotidianamente si spostano in treno e rappresentano la fetta più grossa della domanda di trasporto ferroviario.

Domanda che però rimane insoddisfatta per la scarsità degli investimenti. Dal 2007 al 2008, i contributi statali a Trenitalia per il trasporto regionale sono scesi da 1.612 a 1.498 milioni di euro; anche il progetto dei mille nuovi treni, annunciato l'anno scorso, è rimasto lettera morta perché la Finanziaria non ha individuato i fondi. In nessuna regione l'ammontare degli stanziamenti per il servizio e per l'acquisto di nuovi mezzi raggiunge lo 0,4% del bilancio regionale. Nel 2008, la Toscana è stata quella che ha speso di più (0,38%), seguita dalla Lombardia (0,37%) e dalla Campania (0,25%). Il Lazio ha stanziato appena lo 0,02% mentre Calabria, Molise e Sardegna non hanno sborsato nemmeno un cent. Le situazioni più gravi si registrano in regioni come il Veneto, il Piemonte e lo stesso Lazio, che negli ultimi anni non hanno messo a disposizione alcuna risorsa aggiuntiva per rinforzare cifre bollate da Pendolaria come "ridicolmente basse".

Secondo Legambiente, la responsabilità è in parte del governo nazionale e di quello locale, che spendono troppo poco per la mobilità su ferro; l'altra parte di colpa va a Trenitalia, che si affanna a varare programmi di alta velocità, cercando di rimediare a decenni di politiche di trasporto distorte, e lasciando indietro il traffico pendolare. E chiedendo, in conclusione, più soldi allo Stato, pena l'aumento delle tariffe o il taglio dei treni, magari di quelli per il Sud, come paventa il sindacato Orsa Calabria (dal 14 dicembre, l'unico Eurostar Alta Velocità da Roma si fermerà a Lamezia Terme escludendo Reggio, il capoluogo, più grosso, e impiegherà 5 ore e 7 minuti contro le 3 ore e 59 pubblicizzate).

L'amministratore delegato di Fs Mauro Moretti - che rifiuta il confronto e non ammette repliche - sostiene che solo l'erogazione di nuovi fondi e con l'equiparazione dei contributi statali alla media europea il trasporto regionale per ferrovia, potrà essere rigenerato, soprattutto in termini di treni mezzi. Oggi, il contributo per ogni passeggero trasportato è di 11,8 cent a chilometro: stando a Moretti ce ne vorrebbero 14,5. Per quanto riguarda la puntualità, va ricordato che le Fs hanno modificato le norme di circolazione in modo da garantire ai treni pendolari l'arrivo a destino in orario, specie nelle fasce cruciali 6-9 e 17-19, in cui anche gli Eurostar si bloccano per dare la precedenza. Ma tutto ciò non risolve quello che per

Legambiente resta il problema cruciale, sottolineato anche dal ministro "ombra" del Pd Ermete Realacci. Cioè l'erogazione massiccia di finanziamenti ancora troppo sbilanciati a favore della strada. "I soldi sono pochi e vanno selezionati - ammette Realacci - ma la priorità assoluta va al trasporto dei pendolari su ferro, concertato in un rapporto di trasparenza tra e Ferrovie e il Paese".

Infatti, il 70 per cento dei fondi stanziati dai governi precedenti sono finiti nel traffico gommato. Con la Finanziaria attuale invece, nel 2009 verranno sottratte risorse tanto ad Anas (355 milioni), quanto a Rfi (1.138 milioni), mentre l'elenco delle priorità del governo Berlusconi vede ai primi posti il Ponte sullo Stretto (6 miliardi la spesa prevista, proprio quanto costerebbe il progetto dei 1000 treni per i pendolari), le autostrade e l'Alta Velocità. Assenti gli investimenti per le aree urbane e per il servizio ferroviario pendolare. Legambiente chiede, da parte sua, maggiori risorse per la rotaia, l'acquisto dei famosi mille treni regionali (per i quali ha organizzato una raccolta di firme), più spese a favore delle metropolitane e dei tram nelle grandi città. Infine, l'istituzione una carta dei diritti dei pendolari che fissi gli obiettivi del servizio, i diritti dei cittadini utenti, le condizioni minime di informazione, i livelli di qualità e il rimborso per disfunzioni e disagi.

