

«Pendolari, un treno ogni tre arriva in ritardo». Il rapporto contestato da Fs. Legambiente: si spostano per lavoro ogni giorno più di due milioni e mezzo di italiani.

ROMA. I pendolari: un popolo tartassato ma in aumento. Quelli che si muovono ogni giorno sono 2 milioni e 630mila, 200.000 in più (8,2%) rispetto al 2007. Gli investimenti pubblici in infrastrutture, però, prendono per i due terzi (67%) altra vie, quelle delle strade e autostrade. Lo sostiene Legambiente che nel suo Rapporto

annuale Pendolaria 2009, fa le pulci alle Regioni che non investono nel trasporto locale, dedicando «meno dello 0,1% del bilancio ai pendolari». Al Veneto la maglia nera (0,04%), la Campania quella che ha investito di più (1,52%). Resta immutato il capitolo ritardi. Un treno pendolare ogni tre in Italia arriva in ritardo: su 1.216 convogli, 430 (35%) superano i cinque minuti. Va meglio a Roma (54%) che a Milano (57%), entrambe in cima alla classifica delle attese nel monitoraggio, effettuato in 13 stazioni di 11 città. Seguono Palermo (43%),

Salerno (37%), Torino (32%) e Messina (30%) e Genova (18%). C'è però, secondo Legambiente, un colpevole preciso dei disagi dei pendolari, ed è la strada. «L'Italia è l'unico paese in Ue che finanzia strade e autostrade con risorse doppie rispetto a quelle per ferrovie nazionali e regionali» dice Edoardo Zanchini, responsabile trasporti di Legambiente. Dal 2001 ad oggi tutti i governi hanno riversato il 67% delle risorse per infrastrutture alle strade. E su questo trend si sono messe le Regioni, «la metà delle quali non spende per i propri pendolari nemmeno lo 0,1% del bilancio. Il Veneto spende molto più per i veneti nel mondo che per i veneti pendolari nel Veneto» ha detto Zanchini. «Una vera strategia per far crescere il traffico su gomma in Italia» afferma Legambiente. Abruzzo, Basilicata, Calabria negli ultimi 7 anni non hanno stanziato alcuna risorsa per la ferro- via. Liguria, Friuli, Molise, Sicilia hanno destinato il 99% delle risorse ai cantieri stradali. E

ancora, denunciano gli ambientalisti, nella Finanziaria ci sono ben 400 milioni per gli autotrasportatori e 470 milioni per il Ponte sullo Stretto, oltre a 1,2 miliardi già stanziati dal Cipe. Mentre opere necessarie per decongestionare i grandi centri urbani come l'anello ferroviario di Roma, i passanti ferroviari di Torino e Palermo, i potenziamenti dei binari a Milano, Bologna, Bari, restano solo progetti. Il gap infrastrutturale dell'Italia rispetto all'Eu-ropa e soprattutto evidente nelle infrastrutture per il trasporto pendolare: «La rete metropolitana delle città italiane è con soli 161,9 km, la più corta in Ue. Lo stesso per le ferrovie suburbane che contano 591,7 km in totale. Pochissimi rispetto ai 2033 km della Germania per esempio». «Per la vita disagiata del pendolare, i nuovi treni annunciati da Fs sono una piccola goccia nel mare delle necessità, mentre il progetto mille treni lanciato 2 anni fa è rimasto sulla carta» dice Legambiente ricordando la gara da due miliardi lanciata da Fs per 400 nuove carrozze a due piani e il rinnovamento di 100 locomotori, più altri 150. L'obiettivo, per la sfida del taglio di CO2, è di «arrivare a 4 milioni di pendolari nel 2020». In che modo? Con l'idea del fondo, lanciata dall'amministratore delegato di Fs Mauro Moretti. Un centesimo in più a km per ogni pendolare, pari a un euro ogni 100 chilometri, per un totale di un miliardo di euro, il tutto in un fondo da destinare solo a investimenti a favore del trasporto regionale. Moretti ha assicurato che le risorse «non

serviranno per pagare gli stipendi o coprire le spese». La proposta ora al vaglio delle Regioni. Intanto Ferrovie dello Stato, in una nota, ha voluto smentire le cifre diffuse da Legambiente sui ritardi dei treni: «I dati sulla puntualità non sono attendibili - dice Fs - i campioni usati non sono sufficientemente rappresentativi e non scientifici».