

Viaggiare in treno, l'Italia che sfreccia e quella che pendola

«13 dicembre 2009: termina il conto alla rovescia e si completa la rivoluzione della mobilità italiana. Con l'attivazione delle nuove tratte veloci Bologna-Firenze e Milano-Novara entra a pieno regime la metropolitana veloce d'Italia». Con queste parole enfatiche le Ferrovie dello Stato sul loro sito annunciano il viaggio inaugurale dell'AV Torino-Salerno e un forte potenziamento dei treni veloci a partire dal prossimo orario ferroviario. Proprio nella stessa settimana Legambiente ha lanciato la sua campagna Pendolaria 2009, con cui ha monitorato lo stato dei disservizi e dei ritardi del trasporto regionale, coinvolgendo le associazioni dei pendolari. Secondo Trenitalia in questi undici mesi del 2009 l'Alta Velocità ha trasportato circa 11 milioni di passeggeri che significa circa 33.000 utenti al giorno, e con la nuova offerta per il 2010 si aspettano di raggiungere circa 41.000 passeggeri ogni giorno, per un totale di 15 milioni di passeggeri all'anno. (...) Un balzo significativo - non c'è che dire - di utenti veloci, per un servizio a prezzi di mercato e dalle percorrenze medie per viaggio assai elevate. Ma se confrontiamo questi numeri con i 2 milioni di pendolari che ogni giorno usano i treni regionali e metropolitani di Trenitalia (e che portano ogni anno a un totale di 730 milioni di passeggeri all'anno) appare chiara la sproporzione di mezzi, risorse e anche strategie delle ferrovie italiane. Naturalmente bisogna pesare questi numeri assoluti di utenti con i chilometri medi percorsi in modo da avere un quadro realistico di come vengono utilizzati la rete di RFI e i servizi di Trenitalia. (...) Ogni 10 utenti di Trenitalia, 5 sono del trasporto regionale, 2 della media e lunga percorrenza lenta, 2 usano l'alta velocità e 1 utilizza il trasporto intercity. Dalla portata di tali numeri e anche dal loro valore in termini ambientali e sociali, sarebbe lecito aspettarsi una strategia efficace di rilancio di quantità e qualità del servizio regionale, nonché della sua integrazione con il treno veloce. Se non miglioreranno i servizi urbani, metropolitani e regionali, la stessa Alta Velocità resterà un servizio inaccessibile e non avrà lo sviluppo che oggi FS si attende, perché accedere alle stazioni dei Comuni capoluogo di regione in tempi rapidi e confortevoli con reti tramviarie, metropolitane e treni regionali sarà un fattore di successo anche del treno Alta Velocità. (...) L'obiettivo del treno è fare concorrenza anche all'automobile e non solo al trasporto aereo come viene continuamente evocato dalla Freccia Rossa, dato che in Italia sono ormai - secondo l'Istat - 14 milioni i pendolari che ogni giorno si spostano per brevi distanze a stragrande maggioranza in automobile, congestionando e inquinando le aree urbane. Ma anche nel trasporto pendolare ferroviario qualcosa si sta muovendo. Nel 2009 sono stati sottoscritti i nuovi Contratti di servizio con le regioni scaduti nel 2007, sulla base del prezzo di catalogo e di una norma che ha autorizzato le regioni ad affidare direttamente a Trenitalia i Contratti, dunque, a settembre, è stata bandita da FS una gara per due miliardi di investimenti sui treni regionali. (...) È certamente un passo in avanti ma siamo ben lontani dai famosi 1.000 nuovi treni che servirebbero per i pendolari e che costano 6,4 miliardi di euro: siamo circa al finanziamento di un terzo di quanto sarebbe necessario per migliorare qualità e quantità dei treni per i pendolari.