

**Saranno i pendolari a pagare cari i tagli del governo. (Le stime sui tagli divisi per regione - Guarda)**

Riparte Pendolaria, la campagna di Legambiente, giunta alla sua quinta edizione, dedicata alla mobilità sostenibile e ai diritti di chi, ogni giorno, sceglie il trasporto pubblico su ferro per spostarsi. E purtroppo, riparte lanciando un forte allarme che riguarda le città e i pendolari italiani.

“Con i tagli operati dal Governo ai treni pendolari, un treno ogni tre rischia di essere cancellato – ha dichiarato Edoardo Zanchini, responsabile Trasporti di Legambiente -. Dal 13 dicembre, con il nuovo orario invernale, si apre una stagione drammatica per i pendolari italiani, destinata, in assenza di nuovi provvedimenti, a peggiorare a causa dei tagli ancora più drastici che le Regioni saranno costrette ad operare. La Legge di Bilancio non ha risolto nulla in tal senso, anzi, ha certificato che per il 2011 mancano ben 800 milioni di Euro, pari al 45% delle risorse in meno rispetto allo scorso anno, mentre dal 2012 queste si ridurranno ancora”.

Con la Manovra di luglio infatti, sono stati cancellati ben 1.224 milioni di Euro di trasferimenti alle Regioni per le spese relative al servizio di trasporto ferroviario regionale, mentre dalla Manovra approvata la scorsa settimana dalla Camera sono previste risorse pari a 425 milioni per l’acquisto di treni pendolari.

La beffa è che i soldi per l’acquisto dei nuovi treni verranno utilizzati dalle Regioni per “salvare” la circolazione di quelli esistenti. Quindi, comunque, meno treni e le solite vecchie carrozze.

In questa situazione appare incredibile il completo silenzio da parte del Ministro dei Trasporti Altero Matteoli che, al contrario, quando si tratta di difendere nuove strade, si batte come un leone attraverso dichiarazioni pubbliche e annunci di nuovi cantieri, mentre sui treni pendolari tace e scarica i tagli sulle Regioni. Il vergognoso squilibrio delle risorse a favore della gomma, infatti, si ripete anche quest’anno. Basti dire che la Legge di Bilancio regala 400 milioni di Euro all’autotrasporto, e che nel 2011 sono previsti dal Governo investimenti complessivi per 1.230 milioni di Euro per nuove strade e autostrade, tra Legge Obiettivo e Expo di Milano.

“Non è possibile pensare di poter abbandonare i pendolari in questa situazione e le città a soccombere tra traffico e inquinamento - ha continuato Zanchini -. Occorre intervenire affinché nel passaggio della Legge di Bilancio al Senato si possa ripristinare una situazione di normalità. Bisogna individuare subito le risorse per l’acquisto dei nuovi treni e ristabilire il sistema di finanziamento del servizio attraverso l’accisa sul gasolio”. L’errore e l’incredibile irresponsabilità da parte del Governo - secondo Legambiente – sta, infatti, nell’aver tagliato le risorse e contemporaneamente aver soppresso la norma contenuta nella Finanziaria 2008, che consentiva alle Regioni, a partire dal 2011, di trattenere una quota dell’accisa sul gasolio per il servizio ferroviario regionale.

Ma quali sono le più probabili conseguenze per i pendolari italiani? La prima certezza è l’aumento del prezzo dei biglietti, clausola obbligatoria fissata dalla Legge di Bilancio, comunque assolutamente insufficiente. La seconda sono i tagli, che potranno variare a seconda delle risorse che le Regioni riusciranno a togliere ad altri capitoli di spesa, con una dimensione che varia tra il 10 e il 30% dei treni da cancellare e che si comincerà in parte a vedere già con l’orario che scatterà il 13 dicembre.

Per evidenziare il futuro impatto di queste scelte Legambiente ha voluto illustrare la situazione di alcune

Linee ferroviarie delle principali città italiane, spesso già al limite del collasso.

Dal monitoraggio effettuato dai volontari di Legambiente su alcune linee ferroviarie italiane, emerge un quadro sconcertante: i dati più critici giungono dal Lazio, precisamente dalla linea Nettuno-Roma. Su questa tratta i treni risultano in pessime condizioni igieniche e non corrispondono minimamente alla domanda dei pendolari in termini di capienza. Da segnalare anche l'assoluta inadeguatezza della stazione di Padiglione, dove non sono ancora stati ultimati i lavori (che sarebbero dovuti finire a settembre 2010) e non è possibile acquistare biglietti; i servizi igienici non sono funzionanti e, addirittura, mancano le porte.

In Piemonte sono due le situazioni più allarmanti: la tratta Cuneo-Torino, dove i pendolari lamentano la costante mancanza di carrozze sufficienti e spesso i convogli sono sporchi e degradati, e la linea Aosta-Ivrea-Torino, dove i pendolari saranno ulteriormente penalizzati perché, dal 12 dicembre, i treni diesel (unici circolanti) non potranno più entrare nella stazione sotterranea di Torino Porta Susa, costringendo i passeggeri ad effettuare un cambio.

Nelle Marche il monitoraggio è stato effettuato sulla S.Benedetto del Tronto-Ancona per evidenziare la necessità di una metropolitana di superficie che colleghi le città costiere marchigiane. Su questa tratta, infatti, ogni giorno centinaia di pendolari si ritrovano a fare i conti con treni insufficienti rispetto alla richiesta di mobilità.

Tra le linee peggiori del Veneto si riscontrano invece costanti disservizi su quella che porta da Calalzo a Padova. Molti treni si presentano in ritardo, in alcuni casi si assiste a soppressioni improvvise dei convogli senza un'adeguata assistenza e informazione ai viaggiatori, con una situazione decisamente pesante anche sul fronte della pulizia.

Per quanto riguarda la Calabria invece, stupisce la notizia di una imminente soppressione della linea Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto Salvo, denominata "Tamburello". Si tratta di una linea vantaggiosa per i pendolari perché effettua un servizio di metropolitana di superficie, introdotto per diminuire i disagi causati dai lavori sulla Autostrada Salerno-Reggio Calabria che, come è noto, non è ancora terminata, mentre il servizio verrà cancellato a partire dal 12 dicembre perché il Ministero dei Trasporti ha cancellato le risorse necessarie.

In Liguria la linea monitorata è la Acqui Terme-Ovada-Genova, tratta lunga solo 63 km di cui ben 46 a binario unico, con un tempo di percorrenza tra i 70 e gli 88 minuti e una velocità che varia dai 42 ai 54 km/h. Qui gli incroci dei treni possono essere effettuati in sole 5 stazioni con effetti domino sui ritardi.

In Emilia-Romagna sulla tratta Rimini-Bologna in tre giorni di monitoraggio (dalle ore 7 alle 9:30), effettuato su 29 treni, ben 16 (oltre il 55%) sono risultati inaccessibili per sovraffollamento. Tra questi, 4 treni presentavano almeno 2 carrozze chiuse con ulteriori problemi di capienza del convoglio.

In Puglia la Foggia-Trani-Bari soffre di croniche insufficienze di posti a sedere, con il 40% dei viaggiatori che rimane in piedi nella fascia oraria 8 - 8:30, mentre, un altro problema lamentato da molti pendolari è l'improvvisa ed immotivata soppressione di alcuni convogli. Particolare attenzione va data anche alla tratta Spoleto-Roma per i pendolari dell'Umbria. A Spoleto infatti, come in altre stazioni della regione, i treni che effettuano la fermata negli orari di punta sono ridottissimi e studenti e lavoratori sono quindi costretti a raggiungere Foligno per poter poi raggiungere la Capitale.

Anche la Sicilia presenta situazioni di grave disagio, in particolare sulla tratta Agrigento-Palermo dove la soppressione dei treni è un fenomeno purtroppo frequente e la sostituzione del servizio con autobus, spesso per l'intero tratto, produce non pochi problemi di orario e di capienza.

In Lombardia, sulla Mortara-Milano, nonostante il recente raddoppio della linea, i treni sono ancora insufficienti per garantire un corretto servizio ai pendolari.

Anche in regioni dove negli ultimi anni si è investito per il trasporto ferroviario, come Campania e Toscana, si riscontrano problemi non trascurabili. Nel primo caso, una delle peggiori linee è la Battipaglia-Napoli dove i ritardi sono costanti e l'offerta di treni e carrozze non è sufficiente rispetto al numero dei pendolari. In Toscana è invece necessario aumentare i servizi ferroviari sulla Figline Val D'Arno-Firenze anche se dai monitoraggi effettuati non sono state rilevate particolari criticità.

La campagna Pendolaria di Legambiente, fino a gennaio 2011, darà voce ai pendolari attraverso diverse iniziative e continuerà a chiedere i necessari interventi, raccogliendo anche i video-messaggi girati dalle persone che ogni giorno affrontano i disagi della mobilità ferroviaria, sul sito [www.legambiente.it](http://www.legambiente.it)

