



MOBILITÀ GREEN

Trasporti, un treno di prima classe da nord a sud

Il rapporto *Pendolaria 2021* di Legambiente potrebbe essere una buona bussola per orientare le politiche del nuovo ministro ai Trasporti Enrico Giovannini. Per recuperare i ritardi storici e puntare su una mobilità ad emissioni zero, bisogna potenziare i trasporti urbani e migliorare l'offerta dei treni. Soprattutto nel sud Italia. **EDOARDO ZANCHINI A PAGINA 4**

Un treno di prima classe da nord a sud

EDOARDO ZANCHINI

La nascita di un ministero per la Transizione ecologica e l'impegno del nuovo Presidente del Consiglio Mario Draghi per un governo europeista e ambientalista hanno alzato l'asticella delle attese per come potrà essere rivisto il piano che il nostro Paese dovrà presentare per accedere alle risorse di Next Generation UE.

Inoltre, la nomina di una persona competente come Enrico Giovannini al ministero dei Trasporti permette di guardare in particolare alla mobilità come a uno dei campi più importanti di cambiamento.

AD AIUTARCI NEL TROVARE una bussola per orientare le politiche dei trasporti sono le analisi del rapporto *Pendolaria 2021* di Legambiente, che presenta informazioni aggiornate sulle dinamiche di mobilità delle persone nel periodo pre e post pandemia, i ritardi infrastrutturali e le opportunità che si stanno aprendo per una mobilità davvero a emissioni zero. Guardare la realtà, analizzare i numeri e approfondire i problemi aiuta a capire quali sono le sfide che il nostro Paese ha di fronte.

È IMPORTANTE SOTTOLINEARE come nel periodo pre-Covid cresceva il numero di persone che viaggiavano sulle diverse tipologie di treni. Continuava il boom sui treni ad alta velocità, dove quelli di Trenitalia sono passati dai 6,5 milioni del 2008 a 40 milioni nel 2019, grazie al raddoppio della flotta di nuovissimi convogli. Erano in au-

mento anche i viaggi sui treni regionali e metropolitani, 6 milioni ogni giorno e un incremento del 7,4% tra 2018 e 2019. Un leggero aumento è avvenuto anche nei viaggi sui treni intercity, dove però purtroppo in questi anni la situazione del servizio è peggiorata, con un'offerta scesa del 16,7% rispetto al 2010, così come il numero dei viaggiatori, crollato del 45,9%.

GUARDARE DENTRO QUESTI NUMERI è importante per capire le differenze tra le aree del Paese. Evidente quella nei collegamenti nazionali, tra i fortunati che vivono vicino alle stazioni frequentate dalle Freccie o dai treni di Italo, e coloro invece che si devono accontentare degli Intercity rimasti. Stessa situazione sulle linee regionali, dove il numero degli spostamenti è aumentato, ma con grandi differenze. In alcune Regioni il numero di spostamenti in treno è quasi raddoppiato in questi anni. Basti citare la crescita dal 2011 in Emilia-Romagna (passata da 141.000 a 215.000), in Puglia da 108.100 ad oltre 150.000 al giorno ed in Lombardia da 650.000 ad 820.000. Il problema del trasporto ferroviario in Italia è che fuori dalle direttrici principali dell'alta velocità, e dalle Regioni che in questi anni hanno investito, la situazione del servizio è peggiorata, con meno treni in circolazione, e di conseguenza meno passeggeri. La situazione peggiore la troviamo in quelle che continuano ad essere le linee peggiori d'Italia, dove da anni si continua a vivere una situazione di sovraffollamento e disagio per i pendolari anche in questi mesi di pandemia. E' la situazione che si vive ogni giorno sulle linee Cumana, Circumflegrea e Circumvesuviana

di Napoli, sulla ferrovia Roma Nord e Roma-Ostia Lido gestite da Atac, dove sono state diverse le proteste per l'impossibilità di garantire i distanziamenti.

CAMBIARE QUESTA REALTÀ È OGGI POSSIBILE per due ragioni importanti. La prima è che, in ogni parte d'Italia, ovunque si migliora il servizio cresce il numero di persone che lascia a casa l'auto. Lo raccontano i numeri dell'alta velocità, la crescita esponenziale di passeggeri sui tram di Firenze e Palermo, sulla metro di Milano e Catania, su tutti i treni nuovi messi sulla rete. La seconda è che grazie a Next Generation Eu possiamo costruire un progetto di cambiamento della mobilità ferroviaria che affronti i ritardi e permetta di migliorare l'accessibilità per le persone e la logistica sostenibile delle merci. Dobbiamo ringraziare l'Europa per i criteri che ha fissato, che rappresentano una vera discontinuità per l'Italia, perché escludono la costruzione di nuove strade e autostrade. Ma importante è anche l'entità delle risorse, considerando che nella bozza di piano presentata dal precedente governo ai trasporti sono destinati oltre 35 miliardi di euro. Inoltre, e forse più significativo, al nostro Paese è chiesto di presentare un programma di riforme per fare in modo che qui, come negli altri settori strategici, questa prospettiva sia accompagnata da interventi normativi che permettano di dare continuità a investimenti e innovazioni nel servizio.

QUALI PRIORITÀ SCEGLIERE? Di sicuro le aree urbane, perché è qui il più rilevante ritardo infrastrutturale, e dove si può oggi ridurre significativamente la domanda di trasporto su gomma attraverso politiche di integrazione di trasporto su ferro, Tpl, *sharing mobility* e una rete diffusa di piste ciclabili. La dotazione di linee

metropolitane si ferma a 247,2 km totali, inferiore a quello della sola città di Madrid (291,3).

IL PROBLEMA È CHE NEGLI ULTIMI DUE anni neanche un metro di nuove linee metro è stato inaugurato. Nel piano italiano vanno fissati obiettivi di aumento dell'offerta di trasporto pubblico nei Pums delle principali città per puntare a raddoppiare il numero di persone che viaggiano su treni regionali, metro, tram e autobus a Roma, Milano, Napoli, Torino e nelle al-

tre città metropolitane. Per riuscirci occorre fissare obiettivi chiari per una cura del ferro con nuove infrastrutture, nuovi treni e più possibilità per i cittadini di scegliere la mobilità sostenibile.

LA SECONDA PRIORITÀ È RECUPERARE i ritardi del Sud, dove la qualità del servizio è oggi non paragonabile con il resto del Paese. I dati sono chiari: qui circolano meno treni, sono più vecchi e su linee in larga parte a binario unico e non elettrificate. Per cambiare questa situazione occorre investire sulle in-

frastrutture, a partire dall'elettificazione delle linee, ma soprattutto potenziare l'offerta di servizio, con una gara che permetta di arrivare a garantire almeno un treno ogni ora e nuovo materiale rotabile, lungo le direttrici prioritarie e che renda possibile quello che oggi è un sogno per cittadini e turisti, ossia muoversi senza auto tra città, porti e aeroporti, località balneari. Magari sono proprio i sogni che ci possono permettere di guardare oltre la pandemia e dare un senso al progetto europeo di rilancio.



Un treno nelle campagne siciliane

Nel 2019, il numero quotidiano di viaggiatori in treno era di 50 mila sugli Intercity e di 170 mila sull'alta velocità.

● ●
Per gli Intercity, l'offerta di treni nel 2019 è scesa del 16,7% rispetto al 2010. Il numero dei viaggiatori è crollato del 45,9%.

● ●
Passeggeri in aumento sui treni regionali e metropolitani, che superano i 6 milioni ogni giorno (+7,4% in un anno).

● ●
Un boom si è registrato nell'utilizzo delle metropolitane, con 270 mila viaggi in più al giorno nel 2019 (+9,7%).

Più trasporti urbani e linee ferroviarie a Mezzogiorno. Come recuperare i ritardi nelle infrastrutture e passare a una mobilità a emissioni zero

Per il rapporto Pendolaria di Legambiente i viaggiatori sui treni sono passati dai 6,5 milioni del 2008 ai 40 milioni del 2019. Grazie alla migliore offerta

