

Legambiente: “altro che Tav, ecco le priorità per i pendolari”

“Le vere incompiute italiane sono 26 opere, bloccate e senza risorse, che aiuterebbero a migliorare la vita dei pendolari”, la denuncia di Legambiente e i primi dati di Pendolaria 2018.

da [qualenergia.it](http://www.qualenergia.it) - Dicembre 2018

<https://www.qualenergia.it/articoli/legambiente-altro-che-tav-ecco-le-priorita-per-i-pendolari/>

Altro che **autostrade e Tav**, le vere incompiute italiane sono **26 opere, bloccate e senza risorse**, che aiuterebbero invece a **migliorare la vita dei pendolari**.

Così **Legambiente** apre la nota stampa di lancio dei dati della prima analisi fatta sul trasporto pubblico nazionale per l'edizione 2018 del rapporto **Pendolaria**.

L'associazione si riferisce alle linee di metropolitane e tram e collegamenti ferroviari di cui potrebbero beneficiare oltre 12 milioni di persone “se si investisse in **una seria cura del ferro**”, spiega l'associazione (vedi immagine di seguito).

In questa prima analisi **Legambiente ha evidenziato 4 questioni principali**.

“La **prima** che abbiamo voluto mettere al centro dell'attenzione quest'anno – scrive Legambiente – è l'incredibile **ritardo e assenza di investimenti** in cui si trovano tante infrastrutture che renderebbero più veloci e comodi i viaggi di milioni di persone che ogni giorno si spostano per ragioni di lavoro o di studio”.

“Quando si parla di opere incompiute in Italia ci si concentra sempre sulle grandi opere, senza guardare a quelle più urgenti che sono proprio dove è larga parte della domanda di trasporto nel nostro Paese. Dietro le prime ci sono di solito general contractors e grandi imprese, forti interessi in gioco e quindi si prendono tutto lo spazio di attenzione mediatica e politica. Eppure se si va a guardare al territorio italiano e alle città si scopre una realtà molto differente”.

L'associazione ha quindi individuato 26 opere il cui completamento è di evidente enorme utilità per i pendolari, perché interessano un bacino di utenza complessivo che coinvolge oltre 12 milioni di persone. E il problema è che mancano le risorse per completarle. La cartina e la tabella qui sotto raccontano questa situazione in maniera evidente.

E senza un cambio delle priorità questi interventi non si realizzeranno mai perché nei prossimi anni le risorse andranno a realizzare le solite grandi opere, in particolare autostrade, come è sempre stato in questi anni.

Lo raccontano i dati del Ministero delle Infrastrutture: dal 2002 ad oggi i **finanziamenti statali hanno premiato infatti per il 60% gli investimenti in strade e autostrade**. Emblematici sono i dati degli interventi realizzati durante la scorsa legislatura: 3.900 km tra strade provinciali, regionali e nazionali, 217 km di autostrade, 62,6 km di linee ferroviarie ad Alta Velocità, 58,6 km di metropolitane, 34,5 km di tramvie. Inoltre sono state sospese o cancellate linee ferroviarie per 205 km.

La **seconda questione** riguarda i **tagli avvenuti al servizio ferroviario regionale** in questi anni. La ragione dei disagi che vivono i pendolari ogni giorno sta nel fatto che dal 2009 ad oggi, a fronte di una crescente domanda di trasporto su ferro, perché permette di lasciare l'auto, riducendo stress e spesa delle famiglie, il numero di treni in circolazione sulla rete regionale è diminuito. Complessivamente dal 2010 i tagli sulla rete regionale sono stati pari al **4,7%** con un **aumento delle tariffe mediamente del 18,5%**.

Se si guarda dentro questi tagli, come spesso accade, si scopre che ci sono rilevanti differenze tra le regioni. In particolare i problemi riguardano il Sud, dove fra il 2010 e il 2018 il taglio ai servizi ferroviari è stato pari al 33,2% in Molise, al 15,9% in Calabria, al 15,1% in Campania, al 6,9% in Basilicata, al 5,6% in Sicilia.

La **terza questione** a cui guardare con attenzione riguarda l'età dei treni in circolazione, dove si vedono finalmente segnali positivi, ma prevalentemente al nord e al centro. Comunque il dato generale è sceso a un'età media nazionale, grazie alle immissioni di nuovi convogli di Trenitalia, al valore di 15,4 anni.

La quarta questione è un'analisi dettagliata della situazione che vivono i pendolari delle 10 linee peggiori d'Italia individuate lo scorso anno.

Come si cambia

Per aumentare il numero di treni in circolazione – propone Legambiente – servono **risorse e nuove politiche** da parte di Governo e Regioni (a cui, ricordiamolo, è stato trasferito la responsabilità in materia di treni locali dal 2000). Si devono

dunque individuare subito risorse nella Legge di Bilancio in discussione per rilanciare davvero una cura del ferro nel nostro Paese.

In particolare servono **due scelte non più rinviabili: aumentare i treni in circolazione** e realizzare le opere indispensabili a **rilanciare il trasporto ferroviario** per i pendolari.

“Basta con le promesse e i rinvii degli interventi! Non è più ammissibile che un pendolare romano continui a trovare la Roma-Lido in queste condizioni o che si debba circolare a Taranto, ad Agrigento e a Cremona in treni così vecchi e lenti”, conclude l’associazione.