

Legambiente presenta Pendolaria, il rapporto annuale di analisi del trasporto ferroviario in Italia

Treni rock ma trasporto lento, calano ancora i pendolari dal 2011 al 2019 il calo dei pendolari è stato vertiginoso: si passa dai 467.000 a 261.193 pari al - 44 %. Treni vecchi e lontani dagli standard europei: 352 treni in circolazione sulla rete regionale con un'età media di 19,9 anni con il 65,9% dei treni con più di 15 anni di età

Se in alcune Regioni, infatti, il numero degli spostamenti in treno è quasi raddoppiato **tra il 2011 e il 2019, la Campania continua ad “viaggiare” in controtendenza** e registra a un calo anche importante: **dal 2011 al 2019 il calo dei pendolari è stato vertiginoso, passando dai 467.000 a 261.193 pari al 44 % in meno, uno dei dati peggiore tra tutte le regioni italiane.** In termini pratici sono **oltre 205mila i pendolari** che hanno abbandonato il trasporto pubblico per i mezzi privati, **che significa una stima prudente di oltre 100mila automobili** che in otto anni sono ritornate a circolare con più ingorghi e più smog. **E non cambia la fotografia sulle linee peggiori d'Italia.** Sulle linee Cumana, Circumflegrea e Circumvesuviana di Napoli la situazione era già drammatica per treni vecchi, stazioni in condizioni di degrado e il taglio dei treni avvenuto in questi anni. Sulle tre storiche linee suburbane di Napoli gestite da EAV **si è passati da 520 corse giornaliere nel 2010 a 367 corse nel 2016,** con un calo **dell'offerta di treni del 30%**, solo in minima parte recuperato negli ultimi anni. Fortissime sono state le proteste quando, tra novembre e dicembre 2020, l'Ente Autonomo Volturno ha effettuato una riduzione del servizio ferroviario prevedendo uno stop dalle 11 alle 15 e dopo le 20. Un taglio di sei ore sul servizio giornaliero, che è stato sospeso anche per tutta la giornata durante le domeniche dello stesso periodo. Una riduzione drastica delle possibilità di spostamento in treno che ha creato disagi e proteste. A fotografare la situazione del trasporto ferroviario pendolare in Campania è **Pendolaria 2021, il Rapporto annuale di Legambiente** sul trasporto ferroviario in Italia, per fare il punto su che cosa si muove e che cosa no sulla rete, in termini di soldi, convogli e persone, e approfondire i risultati prodotti dagli investimenti.

In **Campania** continua ad aumentare l'età media dei treni, nonostante segnali di investimento e dei primi inserimenti di nuovi convogli nel corso degli ultimi mesi. Complessivamente – in Campania sono **352 i treni in servizio sulla rete regionale, con una età media** dei convogli in circolazione sulla rete regionale **di 19,9 anni,** con il **65,9% dei treni con più di 15 anni di età.** In Campania- **segnala Legambiente-** pesa ancora l'anzianità del parco rotabile di EAV (ex Circumvesuviane, Sepsa e MetroCampania NordEst) anche **se buone notizie arrivano dal finanziamento (tramite fondi BEI) di 68 milioni per l'acquisto di 40 nuovi convogli entro il 2025.** Non basta rinnovare il parco circolante, dobbiamo anche disporre di più treni per aumentare l'offerta di servizio in particolare nelle aree urbane nelle ore di punta. Non basta disporre di infrastrutture, occorre anche che i mezzi passino con la giusta frequenza, per garantire un'offerta di qualità, in particolare nelle ore di punta più affollate. **A Napoli la linea 1 e la linea 2 di metro vedono ancora frequenze non all'altezza rispetto alla domanda.** **Ma qualcosa si muove: in Campania, dopo i pesanti tagli effettuati in passato,** continuano gli investimenti per rinnovare il parco rotabile, **con 177 milioni di euro destinati a Trenitalia (42,1 milioni) e EAV (circa 135 milioni), arrivando allo**

0,84% del bilancio. Inoltre, per la linea 1 della metropolitana di Napoli è prevista da febbraio 2021 la messa in esercizio di 20 nuove vetture all'avanguardia che porteranno, si spera, la frequenza di attesa a 5 minuti, con una capacità di 1200 persone rispetto alle 800 di oggi, di cui 130 sedute.

“La situazione del trasporto pubblico per i pendolari – ha dichiarato **Mariateresa Imparato, Presidente regionale Legambiente**–continua ad essere drammatica e insostenibile. E i risultati si vedono: anno dopo anno si registra una quota crescente di cittadini/pendolari che ritornano all'auto con una preoccupante ricaduta sociale, economica e ambientale. Per la Campania, come per l'intero paese, è proprio il caso di dirlo, è uno di quei treni che “passano una volta sola”, ma una buona parte del Paese rischia di attenderlo sul binario sbagliato: **il Next Generation EU** potrebbe rappresentare la svolta per un trasporto su ferro sostenibile, se le risorse europee disponibili fossero accompagnate da una chiara e puntuale visione di obiettivi, riforme e investimenti che da qui al 2030 guardino in primo luogo agli spostamenti nelle aree urbane e alla rete ferroviaria del Sud. Al centro del Recovery Plan conclude **Mariateresa Imparato, presidente Legambiente Campania**- vanno messe scelte di mobilità al 2030 capaci di accelerare la decarbonizzazione e migliorare l'accessibilità. In tal senso, un ruolo di primo piano devono giocare le aree urbane dove avvengono oltre due terzi degli spostamenti delle persone e l'obiettivo deve essere **incrementare il numero di viaggi al giorno su treni regionali e metropolitane,** “.

Per **Legambiente** sono tre gli obiettivi prioritari da porre al centro degli investimenti nei prossimi dieci anni per rilanciare la mobilità sostenibile nel nostro paese:

1. **Recuperare i ritardi infrastrutturali nelle aree metropolitane.** Se negli ultimi due anni nessun nuovo km di linee metro ha visto la luce, . La novità è che oggi le città dispongono di **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (i PUMS)**, che alcuni interventi sono programmati, altri in parte sono finanziati. Ora serve dare certezze a questa prospettiva e arrivare a realizzare i progetti prioritari che riguardano **146 km di linee metropolitane, 367 di tranvie e 70 di linee ferroviarie suburbane, da integrare fortemente con trasporto su gomma, sharing mobility e corsie ciclabili.**
2. **Elettrificare le linee ferroviarie al Sud e potenziare le linee nazionali secondarie.**
3. **Completare il rinnovo e il potenziamento del parco circolante.** Sono 2.767 i **treni regionali** attualmente in circolazione, con un'età media nazionale scesa a **15,2 anni, ma che rimane ancora molto alta al Sud (19 anni), specie rispetto a quella dei convogli del Nord (11,7).** Sta andando avanti il rinnovo del parco circolante, ma non basta, perché dobbiamo aumentare anche il numero di treni in circolazione, **specie nelle città e nelle ore di punta** prevedendo treni regionali nelle linee più frequentate di accesso alle metropolitane principali ogni 8-15 minuti; treni ogni 3-4 minuti sulle linee metropolitane; un potenziamento del servizio tram, con passaggi ogni 4 minuti in città come Roma, Napoli, Milano e Torino. Per potenziare il servizio sulle linee ferroviarie si può stimare un **fabbisogno aggiuntivo al 2030 rispetto agli investimenti già previsti di almeno 650 treni regionali, 180 treni metropolitani e 320 tram, per una spesa di circa 5 miliardi di euro** da spalmare in dieci anni.