

L'ULTIMA CORSA

Boom di pendolari in Lombardia ma si investe di più in autostrade

Rapporto Legambiente: il problema è di visione industriale e di sviluppo dei territori

ROBERTO CICCARELLI

■ La linea Cremona-Milano è stata segnalata come una delle peggiori della Lombardia. Conta oltre 10 mila pendolari giornalieri, su treni lenti e sovraffollati dall'età media di 17 anni. Lo sostiene Legambiente che qualche giorno fa ha presentato il rapporto «Pendolaria». «I convogli - sostiene la sezione lombarda dell'associazione - viaggiano quotidianamente, su alcune tratte versano in condizioni inaccettabili, troppo spesso soggetti a guasti, per lo più dovuti all'età dei convogli stessi».

LA RETE REGIONALE lombarda conta su 1.733 chilometri e trasporta 735 mila viaggiatori al giorno. Con le sue 2.400 corse nel 2016 è la rete che sostiene la maggiore domanda di trasporto pendolare in Italia. Anche il bilancio di Trenord, l'azienda che eroga il servizio, è cresciuto in maniera considerevole nel giro di pochi anni. Nel 2011 era di circa 402 milioni di euro. Nel 2011 è salito a circa 440 milioni di euro. Ma questo non è bastato per soddisfare la richiesta dei lavoratori e dei viaggiatori, né a garantire un servizio di qualità.

IL PROBLEMA È SISTEMICO e riguarda la politica industriale. Da tempo infatti gli investimenti regionali sono stati diretti al trasporto su gomma. Per questa ragione sono state create nuove strade e autostrade. Le ferrovie

hanno visto decrescere il flusso dei finanziamenti. Dal 2003 al 2017 a strade e autostrade sono andati 931 milioni (il 60,1% del totale). Alle ferrovie 386 milioni 24,9%. Dal 2007 ad oggi sono entrati in servizio 189 nuovi convogli su 196 acquistati per totale che supera 1,65 miliardi di euro. Sono cresciute, in maniera considerevole, anche le tariffe. Dal 2010 al 2017 più del 30 per cento. La mancanza di fondi ha impedito di affrontare i problemi delle linee ancora a binario singolo, senza considerare il fatto che i convogli restano insufficienti e sono sempre più vecchi.

LA LOMBARDIA non è sola. Prendiamo, ad esempio, l'Emilia Romagna che ha investito 179 milioni di euro per realizzare l'autostrada regionale Cispadana. Nella legislatura appena trascorsa sono state realizzate 271 chilometri di autostrade, tra cui la Bre.Be.Mi., il quadrilatero nelle Marche e Umbria, parte della Asti-Cuneo, a cui vanno aggiunti 1.825 chilometri di strade nazionali e 2.080 di strade provinciali e regionali. Per le metropolitane, invece, 58,6 chilometri (12 a Milano, 7 a Roma), 34,5 di tram (17 a Palermo, 6 a Cagliari).

NELLA MAPPA disegnata da Legambiente si descrive una regione così divisa: la bassa Cremonese e Mantovana soffre per un servizio insufficiente. La qualità cresce man mano che i treni sono diretti verso l'area metropoli-

tana di Milano dove la flotta è più moderna e numerosa. Magia della «smart city» che si conferma attrattiva di giganteschi capitali, anche quelli investiti nelle infrastrutture.

NELLA REGIONE più ricca, e popolosa, del paese c'è un'altra tratta pendolare molto frequente e in difficoltà: la Brescia-Casalmaggiore-Parma che - come nel caso della Brescia-Cremona con cui questa linea condivide un piccolo tratto iniziale - collega città importanti oltre che due tra le regioni a maggiore domanda di pendolarismo in Italia: la Lombardia, appunto, e l'Emilia Romagna. In totale sono 92 chilometri da incubo. I treni viaggiano a 46 chilometri all'ora, in media. La linea viene definita nel rapporto «in stato di abbandono» e, solo nell'ultimo anno, ha registrato una serie di gravi guasti alla linea che hanno messo a repentaglio la salute e la sicurezza di molte persone. L'età media dei treni è superiore ai 30 anni.

QUESTA SITUAZIONE va inserita nel quadro nazionale. Al colossale aumento dell'offerta per i treni extra-lusso costosissimi per i passeggeri - le «Frecce» che corrono sulla traiettoria Salerno-Milano (con le diramazioni Torino e Venezia) pari al 43% in undici anni corrisponde il crollo dei treni Intercity e dei collegamenti a lunga percorrenza: meno 15,5 tra il 2010 e il 2016 e un crollo del 40% dei passeggeri. Senza conta-



re la diminuzione dei collegamenti regionali (-6,5%) cominciati a causa dei tagli voluti dal governo Berlusconi nel 2009.

L'AUMENTO dei pendolari smentisce l'orientamento delle politiche classiste che hanno privilegiato il trasporto di lusso. Accade anche in Friuli Venezia Giulia dove si è passati da 13 mila a 21.500 viaggiatori. Oppure in Emilia Romagna che in sei anni è passata

da 106 mila viaggiatori a 205 mila. In totale sono 2 milioni e 841 mila i passeggeri che usufruiscono del servizio ferroviario regionale, e oltre 2 milioni e 672 mila quelli che ogni giorno prendono le metropolitane. 140 mila quelli che prendono le «Frecce».

735

mila viaggiatori al giorno. Nel 2009 erano 559 mila. La rete lombarda è di 1.733 km. In Italia i pendolari sono aumentati di 11 mila unità al giorno

Brescia-Parma più lenta di dieci anni fa

Una delle tratte peggiori per i pendolari si trova proprio in Lombardia. Si tratta della Brescia-Casalmaggiore-Parma, una linea di 92 chilometri che viene percorsa alla velocità media di 46 chilometri all'ora: un buon ciclista cronomen potrebbe fare meglio. In dieci anni il tempo di percorrenza il treno più veloce impiega addirittura 20 minuti in più, sintomo di una condizione di abbandono. Meno di trenta treni giornalieri con un materiale rotabile dall'età media superiore ai 30 anni. Il tutto condito da guasti e ritardi continui che mandano quotidianamente nei matti i pendolari.

«Prego per le vittime». Il messaggio del papa

«Profondamente rattristato per il grave incidente ferroviario avvenuto a Pioltello». Papa Francesco «esprime la sua sentita partecipazione al dolore di quanti sono stati colpiti dal drammatico evento e, mentre assicura fervide preghiere di suffragio per coloro che sono tragicamente scomparsi, formula vivi auspici di pronta guarigione per i passeggeri rimasti feriti e invia di cuore la benedizione apostolica». E quanto ha scritto ieri il cardinale Pietro Parolin, segretario di Stato, a nome del pontefice in un telegramma inviato all'arcivescovo di Milano.

931

milioni di euro investiti per strade e autostrade dal 2003 al 2017 (60,1 per cento del totale). Alle ferrovie sono andati 386 milioni, ovvero il 24,9 per cento dei fondi

Verona-Rovigo quasi tutta a binario unico

La palma di peggior tratta del Veneto spetta alla Verona-Rovigo che quest'anno si è classificata al quarto posto della speciale classifica di Legambiente. La linea è quasi totalmente a binario unico, nonostante colleghi due capoluoghi di provincia e uno snodo importante come Legnago. I treni circolanti sono degli anni settanta e hanno tempi di percorrenza medi di 55 chilometri all'ora. Anche qui a testimonianza del peggioramento del servizio i treni vanno più piano di 15 anni fa: il convoglio più veloce impiegava un'ora e 25 minuti, oggi servono 16 minuti in più.

Circumvesuviana allo sbando

Appena dopo la Roma Lido, la seconda peggior tratta in Italia è la Circumvesuviana. Ben 142 chilometri distribuiti su 6 linee e 96 stazioni. Il disastro del servizio nel 2016 è stato confermato pubblicamente dall'Ente autonomo Volturno (la holding della Regione Campania): aumento delle soppressioni (4.252 treni), aumento dei ritardi oltre i 15 minuti (26.533 nel 2016). In più il servizio è stato fortemente ridotto: nel 2010 i treni giornalieri erano 94, oggi sono solo 56. Anche per questo è calato drasticamente anche il numero dei passeggeri: 27 mila in meno ogni giorno pari al 22 per cento.

La Jonica è una via crucis con 3 cambi

L'intera linea jonica è fra le più lunghe in Italia: ben 472 chilometri che collegano Reggio Calabria a Taranto. È la tratta peggiore del sud con un servizio francamente incivile. Ci sono solo sei treni giornalieri ma il convoglio più veloce - si fa per dire - impiega 6 ore e 15 minuti con tre cambi a Paola, Castiglione Cosentino e Sibari da dove però il treno finisce e si prosegue in pullman. In più dal 2010 il servizio è stato tagliato del 20 per cento con la cancellazione di 4 Intercity notte, 5 Espresso, 7 Espresso cuccetta e 2 treni Interregionali.

A Sud record di cancellazione di linee: 1.332 chilometri in meno, mancano collegamenti essenziali

In 473 per prestare i soccorsi sui binari

Sono 473 le persone che hanno lavorato per prestare soccorso sui binari di Pioltello. Tra queste anche 20 agenti di polizia locale e più di 100 operatori di Protezione civile. Lo ha comunicato l'assessora regionale alla Sicurezza, Protezione civile e Immigrazione della Lombardia Simona Bordonali. «I volontari - ha aggiunto ieri sera - si stanno organizzando anche per i turni notturni di presidio. Per i lavori di sgombero dei vagoni incidentati sono state messe a disposizione sei torri faro da Regione, Città Metropolitana Milano e Comune di Milano» ha concluso l'assessora.

In campo anche gli psicologi

Psicologi in campo per supportare le persone coinvolte nell'incidente. «Già dalle prime ore - riferisce Riccardo Bettiga, presidente dell'Ordine degli psicologi lombardo - è stata attivata l'Equipe psicosociale delle emergenze (Epe), nel quadro della convenzione con l'Ats di Milano: immediato è stato l'invio di psicologi e assistenti sociali sul campo. Accanto alla rete sanitaria territoriale, si sono attivate anche le strutture di Regione e Città Metropolitana di Milano. La Squadra psicosociale della Protezione civile sta offrendo supporto psicologico specifico alle famiglie delle tre vittime.



L'aumento dei viaggiatori smentisce le politiche classiste che privilegiano il trasporto di lusso

L'INFERNO DEI PENDOLARI

DAL 2010 AD OGGI

+17,8%
aumenti tariffari

-6,5%
di treni regionali

-15,5%
di treni intercity

-40%
calo dei passeggeri
dei treni intercity

L'EMERGENZA AL SUD

19,2 anni

l'età media dei concetti
(di spazio pubblico e di servizi)

992

i treni in servizio
(1000 in meno)

+6,6%

la crescita nel 2016
della velocità in Italia

+435%

i collegamenti tra Roma e Milano
dal 2009 ad oggi

LE LINEE DA INCUBO



LINEE PENDOLARI PIÙ FREQUENTATE

Linea	Numero passeggeri al giorno
Piemonte-Aeroporto-Fino Salaria	75.000
Roma Nord-Urbinò	70.000
Savona-Milano-Lodi	65.000
Roma Ostiense-Viterbo	65.000
Treviglio-Milano-Venice	50.000
Roma San Paolo-Citta	55.000
Napoli-Sorrento (Circumvesuviana)	50.000
Roma Termini Frodona	42.000
Napoli-Torquato (Circumflegrea e Campana)	42.000
Roma Termini-Caduti Romani (FL4)	42.000

IL RITARDO INFRASTRUTTURALE ITALIANO

Paese	Autostrade (km)	Reti ferroviarie ad alta velocità (km)	Linee Metropolitane (km)	Linee TSM (km)	Linee ferroviarie pendolari (km)
Germania	12.983	2.437	648,5	1.099,8	2.038,2
Regno Unito	3.764	95	672,2	236,3	1.094,8
Spagna	6.583	3.418	607,3	281,3	1.432,2
Francia	6.908	2.896	360,8	748,3	990,4
Italia	7.264	1.089	259	346,7	672,2
Italia rispetto a Media (2011)	81,3	56,3	41,3	44,9	51,4

L'ITALIA A DUE VELOCITÀ

Fonte Legambiente.

Foto grande

di Paolo Poce/Sintesi Visiva



Treni, 100 morti dal 2000 a oggi

Sale a 100, con la tragedia di Pioltello, il bilancio delle vittime di incidenti ferroviari dal 2000 a oggi. Il più recente, lo scontro frontale, tra Andria e Corato, del luglio 2016: provocò 23 morti e una cinquantina di feriti. Nel 2010 il deragliamento di Laces: 9 morti e 28 feriti. Nel luglio 2009 l'incendio della stazione di Viareggio: 32 morti e decine di feriti.



L'ultimo al Nord fu a Crevalcore

L'ultimo incidente al Nord fu quello di Crevalcore, vicino a Bologna il 7 gennaio del 2005. Sul binario unico in mezzo alla nebbia un Interregionale si scontrò con un treno merci. L'incidente provocò la morte di 17 persone, tra cui i macchinisti dei due treni. Il procedimento giudiziario che toccò anche l'ad di Fs Mauro Moretti si è concluso senza colpevoli.



Peso: 4-80%,5-14%