

I dati del report **Pendolaria** di Legambiente: Grande dimenticato il Mezzogiorno con treni vecchi e lenti, linee chiuse



In Italia i servizi ferroviari regionali e il trasporto pubblico sono un tema del tutto secondario, insieme al Mezzogiorno e ai finanziamenti ad oggi insufficienti. Intanto mentre il numero dei viaggiatori torna a salire, il governo Meloni risponde con tagli e rimodulazioni. Nell'ultima legge di bilancio, approvata lo scorso dicembre, per la prima volta dal 2017 non sono stati neanche previsti fondi per il trasporto rapido legato a metro, tramvie, e filovie, così come per la ciclabilità e la mobilità dolce.

È quanto denuncia Legambiente con **il nuovo report di Pendolaria**, presentato oggi a Reggio Calabria nell'ambito della campagna Clean Cities, che racconta in sintesi di un Paese caratterizzato da nodi irrisolti tra ritardi, convogli vecchi e lenti, e un divario sempre più forte tra nord e sud su qualità e quantità del trasporto su ferro. **Grande dimenticato è il Mezzogiorno**: qui le corse dei **treni regionali e l'età media dei convogli sono ancora distanti dai livelli del resto d'Italia. Al Sud i treni sono più vecchi**, l'età media dei convogli è di 18,1 anni, in calo rispetto a 19,2 anni del 2020 e dei 18,5 del 2021, ma ancora molto lontana dai

14,6 anni del nord. Due i casi record di “anzianità” dei parchi rotabili: **in Molise l’età media è di 22,6 anni, in Calabria 21,4 anni.**

Quattro delle dodici linee ferroviarie peggiori, segnalate da Legambiente nel 2024, si concentrano al Sud, tra conferme e nuovi ingressi: le ex linee circumvesuviane (142 km, ripartiti su 6 linee e 96 stazioni, che si sviluppano intorno al Vesuvio, sia lungo la direttrice costiera verso Sorrento, sia sul versante interno alle pendici del Monte Somma, fino a raggiungere Nola, Baiano e l’Agro nocerino sarnese), la linea Catania- Caltagirone-Gela, e come new entry la linea Jonica che collega Taranto e Reggio Calabria, la linea adriatica nel tratto pugliese Barletta-Trani-Bari.

Altra nota dolente, riguarda le **linee ferrovie chiuse e sospese ormai da anni**: come **quella della Palermo-Trapani via Milo** (chiusa dal 2013 a causa di alcuni smottamenti di terreno), **della Caltagirone-Gela** (chiusa a causa del crollo del Ponte Carbone l’8 maggio 2011) o quelle delle linee **a scartamento ridotto che da Gioia Tauro portano a Palmi e a Cinquefrondi in Calabria**, il cui servizio è sospeso da 11 anni e dove non vi è alcun progetto concreto di riattivazione. In **Sicilia sono 1.267 i km di linee a binario unico, l’85% del totale di 1.490 km, mentre non sono elettrificati 689 km, pari al 46,2% del totale. Imbarazzanti i tempi di percorrenza**: ad esempio per andare da **Trapani a Ragusa ci si impiegano 13 ore e 14 minuti, cambiando 4 treni regionali.** In tutto ciò il dibattito pubblico e le risorse economiche per risolvere i problemi di mobilità del Mezzogiorno sembrano ruotare attorno alla realizzazione del **Ponte sullo Stretto di Messina** con una spesa complessiva autorizzata di **11,63 miliardi di euro, suddivisi in 9 anni.** Un’opera definita più volte da Legambiente inutile e insensata e dal forte impatto ambientale e paesaggistico.

Per questo **l'associazione ambientalista lancia oggi da Reggio Calabria e Messina**, dove si presenta Pendolaria con un doppio appuntamento (quello del pomeriggio sarà a Messina), **un appello al Ministro** delle infrastrutture e dei trasporti **Matteo Salvini**: “il tema dei pendolari e del trasporto su ferro diventi una priorità. Il Sud, a partire dalla Calabria e dalla Sicilia, non ha bisogno del Ponte sullo stretto di Messina, ma di potenziare le linee ferroviarie con nuovi treni, di puntare su elettrificazione e collegamenti più veloci via terra, di migliorare il trasporto via nave con l'acquisto dei traghetti Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) e convertire le flotte attuali in traghetti elettrici”.

“Bisogna – dichiara **Stefano Ciafani, presidente nazionale di Legambiente** – invertire la rotta e puntare su importanti investimenti per il nostro Paese, a partire dal Mezzogiorno, finanziando le prioritarie infrastrutture: ossia nuove linee ferroviarie a doppio binario ed elettrificate, treni moderni, veloci, interconnessioni tra i vari mezzi di trasporto e con la mobilità dolce, garantendo accessibilità e uno spostamento dignitoso e civile. Il Governo Meloni non rincorra inutili opere come il Ponte sullo Stretto di Messina, ma pensi ai reali problemi di mobilità del Sud Italia e dell'intero Paese. Oggi la vera sfida da realizzare al 2030 è quella di un cambiamento profondo della mobilità nella direzione della decarbonizzazione e del recupero di ritardi e disuguaglianze territoriali.

“In Calabria e in Sicilia – dichiarano **Anna Parretta, presidente Legambiente Calabria** e **Tommaso Castronovo presidente Legambiente Sicilia**– si continua a viaggiare ed a spostarsi quasi come trenta anni fa. Il rapporto Pendolaria mette in luce il persistente divario infrastrutturale tra il Sud ed il Nord del Paese: circolano meno treni, i convogli sono mediamente più vecchi e si muovono su linee in larga parte a binario unico e non elettrificate

con tempi di percorrenza che li rendono poco competitivi rispetto al trasporto su gomma. In Calabria ed in Sicilia servono collegamenti più sicuri e frequenti con l'adeguamento delle linee anche ai fini dell'alta velocità, treni tecnologicamente avanzati, stazioni rinnovate ed accoglienti. Quello di cui abbiamo bisogno è il triplo degli investimenti programmati, già da diversi anni, per migliorare ed ampliare l'offerta del servizio e il materiale rotabile oltre ad informazioni puntuali nel rispetto dei diritti dei passeggeri. Il Ponte sullo stretto oltre ad essere un'opera inutile, che drena ingenti risorse pubbliche e non risponde alle vere priorità di Calabria e Sicilia, è anche pericolosa perché sarebbe costruito in una zona ad alto rischio geotettonico e sismico e, sotto il profilo ambientale, metterebbe a rischio la conservazione di ambienti marini, costieri ed umidi di eccezionale bellezza".

Scenario al 2030: Per Legambiente se davvero l'Italia vuole rispettare gli obiettivi del Green Deal europeo, del taglio delle emissioni del 55% entro il 2030 e al loro azzeramento entro il 2050, sarà necessario **fino al 2030 prevedere nuovi finanziamenti pari a 500 milioni l'anno** per rafforzare il servizio ferroviario regionale con l'acquisto e il revamping dei treni; **200 milioni l'anno per migliorare il servizio Intercity o l'aumento di almeno 1 miliardo del Fondo Nazionale Trasporti** (che finanzia il trasporto su ferro e quello su gomma). Si tratta di una spesa alla portata del Paese attraverso un'attenta programmazione di finanziamenti europei, italiani e regionali. Le risorse si possono recuperare dai sussidi alle fonti fossili e inquinanti, oltre che ripensando a progetti stradali e autostradali dannosi per l'ambiente e per l'economia.

12 linee peggiori: Tornando al report e alle 12 linee

ferroviarie peggiori 2024, oltre alle quattro del Meridione (ex linee circumvesuviane, la linea Catania- Caltagirone-Gela, la linea Jonica, la tratta **Barletta-Trani-Bari**), ci sono anche: **la Roma-Lido, la Roma Nord, la Milano-Mortara, la Genova-Acqui-Asti** (che vede ancora 46 km di binario unico sui 63 totali), **la Verona-Rovigo, e come new entry la Ravenna-Bologna, la Pinerolo-Torino** (linea tra le piemontesi con il maggior numero di utenti all'anno, è al tempo quella che registra ritardi e soppressioni a livello di servizio ferroviario metropolitano) e il **suo proseguimento Pinerolo-Torre Pellice** la cui riattivazione del servizio, sospeso nel 2012, era incluso nel contratto per il servizio ferroviario metropolitano siglato dalla Regione e RFI nel 2019, ma la procedura è ancora ferma alla fase progettuale; **la Grosseto-Siena** dove permangono ancora rallentamenti e disagi per i viaggiatori.

La beffa dei tagli al PNRR: Nel 2023 il PNRR, che prevedeva ampi interventi sulle ferrovie, è stato rimodulato. 620 milioni per velocizzare il corridoio Roma-Pescara sono stati bloccati dalle lungaggini dell'iter amministrativo; l'intervento sul segnalamento ferroviario Ertms, il sistema di sicurezza per le ferrovie di ultima generazione, è saltato per la mancanza delle materie prime; la Palermo-Catania non sarebbe rientrata in tempo per il completamento degli interventi nel 2026, ed è stata quindi rimodulata.

In totale, sul sistema di AV/AC al sud, 840 milioni di tagli: Orsara-Bovino (linea Napoli-Bari) per 53 milioni, Caltanissetta Xirbi-Lercara (linea Palermo-Catania) per 470 milioni, Enna-Caltanissetta Xirbi (linea Palermo- Catania) per 317 milioni. Per non depredare il sistema ferroviario delle molte risorse necessarie, la Orte-Falconara e la Metaponto-Potenza, oltre ad altre tratte regionali, sono state incluse nei nuovi interventi previsti. Ridotti di un terzo i nuovi treni a idrogeno in acquisto: da 150 a 50.

Buone notizie: Una buona notizia per il Sud arriva dalla linea Bari-Bitritto, un progetto che risale al 1986 e l'inizio dei lavori al 1989. L'affidamento del servizio ferroviario, benché in ritardo rispetto all'inaugurazione prevista per settembre 2023, è avvenuto ma scadenzato. Legambiente auspica che il servizio sia presto potenziato fino a raggiungere pieni standard da metropolitana ferroviaria. Tra le altre buone notizie, **continua il trend di ripresa del numero dei viaggiatori al giorno, anche se per il 2022, dai dati raccolti su base regionale, siamo ancora a circa il 25% in meno rispetto al 2019.** Per il 2023 Trenitalia ha dichiarato, per i Frecciarossa, un +7% rispetto al 2019, per gli Intercity +10% rispetto al 2019, e per il trasporto regionale +18% sempre rispetto al 2019. **Continua anche il piano di elettrificazioni di RFI,** con l'ultima tratta realizzata, in ordine di tempo, la **Roccaravindola-Isernia in Molise** e la previsione di attivare circa 1.200 km di linea entro il 2026 e 54,6 km oltre il 2026, per un investimento complessivo che supera i 2 miliardi di euro.

Infine, un passaggio su alcune **buone pratiche**, che arrivano dal Trentino-Alto Adige, Piemonte, Emilia-Romagna e Basilicata. Si va ad esempio dall'Alto Adige Pass" – una carta elettronica che ha una durata di 365 giorni, valida su tutti i mezzi di trasporto pubblico e con un tetto massimo di spesa di 640 euro – alla riapertura delle linee Casale-Mortara e Asti-Alba, della nuova stazione Ferrovie Appulo Lucane ad Avigliano (PZ) per arrivare al progetto "Mi muovo in Emilia-Romagna" con biglietti e abbonamenti a integrazione tariffaria su scala regionale.

All'incontro con la stampa hanno preso parte anche il consigliere regionale del Pd e componente della Commissione

ambiente del Consiglio regionale, **Giovanni Muraca**; il sindaco di villa San Giovanni, **Giusy Caminiti**; l'assessore all'ambiente del Comune di Villa San Giovanni, **Ruggiero Marra**; il consigliere comunale movimento "La strada" di Reggio Calabria, **Saverio Pazzano**; il segretario regionale Filt Cgil Calabria, **Salvatore La Rocca**; il segretario Filt Area metropolitana di Reggio Calabria, **Mimmo Laganà**; il segretario confederale Cgil, **Pasquale Marino**. Ed inoltre, anche numerosi rappresentanti di Legambiente e di altre Associazioni ambientaliste della Calabria e della Sicilia.