

pendolaria veneto 2012

rapporto sullo stato del trasporto ferroviario in veneto

Il contesto Veneto

E' ormai noto che in Veneto, così come in molte altre regioni d'Italia, si sta creando un vasto tessuto urbano territoriale interconnesso, a causa della tendenza al decentramento della popolazione dai centri storici. Gli abitanti sono sempre più portati a preferire le zone dell'immediata periferia e i comuni di seconda o terza fascia.

Dal 1981 all'ultimo rilevamento del 2007 i capoluoghi di provincia della regione hanno perso mediamente il 10% della popolazione residente, con un aumento del 24% di persone nella prima corona e del 20% nella seconda.

Il caso più eclatante è senza dubbio quello della provincia di **Venezia**, dove la percentuale in negativo (riduzione della popolazione residente) sale addirittura al 22%, con un aumento di popolazione del 11% nella prima corona e 18% nella seconda.

Altri esempi, che vedono aumenti considerevoli nelle periferie, sono quelli di **Padova**, che si attesta sul 10% di popolazione persa con aumenti del 34% e del 38%, e **Treviso**, che fa registrare un meno 6% a fronte di aumenti addirittura del 39% nella prima corona e del 30% nella seconda. Gli altri capoluoghi confermano la tendenza, anche se con numeri più moderati.

Fonte: dati Censimenti Istat

I pendolari nel Veneto

La crescita della popolazione stessa non può che essere un ulteriore fattore di cui tener conto per spiegare l'incremento delle masse di pendolari.

Nell'ultimo secolo infatti la popolazione del Veneto è più che raddoppiata, e dalle 3.800.000 unità del 1961 si è avuto un particolare impulso che si è protratto fino agli ultimi anni, quando si è passati dalle 4.381.000 persone del 1991 fino ad attestarsi ad una cifra che sfiora i 5 milioni nel 2011. Il **numero di pendolari veneti**, in questo contesto, nel 2012 si attesta attorno ai **152 mila viaggiatori/anno**.

Questo ha chiaramente influito sulla **quantità degli spostamenti, che dal 1981 al 2001 sono aumentati in media del 76% nella regione**, con punte al 88% a **Belluno** e 83% a **Rovigo**.

In totale il valore assoluto dei pendolari è passato da un'incidenza percentuale del 14% sulla popolazione totale nel 1981 al 23% del 2001.

Variazione percentuale dei pendolari per provincia (1981-1991-2001)

Province	Var % 81-91	Var % 91-01	Var % 81-01
Veneto	51,6	16	75,9
Belluno	54,7	21,6	88,1
Padova	53,3	13,9	74,6
Rovigo	43,8	27,4	83,1
Treviso	53,7	15,9	78,2
Venezia	48,1	8,7	60,9
Verona	54,7	16,8	80,7
Vicenza	49,4	20,2	79,5

Fonte: dati Censimenti Istat

Negli ultimi tempi a causa dell'aggravarsi della crisi economica, fenomeno sotto gli occhi di tutti e quotidianamente oggetto dell'attenzione dei media, **un numero sempre maggiore di persone è portato ad abbandonare il mezzo privato**, più comodo nella maggioranza dei casi ma anche più costoso, per riscoprire il mezzo pubblico. **Il numero dei pendolari che utilizzano i treni regionali è infatti salito dal 2007 al 2012 da 2.400.000 persone a 2.903.000, per un aumento complessivo di oltre il 20%, di cui il 7% circa dal 2010. Il boom è confermato anche in Veneto con un più 13%.**

Il dato, in costante crescita, è da intendere alla luce anche degli spostamenti delle residenze verso l'esterno delle città, ma è sicuramente significativo.

Fonte: dati Legambiente

Lo sviluppo che hanno avuto le città verso le periferie ha messo progressivamente in crisi il sistema dei trasporti pubblici, senza che gli organi competenti siano stati in grado di dare una risposta adeguata.

I movimenti di intere fette di popolazione hanno portato così al maggior utilizzo dell'automobile privata come mezzo principale.

In Veneto in media viene utilizzata l'auto per il 61% degli spostamenti, che salgono al 75% quando la destinazione è fuori regione e al 77% quando ci si muove all'interno della stessa provincia.

Unica eccezione è **Venezia**, che grazie alla particolare posizione geografica vede il dato scendere al 50%, a favore di un maggior utilizzo dell'autobus e della locomozione tramite bicicletta o a piedi (25%).

Il treno viene utilizzato in media solo nel 2,3% dei casi, che salgono al 18% scarso per gli spostamenti interprovinciali, un dato comunque esiguo.

Mezzo utilizzato per destinazione degli spostamenti (2001)

Destinazione	Auto	Bus	Treno Tram Metro	Bici Piedi Altro	Moto
Media	61,7	12,5	2,3	18,2	5,2
Stesso comune	51,1	11,4	0,3	32	5,2
Stessa provincia	76,8	14,6	2	2	4,6
Altre province venete	61,3	10,4	17,8	1,1	9,4
Fuori regione	74,9	10,9	11,1	1,7	1,5

Fonte: dati Censimenti Istat

Dal 1981 al 2001 si nota come, all'interno delle varie province, siano avvenute grosse variazioni nelle modalità di mezzo di trasporto.

L'utilizzo dell'auto è aumentato in tutti i casi, spesso oltre il 100%, a discapito dell'utilizzo di autobus (dal 23% al 37% in meno) e treno, che a **Belluno** fa segnare addirittura una diminuzione del 47,6%.

Variazione percentuale della tipologia di mezzi utilizzati per provincia (1981-2001)

Mezzi	Belluno	Padova	Rovigo	Treviso	Venezi a	Verona	Vicenza	Veneto
Treno, tram	-47,6	22,1	5,1	34,7	-17	-18,7	7,5	2,5
Autobus	-24,5	-23,4	-29,6	-32,4	-37,3	-32,3	-30,7	-31,4
Auto privata	89,1	112	113,5	127,9	138,5	96,4	109,9	113,4
Moto	-57,8	-37,7	-70,1	-63,9	-51,2	-15,7	-51,8	-46,5
Bici, piedi	-50,7	-49,1	-43,5	29	-27,6	-44,5	-43,7	-36,7

Fonte: dati Censimenti Istat

Il mezzo privato dona all'utente una sensazione di maggior controllo sui tempi e sull'itinerario che va a percorrere. E' chi deve raggiungere ogni giorno il proprio posto di lavoro infatti, rispetto a chi deve recarsi a scuola o raggiungere luoghi per il tempo libero, che necessita di una certa puntualità e comodità.

In questo caso gli utilizzatori dell'automobile sono il 73%, mentre precipitano autobus (4,2%) e trasporto su rotaia (1,2%).

Fonte: dati Censimento Istat

Troppo asfalto e poco ferro: i numeri degli investimenti

Le amministrazioni hanno investito grandi quantità di finanze e mezzi nel creare una rete infrastrutturale che andasse incontro agli automobilisti, determinando così un aumento dell'offerta. Questo diviene automaticamente un incentivo per i pendolari all'utilizzo del mezzo privato.

I finanziamenti statali, nell'arco di tempo che va dal 2002 al 2012 sono stati per il 71% per strade e autostrade, 15% per le metropolitane e solamente il 14% è stato destinato alle linee ferroviarie nazionali e regionali.

Fonte: dati Ministero Infrastrutture e Trasporti

Anche la diminuzione degli investimenti statali per le ferrovie regionali è stata costante negli ultimi anni, attestandosi su un meno 22% nell'ultimo triennio rispetto a quello precedente.

Fonte: dati Legambiente

Anche le spese delle regioni per le infrastrutture stradali confermano, con una percentuale del 60%, la tendenza a prevaricare quelle ferroviarie, attestandosi al 40%.

In particolare, nella regione Veneto la spesa regionale ha ampliato questa distanza, essendo stata destinata, dal 2003 al 2012, per il 92,4% alle strade e solo per il 7,6% alle ferrovie. Questi dati, purtroppo, sono in linea con gran parte delle regioni italiane, ma molto discordanti con altre che si distinguono per tener maggiormente in considerazione il trasporto su rotaia.

Le tempistiche, fondamentali per una persona che voglia muoversi da casa per raggiungere il proprio posto di lavoro, **aumentano anziché diminuire** e sono solo la punta di un iceberg generato dai numerosi problemi legati alle difficoltà di spostamento e comprendenti anche fattori secondari come i problemi di parcheggio, la scarsa accessibilità di alcuni luoghi, l'inquinamento atmosferico.

La velocità media per raggiungere i poli di attrazione nel 2001 era incredibilmente bassa, dai 38 km/h di Venezia ai 22 km/h di Treviso.

Scarso anche il confronto con gli altri paesi europei, con i 35,5 km/h di velocità media dei convogli suburbani dell'Italia a fronte dei 51,4 della Spagna, dei 48,1 della Germania, dei 46,6 della Francia, e dei 40,6 del Regno Unito.

Fonte: dati Legambiente

Tempi, distanze e velocità per raggiungere i maggiori poli di attrazione (2001)

Poli di attrazione	Media minuti	Media Km	Media Km/h
Padova	31,9	19,6	36,9
Venezia	42,7	27,7	38,9
Verona	24,2	14,6	36,2
Vicenza	24,1	11,6	28,9
Treviso	23,6	8,6	21,8
Rovigo	21,2	11,9	33,7

Fonte: stima dai dati Censimenti Istat

* sono considerati i comuni che comprendono il 60% dei flussi generati verso i singoli poli di attrazione

Si preferiscono continui tagli e il Veneto è una forte realtà da questo punto di vista, essendo la regione che investe meno tra quelle aventi la maggior domanda. Le risorse pro-capite destinate alla ferrovia regionale infatti (17,5 euro pro-capite) sono tra le più basse d'Italia per quanto riguarda le regioni a statuto ordinario (quartultimo posto della graduatoria), e sotto la media nazionale (22,9 euro). Il dato poi, in linea con altri casi come quello dell'Emilia Romagna, è però da intendersi in totale assenza di contributi regionali, che altrove sono stati invece erogati.

Investimenti pro-capite nel settore ferroviario per regioni (2012)

Regioni a statuto ordinario	Risorse investite	Numero abitanti	Risorse pro-capite
Totale	1180544766	51498804	22,9
Abruzzo	31555717,4	1342366	23,5
Basilicata	20508803,03	587517	34,9
Calabria	63973765,23	2011395	31,8
Campania	120498864,52	5834056	20,6
Emilia Romagna	64128628,52	4432418	14,4
Lazio	141095681,51	5728688	24,6
Liguria	65522398,08	1616788	40,5
Lombardia	167267576,8	9917714	16,9
Marche	28200346,23	1565335	18
Molise	17669642,8	319780	55,2
Piemonte	161331150,8	4457335	36,2
Puglia	42705873,98	4091259	10,4
Toscana	142541072,18	3749813	38
Umbria	27013061,03	906486	29,8
Veneto	86532183,85	4937854	17,5

Fonte: Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana

L'aumento stesso del prezzo dei biglietti ferroviari sarebbe più giustificato se fosse accompagnato da una maggiore qualità del servizio, intendendo con essa non solo la bellezza o la capienza dei mezzi, ma soprattutto la frequenza di passaggio, percorrenze medie elevate e con minori interruzioni, la diminuzione del tempo medio dello spostamento.

Nel Veneto, I tagli delle corse nel 2011 sono stati del 3,35%, a fronte di un aumento del costo dei biglietti del 15%, dietro solamente alla Lombardia (dove però non è stato tolto neanche un treno), Liguria e Abruzzo.

Tagli al servizio ferroviario e aumento del costo dei biglietti (2011)

Regioni	Tagli (%)	Aumenti (%)
Lombardia	0	23,4
Toscana	-3,3	1,5
Umbria	-3	0
Veneto	-3,35	15
Campania	-10	12,5
Liguria	-12	20
Abruzzo	-10	20
Piemonte	-5	10
Emilia Romagna	-3	10
Marche	-13	0

Fonte: stima dai dati Regioni e Trenitalia

Non mancano tuttavia i buoni esempi, come quelli di Lombardia, Toscana e soprattutto Emilia Romagna che, nonostante la situazione creatasi, continuano a mantenere un certo livello e continuità negli stanziamenti regionali, incrementandoli quando possibile.

Prendiamo ad esempio l'Emilia Romagna che, come il Veneto, riceve dallo Stato trasferimenti di circa il 50 % inferiori rispetto a molte altre regioni (vedi tabella Investimenti pro-capite nel settore ferroviario per regioni (2012)).

Nonostante ciò risulta essere una delle regioni più virtuose d'Italia in termini di investimento pro-capite. Impiega infatti, di risorse proprie, 26,28 € ad abitante, contro i 6,18 € del Veneto.

Tabella di confronto Emilia Romagna – Veneto

	<i>Investimenti regionali in servizi</i>	<i>Abitanti per regione</i>	<i>Investimento pro-capite</i>
<i>Veneto</i>	<i>30,56 mln</i>	<i>4.937.854</i>	<i>6,18 €</i>
<i>Emilia Romagna</i>	<i>116,5 mln</i>	<i>4.432.418</i>	<i>26,28 €</i>

Le risorse destinate al pendolare veneto, dunque, non sono solo tra le più esigue d'Italia ma non vengono nemmeno compensate da un adeguato stanziamento regionale che si ferma a nemmeno un quarto di quello deliberato dalla vicina regione Emilia Romagna

La somma dei due magri contributi veneti non è sufficiente a garantire un servizio minimamente accettabile.

Fonte: dati Legambiente 2012

Conclusioni

Il Veneto esce da questa situazione dando l'immagine di una regione caratterizzata da grandi flussi di pendolari mal supportati da **una disponibilità infrastrutturale non adeguata ad assorbire la massa di persone che si recano sul proprio luogo di lavoro ogni giorno.**

Il paragone con il resto d'Europa rimarca ulteriormente questo stato di arretratezza infrastrutturale, infatti le **percentuali di km dedicate alle diverse tipologie di trasporto sono molto inferiori alla media europea**, attestandosi su un 70% per quel che riguarda le autostrade e su un 61% per la rete ferroviaria ad alta velocità, dati che crollano guardando alle linee metropolitane (38%) e ferroviarie pendolari (46%).

Fonte: dati Legambiente 2012

Legambiente Veneto

Corso del Popolo 276, 45100 Rovigo

Tel. 0425 27520 Fax 0425 28072

E-mail veneto@legambienteveneto.it