



I TRENI PER I PENDOLARI: UNA BATTAGLIA DI CIVILTÀ'!

Priorità al trasporto ferroviario dei pendolari

SEL vuole dar voce alle quasi duecentocinquantamila persone che ogni giorno in Piemonte prendono un treno per andare a scuola o al lavoro. E' una battaglia di civiltà quella di avere treni decenti e puntuali. E' ora di finirla con i ritardi, o peggio ancora, con le soppressioni dei treni. Disagi che, in spregio a ogni forma di rispetto per gli utenti, sono diventati la consuetudine del nostro servizio ferroviario. A questi si sommano altri problemi. In un paese civile non è normale far viaggiare le persone ammassate come bestie, con materiale rotabile scadente, treni sporchi e freddi!

Il Piemonte, come del resto tutte le altre Regioni italiane, negli ultimi due anni ha visto **aumentare gli utenti di quasi 8 punti percentuali. In Italia ogni giorno prendono il treno 2 milioni e 830 mila persone, di queste ben 235.400 nel solo Piemonte.** A causa della crisi economica e dei forti rincari del prezzo dei carburanti, il trasporto pubblico è in continuo aumento. Questi numeri in costante crescita da un decennio raccontano solo in parte una realtà che si articola attorno alle differenti città italiane ma che è accomunata da uguali problemi e bisogni.

Rispondere a queste domande, dare una prospettiva alla crescita del trasporto ferroviario pendolare nelle principali città italiane è dunque una **questione prioritaria**. Non farlo, significa relegare i cittadini pendolari a un destino disperato di sopravvivenza quotidiana tra disservizi e ritardi oltre che condannare le città italiane a uno stato di inquinamento e di congestione per i prossimi decenni.

L'anomalia italiana nel panorama europeo è che il tema del trasporto ferroviario pendolare semplicemente non riesce a trovare uno spazio nel confronto sulle politiche della mobilità a livello nazionale e regionale.

Eppure il bacino della domanda è notevolmente superiore a quello che ogni giorno si sposta sui treni a percorrenza nazionale. Secondo l'Isfort **oltre il 70% della mobilità è su percorsi attorno ai dieci chilometri.** Proprio quelli per cui non ci sono quasi mai investimenti, sebbene indispensabili per togliere una quota rilevantissima di spostamenti che oggi avvengono in automobile. Il lavoratore o lo studente pendolare merita dunque almeno altrettanta attenzione di chi si muove sui treni Eurostar, su un Tir o in auto. **Il trasporto pubblico è un bene comune che va sempre più tutelato, anziché smantellato.** Occorre fare il possibile per impedire ulteriori riduzioni del servizio o addirittura cancellazioni di corse e linee. Una prospettiva insensata quella della riduzione del trasporto ferroviario, in un'epoca come la nostra, con città inquinate, e con il trasporto su gomma responsabile di migliaia di morti e di oltre il 28% delle emissioni di CO₂ prodotte nel nostro Paese.

Oggi purtroppo, al contrario di quanto sarebbe logico supporre, **le risorse per il servizio ferroviario regionale non aumentano col crescere della domanda, anzi diminuiscono.** In Piemonte i tagli al servizio ferroviario già nel 2011 erano pari al 5% a fronte di un aumento tariffario del 10%. A questi si sono aggiunti i rincari in vigore con l'applicazione della Deliberazione n. 36 di dicembre 2011 attraverso la quale la Regione Piemonte ha approvato una serie di aumenti tariffari. Esso riguarda le tariffe extraurbane, ferroviarie e gli abbonamenti Formula.

Per cambiare l'approccio alle politiche dei trasporti occorre una "volontà politica" che si traduca in obiettivi concreti in termini di investimenti e qualità del servizio offerto sulla rete ferroviaria a partire

da quella dedicata al trasporto pendolare. Altrimenti non si uscirà mai dall'anomalia italiana di un dibattito tutto schiacciato sulle grandi opere. Paradossalmente il problema del trasporto pendolare è che spesso alcuni interventi che potrebbero migliorare significativamente il servizio costano troppo poco, muovono tecnologie di gestione delle reti invece che calcestruzzo, presuppongono l'acquisto di treni, invece che di asfalto. Molti italiani oggi sono convinti che abbiamo più bisogno di piccole opere diffuse che di grandi opere concentrate. Per questo servirebbe un atto di coraggio politico, una sorta di disarmo bipartisan che sappia affrontare il nodo delle infrastrutture di cui l'Italia ha veramente bisogno, attraverso una riflessione collettiva e strutturata che dia spazio alle esigenze prioritarie degli utenti. Le grandi opere presentano un'elevatissima intensità di capitale, e tempi di realizzazione molto lunghi. Altre forme di spesa pubblica presenterebbero moltiplicatori economici molto più significativi.

Per SEL il forte rilancio del trasporto ferroviario pendolare è una **scelta strategica per il futuro del Paese**, che incrocia nuove domande e bisogni dei cittadini. Dare risposte ai problemi del trasporto pendolare dovrebbe essere uno degli obiettivi prioritari delle politiche dei trasporti regionali e nazionali, sul modello di quanto avviene da tempo in tutti i Paesi europei che in questo settore concentrano risorse, attenzioni, intelligenze.

Parola d'ordine "no ai tagli"

A fronte dei considerevoli aumenti tariffari ritroviamo oggi un sistema ferroviario indebolito, ridimensionato in termini di investimenti. E la situazione non migliorerà nel 2012, anzi, sono in programma ulteriori tagli. La manovra economica del Governo Monti ha recuperato solo una parte del buco ereditato dal Governo Berlusconi nelle risorse per i treni pendolari, ma mancano ancora i fondi per chiudere i bilanci 2011 e ben oltre 200 milioni per il 2012 se si vogliono garantire almeno i treni in circolazione. Per il 2013 si prevede di intervenire con un contributo sull'accisa, che però è ancora tutta da chiarire.

In Piemonte esiste una rete diffusa, a copertura quasi totale del territorio regionale, una delle migliori in Italia (circa 2000 Km di linee), già predisposta per essere colonna vertebrale per il sistema-transporto regionale e nazionale/internazionale. Occorre valorizzarla con un vero 'piano' per il trasporto regionale e nazionale/internazionale evitando che sia distrutta con tagli sconsiderati. Invece Regione e Trenitalia hanno riservato ai piemontesi una brutta sorpresa per Pasqua: la **soppressione di 12 linee ferroviarie**. Vittime di questo taglio sono le tratte: Alba-Asti, Alba-Alessandria, Asti-Casale-Mortara, Cuneo-Mondovì, Cuneo-Saluzzo-Savigliano, Novi-Tortona, Alessandria-Ovada, Casale-Vercelli, Santhià-Arona, Pinerolo-Torre Pellice, Chivasso-Asti, Ceva-Ormea. D'un sol colpo la Regione, senza interpellare né le popolazioni né gli enti locali ha cancellato un bel pezzo della rete ferroviaria piemontese. Questo atto non è il risultato di un serio intervento di razionalizzazione ma soltanto l'effetto di un taglio violento di risorse destinate al trasporto pubblico. A poco serviranno i nuovi treni programmati per il Piemonte, e comunque irrisori in termini numerici. Trenta nuovi treni sono una goccia nel mare rispetto alle esigenze di un territorio con un forte e continuo aumento della popolazione pendolare.

Urgente e necessario invertire la rotta

Cambia il territorio, aumenta la domanda di mobilità pendolare. C'è un dato strutturale alla base della grande crescita della domanda di trasporto pendolare nel nostro Paese. Basta conoscere minimamente il territorio italiano, guardare una foto aerea di una città italiana o leggere il censimento Istat per capire come sia avvenuto un **fenomeno di diffusione insediativa** senza paragoni storici per dimensione nella storia dell'umanità.

Le periferie delle principali città italiane hanno inglobato i Comuni limitrofi; alcuni centri dell'hinterland sono diventati luoghi di residenza di migliaia di persone che continuano a lavorare nel capoluogo; si sono distribuite nel territorio attività e funzioni. Sono tanti i motivi alla base di questi fenomeni. La fuga dalla città per ricercare una nuova qualità in rapporto con ambiente. L'espulsione di interi gruppi sociali per la lievitazione dei prezzi delle abitazioni. Il cambiamento nell'organizzazione e distribuzione di tante funzioni direzionali e di servizi.

Tutte queste trasformazioni incidono profondamente nella struttura sociale e culturale delle città italiane e determinano significativi impatti in termini di domanda di mobilità. Questa domanda si muove oggi in

prevalenza sulla gomma per ragioni di necessità, ma dipende anche dall'assenza di collegamenti alternativi. Aspetti questi che contribuiscono pesantemente a determinare il record di auto per abitante delle città italiane nel panorama europeo.

In un contesto territoriale così mutato è indispensabile che il tema del trasporto pendolare entri a pieno titolo nell'agenda delle politiche nazionali e regionali, e occorre farlo subito. **Solo con forti investimenti sarà possibile migliorare la situazione disperata di centinaia di migliaia di persone.**

Siamo convinti che investire sul trasporto ferroviario pendolare sia una ricetta che fa bene alle città, al portafoglio delle famiglie, ma anche alla qualità della vita e dell'aria. La sfida di modernità e di buoni collegamenti tra i territori, lanciata dall'Unione Europea si raccoglie e si realizza con treni puntuali per chi viaggia, carrozze pulite e non sovraffollate, servizi migliori nelle stazioni, maggiori informazioni ai viaggiatori, collegamenti e tariffe che migliorino gli spostamenti quotidiani riducendo il bisogno del mezzo privato. Il tema del trasporto pendolare deve entrare nell'agenda delle politiche nazionali con l'obiettivo di vincere **la sfida lanciata dall'Unione Europea al 2020 in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ e uscita dalla crisi attraverso la green economy.** Occorre far crescere il trasporto ferroviario pendolare in modo da raddoppiare perlomeno il numero di utenti nel 2020. Ma per raggiungere questo obiettivo è necessario uno stop ai tagli e alle ulteriori riduzioni dei servizi. Governo e Regioni devono scegliere come priorità il trasporto ferroviario pendolare e aumentare le risorse a disposizione. Ma il miglioramento della qualità non dipende solo dalle risorse, anche e molto dall'attenzione ai problemi delle linee e delle stazioni, dalla disponibilità ad ascoltare e ad apportare miglioramenti che possono aumentare ad esempio la velocità media dei percorsi e la qualità del servizio. Governo e Regioni devono cambiare direzione e guardare finalmente alle priorità per gli investimenti nelle infrastrutture, comprando treni e potenziando il servizio. E non si provi a rispondere che è un problema di risorse, perché ogni anno si spendono diversi miliardi di Euro solo per soddisfare le richieste delle lobby delle grandi opere e dell'autotrasporto. Infatti se il trasporto su ferro continua a subire tagli e riduzioni quello su gomma continua a beneficiare di finanziamenti, sconti e detrazioni. Sull'autotrasporto, dal 2000 ad oggi, sono piovuti 4 miliardi e 400 milioni di Euro. Col governo Monti e il ministro Passera la solfa non cambia e si recupera un miliardo di euro all'anno per l'autotrasporto per rimborsare l'accisa sui carburanti, che sarà dunque pagato da tutti gli automobilisti (compresi i pendolari che usano l'auto).

Qualità dei servizi

Insieme alla domanda di mobilità pendolare crescono le forme di protesta sulla rete ferroviaria e si evidenziano nuove e spontanee forme di organizzazione e mobilitazione. Una esasperazione per ritardi e disservizi che mette assieme soggetti e categorie diverse. Nell'ultimo decennio quello dei pendolari ferroviari, lavoratori e studenti che ogni giorno salgono su un treno per raggiungere le grandi città, è diventato un vero fenomeno sociale che ogni giorno deve far fronte a problemi e ostacoli nell'arrivare alla destinazione prevista. Ritardi, corse soppresse senza avviso, guasti, sovraffollamento, degrado del materiale rotabile e sporcizia sono diventati la triste normalità dei treni locali. Senza contare il danno economico per il ritardo sul posto di lavoro.

Per tutto ciò non bisogna guardare solo alle infrastrutture quanto alla qualità complessiva del servizio, che vuol dire treni moderni, veloci, e soprattutto puntuali. **I treni pendolari italiani sono quelli che viaggiano più lentamente in Europa:** 35,5 km/h contro i 51,4 della Spagna, i 48 della Germania, i 46,6 della Francia ed i 40 del Regno Unito. Per recuperare velocità non servono nuovi grandi investimenti ma il miglioramento delle linee esistenti, ad esempio l'eliminazione delle centinaia di passaggi a livello tuttora presenti in Piemonte e magari la possibilità di utilizzare le nuove linee ad Alta Velocità Torino-Milano anche per alcuni convogli pendolari. Servono poi treni moderni e capienti. I treni di serie A, secondo parametri europei, dovrebbero avere una cadenza sotto i 15 minuti nelle ore di punta, materiale rotabile per una domanda rilevante e quindi con convogli a due livelli e un sistema tariffario integrato con gli altri mezzi di trasporto. In Piemonte attualmente non esistono. Al contrario le linee di serie C, dove la cadenza "migliore" è oltre i 30 minuti, con convogli vecchi recuperati dall'utilizzo in tratte a lunga percorrenza e un numero di carrozze insufficiente, sono quelle più numerose.

I problemi che più colpiscono il "popolo dei pendolari" riguardano:

- Puntualità - dai più comuni ritardi all'incertezza di arrivare a destinazione in un tempo accettabile;

- Mancanza di igiene - dalla scarsa manutenzione e pulizia delle stazioni alla pulizia delle carrozze e dei bagni. Spesso non solo sono sporchi ma addirittura inutilizzabili;
- Informazione - dagli annunci mancati di ritardi e soppressione delle corse ad una scarsa informazione circa i guasti;
- Affollamento - dalla scomodità alla mancanza di sicurezza;
- Climatizzazione - d'estate come d'inverno, spesso non funziona;
- Sicurezza - dipende da problemi tecnici e scarsa manutenzione di tutti i "tasselli" che compongono l'infrastruttura ferroviaria: dalla porta che non si apre, alla caduta dei fili della rete di elettrificazione, al surriscaldamento dei motori, ai continui furti, alla scarsa manutenzione delle carrozze. Il problema sicurezza è anche strettamente legato a quello dell'affollamento;

La Carta dei Diritti dei pendolari, affossata con l'interruzione dei rapporti formali tra la Regione e il Coordinamento regionale dei Comitati pendolari, dovrebbe ritornare ad essere oggetto di un costante tavolo di trattativa. Occorre attuare una carta dei diritti dei pendolari che fissi obiettivi di servizio e diritti dei cittadini utenti.

Il servizio che occorre garantire sulle linee pendolari si può riassumere in:

- un passaggio di treni nelle ore di punta di 15/20 minuti massimo, con andamento cadenzato e mnemonico per le tratte più frequentate;
- l'utilizzo di linee ferroviarie e materiale rotabile dedicato con alta intensità di domanda (prevalenza di treni a 2 piani);
- una forte integrazione con le linee di trasporto locale metropolitane, tranviarie e su gomma;
- la presenza di stazioni ravvicinate in aree urbane, con parcheggi di interscambio (auto, motorini e bici), presenza di servizi ai cittadini (in funzione del ruolo che svolge il nodo all'interno del tessuto urbano e della rete), facilmente accessibili per i portatori di handicap;
- l'integrazione oraria e tariffaria con le linee trasporto ferroviario e urbano. Biglietti e abbonamenti in vendita nelle stazioni e nelle biglietterie automatiche. L'installazione di obliterate a bordo treno;
- il decoro e la funzionalità delle stazioni;
- un'informazione costante e aggiornata su viaggi, lavori in corso e ritardi. La possibilità di un confronto e dialogo con concessionari del servizio di trasporto, di avere risposta a domande e segnalazioni attraverso specifici spazi (siti internet, stazioni, ecc).
- Il rimborso per ritardi in forme trasparenti e con un riconoscimento immediato.

Da poco sono finalmente riprese le ridistribuzioni dei soldi recuperati con le sanzioni previste dal contratto di servizio Regione Piemonte / Trenitalia. Ma non c'è stata il ritorno intero: su 6 milioni di € di penali pagate da Trenitalia alla Regione, solo 1,2 milioni di € sono ritornati come bonus ai pendolari!

Il "nodo" di Torino

E' di tutta evidenza che gli investimenti nei nodi urbani siano una voce maggioritaria nelle politiche nazionali dei trasporti. L'agenda degli investimenti nazionali dovrebbe contenere le risorse per realizzare gli interventi di ammodernamento e messa in sicurezza delle linee urbane, di realizzazione di binari dedicati al trasporto regionale e metropolitano, di linee di aggiramento per le merci, di nuove stazioni per il trasporto locale.

Torino in particolare pur vantando la presenza di due operatori e di diverse linee di ingresso alla città ha una qualità dell'offerta ancora molto distante da standard europei.

Nei prossimi anni il completamento degli investimenti nelle metropolitane e nei tram, nella realizzazione del Passante ferroviario potrebbe determinare le condizioni per un significativo sviluppo del trasporto pendolare. E' prevista infatti la realizzazione di due nuove linee a doppio binario in sotterraneo per circa 7,4 km, con sottoattraversamento del fiume Dora dalla stazione Porta Susa a Stura, con la fermata sotterranea di Dora ed una nuova stazione a Rebaudengo dove gli impianti sono predisposti per il futuro innesto della linea GTT per l'aeroporto di Caselle. I tempi di realizzazione per quest'opera si sono allungati enormemente negli ultimi anni: inizialmente il completamento era previsto per il 2006. Fermo restando che questi interventi devono sempre essere realizzati tenendo in considerazione il loro impatto ambientale e, in particolar modo, il consumo delle aree verdi cittadine, i problemi legati alla mancanza di questa infrastruttura sono notevoli e riguardano sia la mobilità interna di Torino, in particolar modo quello dell'intermodalità tra treno e metropolitana, sia i collegamenti con la realtà extraurbana, tra cui l'Aeroporto di Caselle.

Una significativa innovazione è rappresentata dal progetto della Agenzia per la Mobilità Metropolitana per la realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano, intervento già proposto dalla Regione Piemonte nel 1998 come sviluppo del trasporto ferroviario in ambito locale, reso possibile dal completamento del Quadruplicamento del Nodo Ferroviario di Torino avviato negli anni '80.

L'Agenzia ha disegnato l'architettura e lo sviluppo del sistema di trasporto pubblico ponendo il SFM quale primo livello dei trasporti pubblici dell'area, con il proposito di integrarlo strettamente con la rete urbana composta dalla metropolitana, dalle linee tranviarie e dalla rete di autobus.

A regime, il servizio Ferroviario Metropolitano sarà costituito da 4 linee di Ferrovia Metropolitana che si sviluppano per una lunghezza complessiva di 210 chilometri su un'area entro un raggio di circa 50 km da Torino:

FM1 Chieri – Rivarolo (con estensione a Pont Canavese)

FM2 Pinerolo – Germagnano (con estensione a Ceres)

FM3 Avigliana – Torino Stura

FM4 Carmagnola – Torino Stura (con estensione a Chivasso e Ivrea)

Alle linee citate, si aggiunge una quinta linea, la FM5, che collega Orbassano a Stura, studiata per soddisfare le esigenze di trasporto del bacino di Orbassano e dell'ospedale San Luigi, ma anche in previsione del possibile sviluppo di importanti attrattori di traffico come la eventuale nuova collocazione urbanistica della Città della Salute

A regime sarà possibile su ogni linea del Sistema Ferroviario Metropolitano far circolare 80 treni/giorno con treni cadenzati ogni 20 minuti nelle ore di punta e ogni 40 minuti nelle ore di morbida, senza interruzioni grazie allo spostamento dei periodi di manutenzione programmata. Nella parte centrale urbana, tra le stazioni di Porta Susa e Stura, si realizzerà così un servizio cadenzato da 3 a 6 minuti in ora di punta.

Le “grandi opere” che vogliamo

Per farci un'idea, **se ad esempio ci fossero a disposizione 2 miliardi e 848 milioni di € (costo ipotizzato da fonti governative a carico dell'Italia per il progetto low cost della TAV Torino- Lione) con una ragionevole dose di approssimazione si potrebbe supporre di realizzare praticamente tutti gli interventi strutturali necessari alla rete piemontese.** Interventi che allo stato attuale sono solo parzialmente progettati e finanziati e, con la crisi in corso, non si sa quanto realizzabili per il futuro prossimo. Inoltre giova ripetere che questi progetti sarebbero un volano economico notevole e creerebbero una grande quantità di nuovi posti di lavoro, forse più qualificati e superiori per dimensioni numeriche rispetto a quanto indotto dalla TAV. Facendo nostre le parole dei tanti appelli dei comitati dei pendolari ribadiamo che “impiegare risorse in trasporto pubblico e mobilità sostenibile non è un costo, ma un investimento che riveste un carattere anticiclico nei confronti di una crisi economica dalla quale sarà possibile uscire solo se saremo in grado di immaginare un futuro diverso e migliore della realtà in cui viviamo oggi. Non è giocando in difesa, ripiegati su noi stessi, così come prefigurerebbe appunto una politica di soli tagli, che potremo vincere le sfide della mondializzazione economica.”

I dati tratti dal [Settimo Rapporto annuale](#) sullo stato di avanzamento delle attività svolte dall'Osservatorio Regionale delle Infrastrutture di Mobilità-Regione Piemonte (Anno 2010) ci forniscono un'idea di alcuni interventi programmati sulla rete regionale e dei relativi costi

Interventi	Stima costi in Euro
Accesso a Malpensa e stazione Novara	106.200.000
Passante di Torino	954.000.000
Riqualificazione Porta Nuova	39.358.000
Altra stazione Porta Nuova	14396000
Fermata Dora	24.000.000
Fermata Zapata	15.750.000
Raddoppio Torino –Pinerolo con interrimento a Nichelino	204.500.000
Attrezzaggio linea e stazioni Chieri-Trofarello	12.000.000
Adeguamento stazione Carmagnola	1.400.000
Raddoppio Fossano-Cuneo	92.024.100
Soppressione passaggio a livello e copertura linea Cantalupo-Bra	3.400.000
Raddoppio binari Vignale-Arona	535.000.000
Quadruplicamento Tortona-Voghera	17.000.000
Interconnessione con passante ferroviario Torino	177.000.000
Raddoppio Settimo-Volpiano	23.892.170
Elettificazione Casale-Vercelli	5.000.000

Il totale di queste stime ammonta a circa 2.230.000.000 €. Per raggiungere i 2.848.000.000 € della TAV è ancora possibile aggiungere il potenziamento Pinerolo - Torre Pellice (indicato nei lavori programmati, il cui costo però attualmente non è definito) e più in generale altri raddoppi, elettrificazioni e eliminazioni di passaggi a livello. Ancora rimarrebbe un discreto margine per rispondere a uno dei problemi più urgenti: quello del materiale rotabile, che, tranne per qualche sporadico intervento (vedi i 30 nuovi treni promessi) non viene rinnovato da anni, per cui i treni si guastano sempre più frequentemente. Non è un problema di manutenzione, è che i mezzi sono troppo vecchi e non ce la fanno più! Con 100 milioni di € si possono comprare all'incirca 10-11 treni nuovi, completi di locomotore e relative carrozze (3.5 /4.5 milioni di € costo di un locomotore + 1/1,2 milioni di € per ciascuna carrozza).

In conclusione

Occorre affrontare questi temi, con franchezza e serenità, anche ed in particolar modo, in un momento di crisi economica ormai tramutata in vera e propria recessione.

La crisi economica non può essere l'alibi dietro cui celare una qualsiasi scelta fatta in termini semplicistici. La cancellazione, ad esempio, di determinate tratte intravedendo soltanto un risparmio di spese correnti relative alla gestione del servizio immediate (personale, manutenzione ordinaria, costi energetici, etc.) è scelta miope e di corto respiro. Scelte simili svalutano e snaturano un patrimonio (quello della rete infrastrutturale) già ampiamente ammortizzato e il cui abbandono non può che portare nel medio periodo a nuovi e inutili costi.

L'attuale situazione di crisi economica imporrebbe scelte di governo che incoraggino gli operatori economici, che aiutino i cittadini, migliorando e rendendo più efficienti le infrastrutture ed i servizi e non deprimendo ulteriormente i territori, in particolare quelli più periferici che maggiormente subiscono il peso della crisi per minori opportunità.

Il bilancio totale dei trasporti non può pertanto essere considerato voce di riduzione di spesa per singolo esercizio, ma inserito in un quadro più a lungo termine i cui investimenti (come quelli proposti precedentemente, di valorizzazione ed efficientamento dell'esistente) vanno contrapposti all'attuale logica di taglio e portati su un piano ben più ampio che coinvolga vari fattori. Tra questi fattori quello ambientale non è che uno e più immediato a cui vanno aggiunti quello della qualità della vita, delle opportunità economiche, della salute e naturalmente della sicurezza. Vale la pena ricordare che nella statistica della pericolosità dei viaggi, in cui viene utilizzato il parametro delle "morti per miliardo di chilometri percorsi" il trasporto pubblico ha ordini di grandezza infinitamente più bassi ad altri mezzi (0,6 su treno contro i 3,1 dell'auto).

Il trasporto ferroviario piemontese ha bisogno di cura attenta e costante e non di rapide amputazioni, solo così una rete che oggi è solo diffusa potrà dimostrarsi non costo ma risorsa.

Torino, 16 aprile 2012

Riferimenti bibliografici

- ["Settimo Rapporto annuale"](#) sullo stato di avanzamento delle attività svolte dall'Osservatorio Regionale delle Infrastrutture di Mobilità-Regione Piemonte "(Anno 2010)
- Dossier "Pendolaria" Legambiente
- Testi vari, Coordinamento Comitati Pendolari del Piemonte

Il dossier è un documento di approfondimento della Campagna "I TRENI PER I PENDOLARI: UNA BATTAGLIA DI CIVILTÀ!", promossa dal Coordinamento Regionale di SEL e dal Coordinamento Provinciale di Torino di SEL. I testi sono a cura di Vanda Bonardo con la collaborazione di Fabio Lavagno e Stefano Moro.