

RELAZIONE TECNICO-STATISTICA

1. Introduzione

Dall'incontro del 21 febbraio 2001, tra i pendolari della Tratta Messina-Catania-Siracusa, coordinati da Giosuè Malaponti, e la Divisione Trasporti Regione Sicilia, rappresentata dall'allora direttore del Trasporto regionale dott. Carlo Pino, presso la "Sala Romeo" del Comune di Giarre, i pendolari hanno sentito l'esigenza di costituirsi in un Comitato, al fine di poter meglio discutere i problemi inerenti al trasporto ferroviario sulla tratta di interesse.

Oggi a distanza di quattro anni, possiamo dire che qualcosa è migliorato nel servizio del Trasporto Regionale di Trenitalia, almeno sotto il profilo della collaborazione e degli incontri previsti ogni anno, atti a meglio programmare, attraverso le indicazioni fornite dal Comitato, un servizio che più si avvicini alle richieste della clientela che giornalmente usufruisce di un trasporto pubblico.

Siamo convinti che il nostro impegno sia doveroso vista l'opportunità offerta proprio dalla Carta dei Servizi, che sottolinea la centralità del cliente e l'obiettivo di offrire servizi che soddisfino le sue attese, con le conseguenze che i servizi offerti siano vincolati ad indicatori esattamente misurabili, e che il ruolo di giudice, a differenza di quanto avveniva in passato, sia affidato non a chi produce il servizio ma a chi lo utilizza.

E' difficile immaginare una crescita economica forte, creatrice di occupazione e di ricchezza, in assenza di un sistema di trasporto efficace che permetta di sfruttare pienamente il mercato interno. La nuova esigenza di perseguire uno sviluppo sostenibile, deve costituire nel tempo l'occasione e lo strumento per la politica comune dei trasporti.

Il trasporto ferroviario, nel senso proprio del termine, è il settore strategico dal quale dipende in maggiore misura il successo del riequilibrio soprattutto nel comparto merci, nel trasporto regionale e nella lunga percorrenza.

Tale obiettivo è stato fissato dall'ultimo Accordo di Programma Quadro sui Trasporti tra il Ministro Lunardi, la Regione Siciliana e le Ferrovie dello Stato.

Ma, nell'ambito della politica comune dei trasporti, oltre agli obiettivi, agli equilibri finora mai raggiunti, e al programma di interventi previsti, è necessario che tale accordo presupponga determinati fattori che contribuiscano all'aumento della domanda di trasporto.

Ci riferiamo alla politica urbanistica e di gestione del territorio, per evitare inutili aumenti dell'esigenza di mobilità legati ad un'errata pianificazione delle distanze fra residenza e luogo di lavoro; alla politica sociale e dell'istruzione, per meglio modulare i ritmi di lavoro e gli orari scolastici evitando il sovraffollamento delle strade; alla politica dei trasporti urbani, al fine di conciliare nei grandi centri urbani, la modernizzazione del servizio pubblico e la razionalizzazione del ricorso all'autovettura privata (rispettando gli impegni nazionali ed europei, per la riduzione delle emissioni di CO2).

Ma facciamo riferimento anche ad una politica fiscale e di bilancio, per permettere di incamerare realmente i costi esterni, soprattutto quelli ambientali e realizzare una rete regionale degna di tale nome; ed alla politica di concorrenza: per garantire, soprattutto nel settore ferroviario, che l'apertura del mercato non sia ostacolata dalle compagnie dominanti già presenti sul mercato, né si traduca in un degrado della qualità del servizio pubblico.

Occorre dunque controllare la crescita del traffico stradale e aereo a favore del treno e degli altri mezzi di trasporto rispettosi dell'ambiente, in modo che divengano alternative competitive e valide.

Che si tratti di cittadini o di professionisti dei trasporti, ciascuno deve poter disporre di un sistema di trasporto che soddisfi le proprie aspettative ed esigenze.

Il Comitato dei Pendolari Me-Ct-Sr ha già on-line un sito internet all'indirizzo <http://digilander.libero.it/comitatopendolari> ed una casella di posta elettronica

comitatopendolari@libero.it, per quanti volessero segnalare disservizi o inefficienze, o proporre delle migliorie per l'incentivazione del servizio pubblico. E' inoltre presente una recente sezione per chi volesse compilare il nostro questionario on-line.

Certi di nuove e continue aperture al dialogo e di nuova disponibilità, confermatoci dal Direttore e dallo staff di Trenitalia, vorremmo pianificare per il meglio l'incentivazione del trasporto, suggerendo alcuni accorgimenti che ci toccano molto da vicino essendo, noi pendolari, coloro che più si servono dei servizi pubblici.

Da ciò, scaturisce la nostra richiesta di voler incontrare, oltre che la Provincia Regionale di Catania, anche le Province Regionali di Messina e Siracusa, e confidiamo nella disponibilità ad un impegno forte volto ad eliminare gli innumerevoli disagi che giornalmente i pendolari affrontano, disagi che giornalmente vengono vissuti, proprio quando si parla tanto di incentivazione del trasporto pubblico e del trasporto ecologico quale è il treno.

2. I pendolari intervistati: flussi e movimenti

Questo questionario, come quello del 2001, nasce dall'esigenza di legare in maniera adeguata e logica gli orari di lavoro o di studio dei pendolari con gli orari di partenza e di arrivo dei treni, nonché di porre rimedio alle incongruenze dello stesso, soprattutto nelle fasce orarie di maggiore interesse.

Le problematiche riguardano come sempre la necessità di un'ampia e continua revisione degli orari dei treni al fine di adattare le tracce orarie a quelle che sono le necessità dei pendolari, attraverso il parallelo e importante monitoraggio delle fasce di lavoro o di studio.

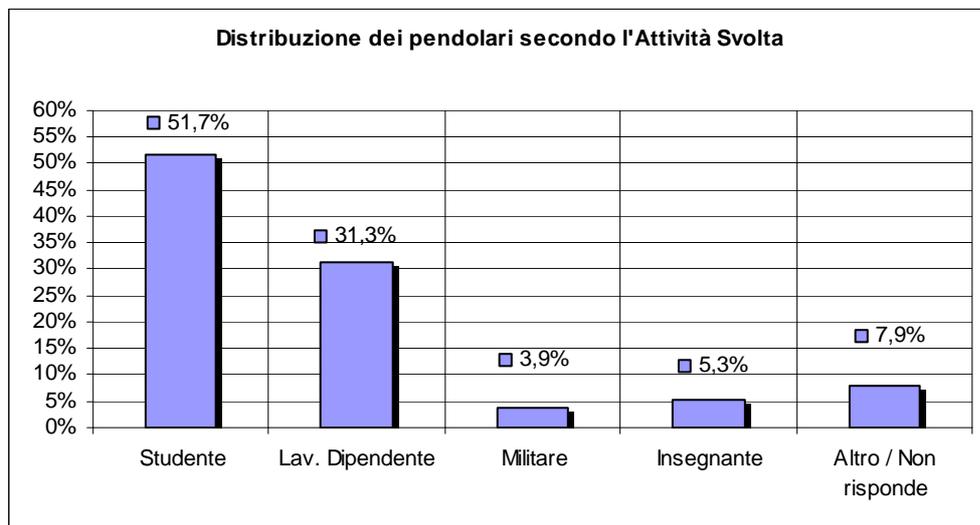
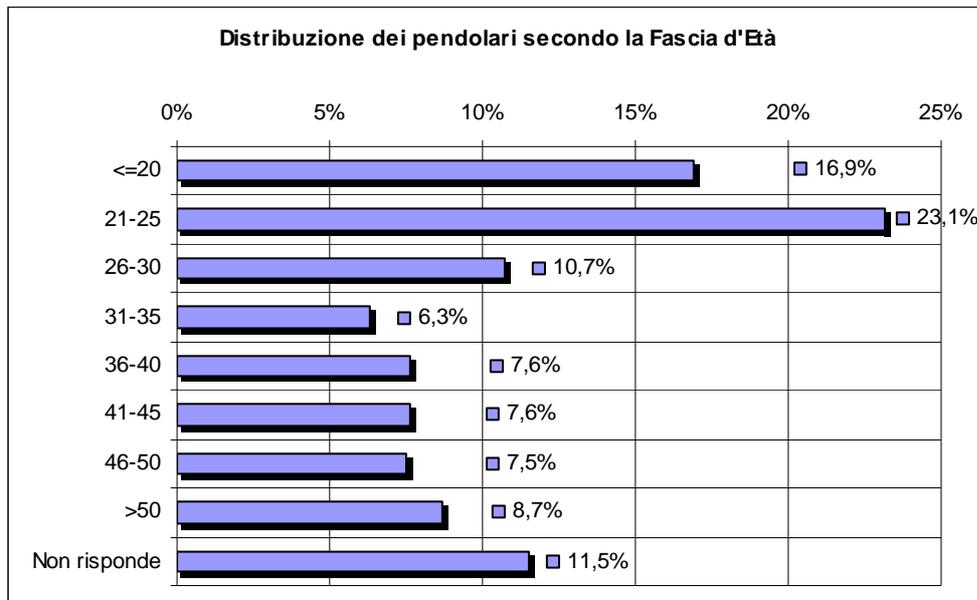
I pendolari intervistati si sono mostrati ancora una volta disponibili e attenti ai problemi posti attraverso i quesiti del questionario.

Per il 16,9% sono giovanissimi sotto i 20 anni, e il 23,1% ha un'età che va dai 21 ai 25 anni.

Sono di sesso maschile per 44,7% e di sesso femminile per la rimanente parte (55,3%), in gran parte studenti, sia di scuole superiori che universitari per il 51,7%, e

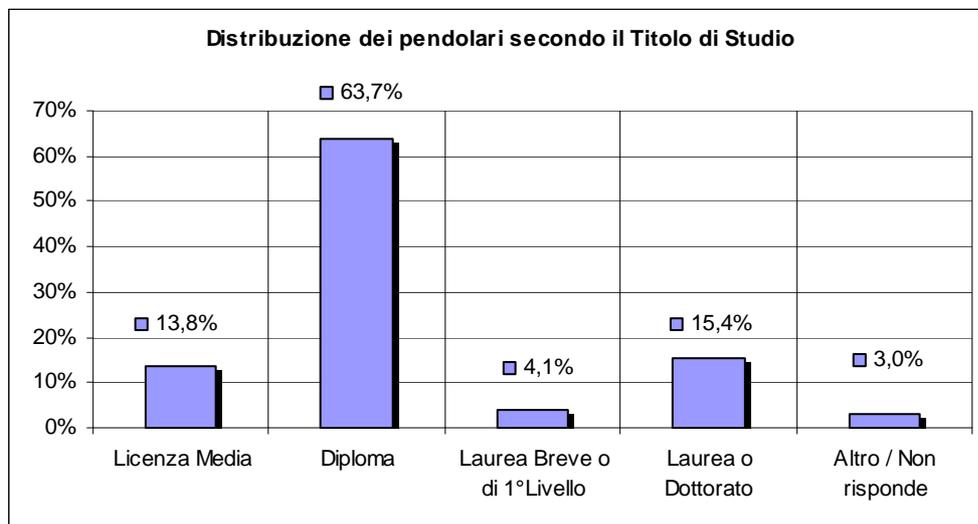
impiegati (31,3%), ma anche insegnanti (5,3%) e militari (3,9%), ed in generale hanno un'età compresa tra i 15 e i 65 anni.

I grafici di seguito illustrati mostrano la distribuzione dei pendolari secondo la fascia di età occupata e l'attività svolta.



Riguardo al titolo di studio conseguito, sono diplomati per il 63,7%, laureati per il 15,4% e sono in possesso del solo diploma di licenza media il 13,8%. Abbiamo

introdotto nella scelta anche l'eventuale possesso di laurea breve o di 1° livello, dove troviamo il 4,1% (non risponde il 3,0%).



A differenza del precedente questionario, questa volta abbiamo pensato di chiedere al pendolare, oltre alla stazione di partenza e di arrivo, anche il comune di residenza abituale e quello di lavoro/studio.

In tal modo è possibile studiare con maggiore attenzione i movimenti/flussi nelle e tra le varie stazioni.

Considerando quanto detto sotto l'aspetto della stazione più vicina al comune di residenza, si riesce ad eliminare completamente l'influenza dei capoluoghi di provincia che normalmente rappresentano la città di partenza e arrivo per tutti i treni, come si può evincere dalla tabella e dal grafico collegato delle pagine successive.

È facile in tal modo ricavare dalle differenze percentuali relative, tra i valori presenti nella colonna "partenza" e quelli presenti nella colonna "residenza", le stazioni nelle quali avviene un maggiore movimento dovuto agli spostamenti di utenza da bacini o comuni limitrofi.

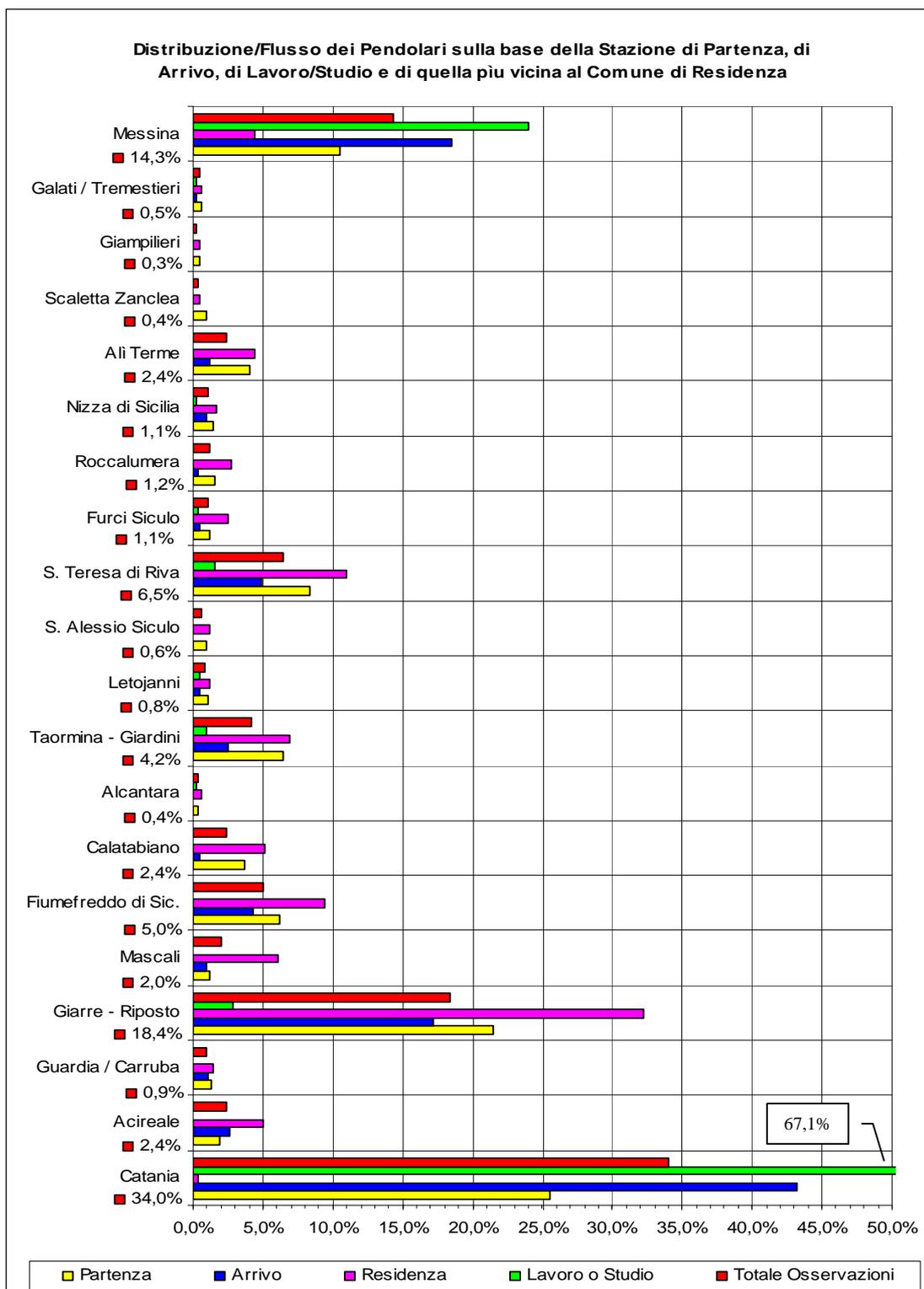
Classico caso più evidente, lo abbiamo ad esempio per la stazione di Mascali, dove si passa da 1,2 a 6,1, che teoricamente sta a significare che su 6 persone residenti,

quasi 5 prendono il treno in un'altra stazione, fatto che si potrebbe giustificare dalla vastità del comprensorio di Giarre-Riposto.

La stessa tabella illustra in colore blu le principali stazioni di partenza, riconosciute in quanto effettuate sia da treni regionali che diretti: il 21,4% sono pendolari di Giarre-Riposto, il 6,2% di Fiumefreddo, il 6,5% di Taormina-Giardini, l'8,4% di Santa Teresa di Riva, il 4,0% di Ali Terme.

Come si può notare, la colonna riferita alle stazioni di lavoro/studio presenta la cospicua percentuale del 67,1% di intervistati che lavora o studia a Catania e quella del 24,0% relativa ai pendolari di Messina. Questa differenza è dovuta essenzialmente all'attuale incompletezza di informazioni relative ai treni in partenza e in arrivo a Messina, che provvederemo ad integrare a breve, al fine di rendere i dati più omogenei.

STAZIONE		Partenza	Arrivo	Residenza	Lavoro o Studio	Totale
Stazioni tratta CT-SR		0,1%	0,3%	0,5%	0,5%	0,4%
Stazioni tratta ME-CT	Catania	25,6%	43,2%	0,4%	67,1%	34,0%
	Acireale	1,9%	2,6%	5,0%	0,1%	2,4%
	Guardia / Carruba	1,3%	1,0%	1,4%	0,0%	0,9%
	Giarre - Riposto	21,4%	17,2%	32,2%	2,8%	18,4%
	Mascoli	1,2%	0,9%	6,1%	0,0%	2,0%
	Fiumefreddo di Sic.	6,2%	4,3%	9,4%	0,0%	5,0%
	Calatabiano	3,7%	0,5%	5,2%	0,0%	2,4%
	Alcantara	0,4%	0,1%	0,6%	0,3%	0,4%
	Taormina - Giardini	6,5%	2,5%	7,0%	0,9%	4,2%
	Letojanni	1,0%	0,5%	1,2%	0,5%	0,8%
	S. Alessio Siculo	0,9%	0,1%	1,2%	0,1%	0,6%
	S. Teresa di Riva	8,4%	4,9%	11,0%	1,6%	6,5%
	Furci Siculo	1,2%	0,5%	2,5%	0,4%	1,1%
	Roccalumera	1,6%	0,4%	2,7%	0,1%	1,2%
	Nizza di Sicilia	1,4%	0,9%	1,7%	0,3%	1,1%
	Ali Terme	4,0%	1,2%	4,4%	0,0%	2,4%
	Scaletta Zanclea	0,9%	0,0%	0,5%	0,0%	0,4%
	Giampileri	0,5%	0,0%	0,5%	0,0%	0,3%
	Galati / Tremestieri	0,6%	0,3%	0,6%	0,3%	0,5%
	Messina	10,5%	18,5%	4,4%	24,0%	14,3%
Stazioni tratta ME-PA		0,6%	0,3%	0,9%	0,4%	0,5%
Reggio Calabria		0,0%	0,0%	0,4%	0,5%	0,2%
Altra Provincia Italiana		0,0%	0,0%	0,3%	0,1%	0,1%

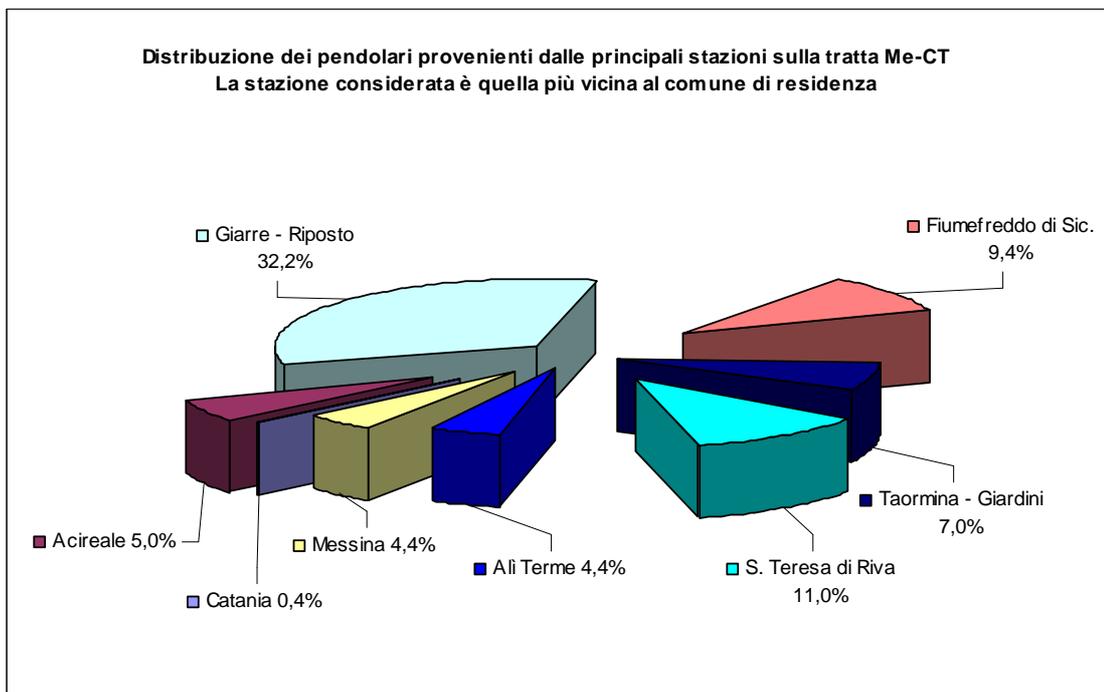


L'analisi grafica per ogni stazione della tratta Messina-Catania, avviene attraverso quattro barre principali di diverso colore, inerenti i movimenti nelle stazioni di partenza (Giallo), di arrivo (Blu), di lavoro o studio (Verde), e di quella più vicina al

comune di residenza (Viola). La quinta barra di colore rosso è invece riferita al totale generale, e in questo caso assume anche la funzione di media, per l'effettiva valutazione del flusso / movimento dell'utenza.

Il grafico seguente mostra una distribuzione dei pendolari delle principali stazioni della tratta Me-Ct-Sr, sulla base della stazione più vicina al comune di residenza. Per stazione principale abbiamo inteso la fermata che normalmente viene effettuata dai treni diretti.

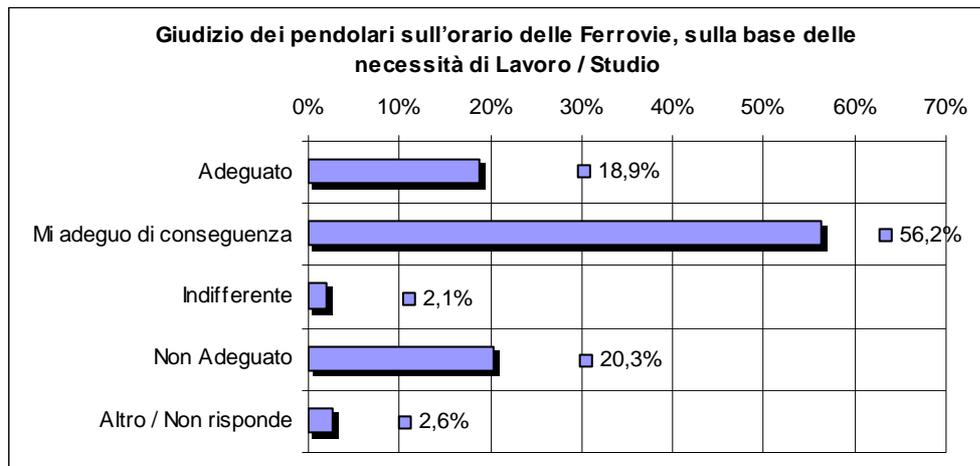
Si osservi come in questo caso sia stata eliminata la componente dovuta ai flussi di viaggiatori presenti nei capoluoghi di provincia, che normalmente rappresentano la città di partenza e arrivo per tutti i treni.



3. L'analisi delle fasce lavorative e di studio

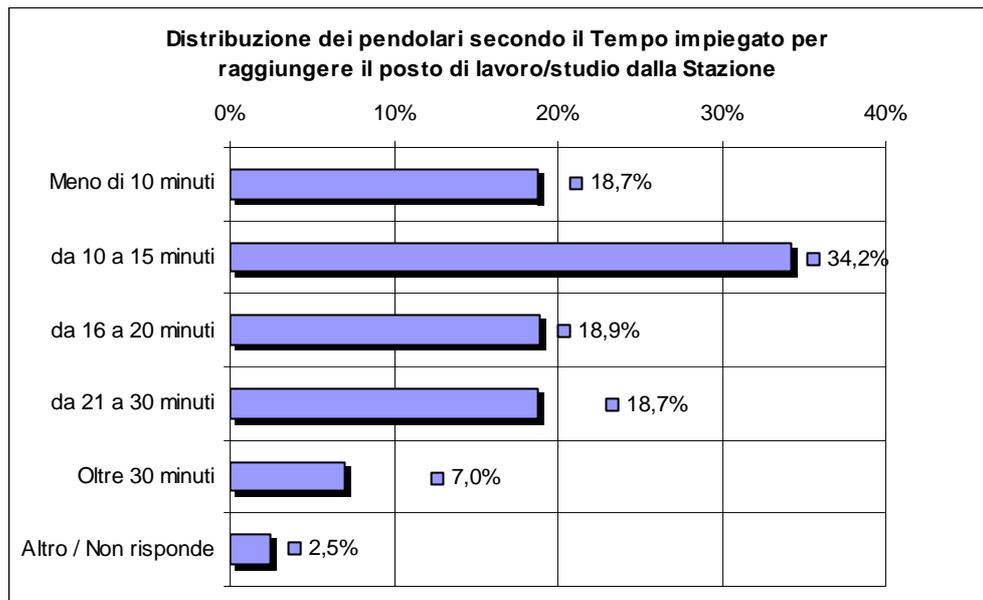
Alla base dello studio effettuato ci sono ancora le fasce orarie di lavoro o studio, con particolare attenzione a quelle "standard", più volte menzionate in tutti gli incontri tra la Trenitalia e i pendolari della tratta Me-Ct-Sr, e i tempi di percorrenza dalla stazione al posto di lavoro o di studio.

In base alle necessità lavorative o di studio, il 18,9% degli intervistati ritiene che l'orario delle ferrovie sia ben adeguato alle proprie esigenze e bisogna ammettere che la percentuale sta a significare un grosso passo in avanti se confrontata con il 9,7% ricavato nel 2001. Il 56,2% si adegua di conseguenza, e ancora il 20,3% lo reputa non adeguato; infine solo il 2,1% si mostra indifferente alla problematica e il 2,6% non risponde.



L'importante parametro del tempo di percorrenza dal posto di lavoro o di studio e la stazione, unito ad una attenta analisi delle fasce orarie di interesse, ci permettono di capire in quali fasce va intensificato il trasporto ferroviario, ma anche di capire in quali stazioni deve concentrarsi l'attività di monitoraggio, anche in virtù di quanto detto nel paragrafo precedente.

Per raggiungere la stazione dal posto di lavoro (o studio), solo il 18,7% dei pendolari impiega meno di 10 minuti, il 34,2% impiega dai 10 ai 15 minuti ed il 18,9% dai 16 ai 20 minuti. E ancora, come si può anche evincere dal grafico seguente, un ulteriore 18,7% impiega dai 21 ai 30 minuti e il rimanente 7,0% impiega oltre la mezz'ora (solo il 2,5% non risponde al quesito).

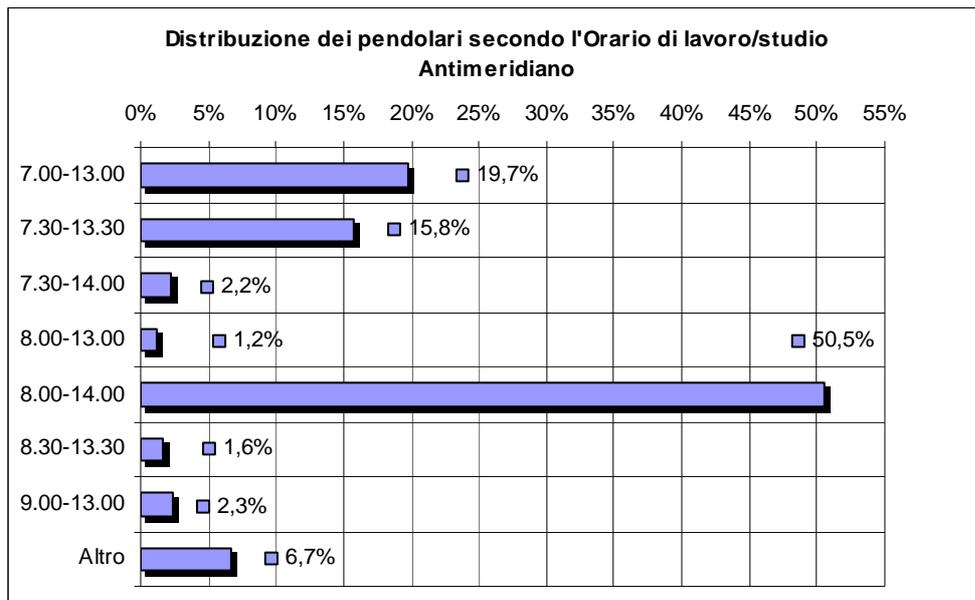


Sulla base del questionario 2001, dove in riferimento alla fascia di lavoro pomeridiano, alla voce “altro”, parecchi pendolari hanno indicato di lavorare fino alle 21,00, è stata inserita nelle fasce orarie proposte la 16,00-21,00 e la decisione ha avuto i risultati attesi: il 22,5% dei lavoratori/studenti lavorano o studiano all’università fino alle 21,00 (il 15,0% dalle 15,00 e il 7,6% dalle 16,00).

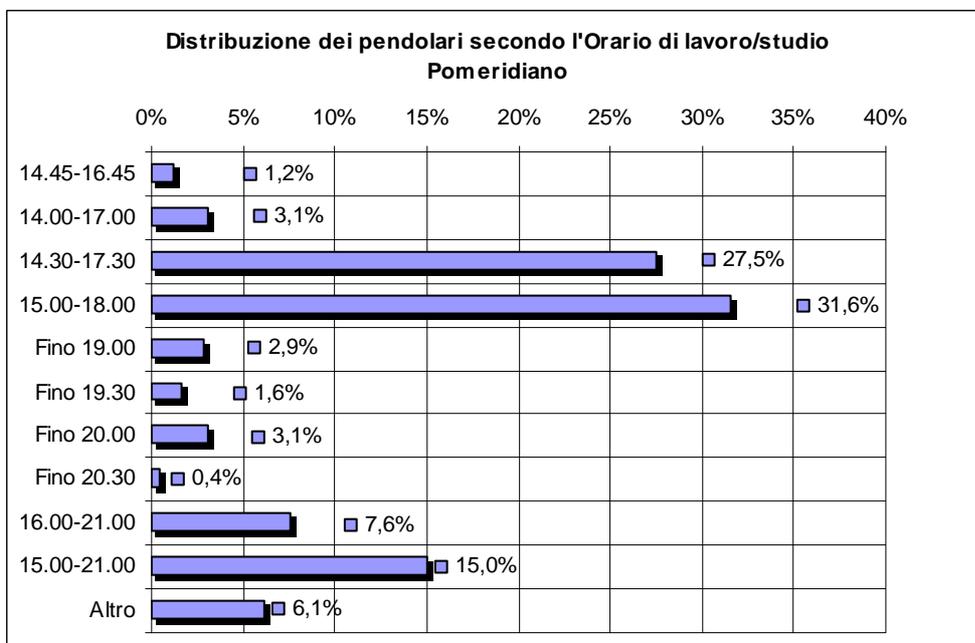
Per quanto concerne l’orario di lavoro/studio antimeridiano, depurando le statistiche ottenute dal 5,0% di pendolari che non rispondono, si osserva che il 50,5% rientra nella fascia lavorativa 8,00-14,00, il 19,7% in quella 7,00-13,00 e il 15,8% nella 7,30-13,30.

Considerando invece l’orario di inizio per il lavoro o lo studio nella fascia delle 8,30 o 9,00 la percentuale scende al 3,9%, segno che cominciare l’attività a tale ora è solo segno di una maggiore flessibilità.

Indipendentemente dall’orario di inizio, il 23,3% finisce di lavorare (o di seguire le lezioni) alle 13,00, il 17,4% alle 13,30, e il 52,7% alle 14,00.



Nelle ore pomeridiane, invece, l'orario di lavoro (o delle lezioni) si presenta anche questa volta molto variegato e bisogna evidenziare che il 37,0% dei pendolari non risponde alla domanda (nel 2001 avevamo ricavato il 37,2%), sicuramente perché non lavora (o non studia) il pomeriggio.



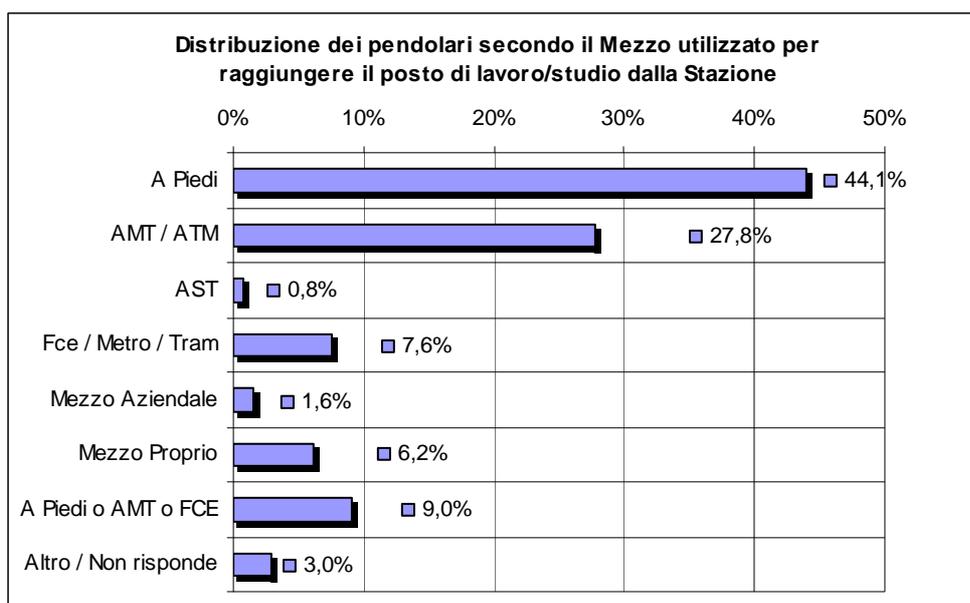
Escludendo questa quota, notiamo dal grafico inerente le fasce lavorative/di studio pomeridiane, che in maggior misura sono il 46,5% che lavorano o studiano a partire dalle ore 15,00, e il 28,7% che cominciano alle 14,30-14,45, orario sicuramente dovuto al rientro al lavoro per l'attività pomeridiana.

In riferimento alle fasce orarie pomeridiane, troviamo parallelamente un 31,6% che termina di lavorare (o di seguire le lezioni) alle ore 18,00 (15,00-18,00) e un buon 27,5% alle 17,30 (14,30-17,30), i quali vanno ad aggiungersi al 22,5% che, come detto precedentemente, termina di lavorare alle 21,00 (15,00-21,00 e 16,00-21,00).

4. Biglietto unico e servizi offerti in Stazione e sul Treno

Una sezione del questionario è stata nuovamente dedicata al mezzo utilizzato dai pendolari per raggiungere il proprio posto di lavoro o di studio dalla stazione.

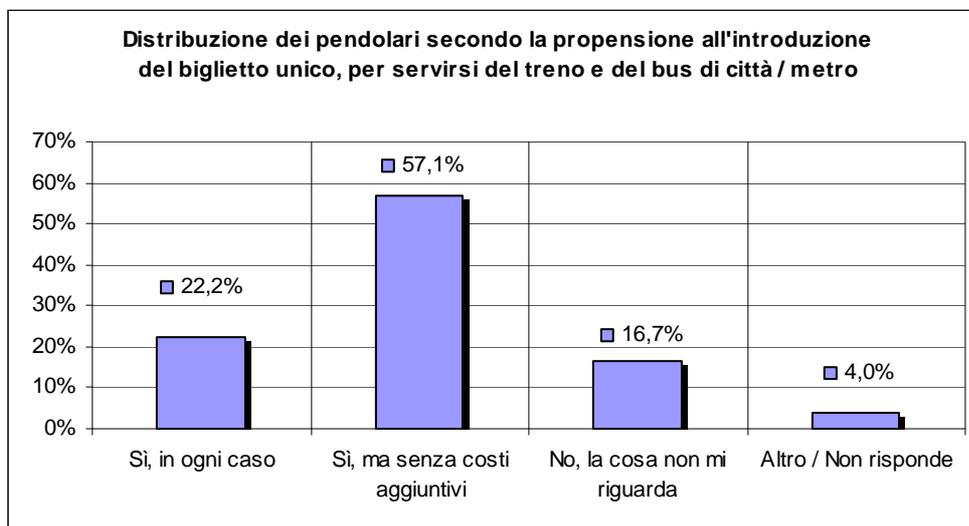
Il grafico illustra la distribuzione dei pendolari secondo questa modalità: il 44,1% si reca sul posto a piedi, mentre il 35,4% utilizza l'autobus di città o il metrò. In particolare si serve del servizio Amt (Azienda Trasporti di Catania) o Atm (Azienda Trasporti di Messina) il 27,8% dei pendolari che arrivano nel piazzale della stazione, mentre un buon 9,0% utilizza oppure ha la possibilità di utilizzare un qualunque mezzo (A piedi, Amt o Metrò).



Un dato da non sottovalutare è rappresentato dalla quota del 6,2% che si serve di un mezzo proprio per raggiungere il posto di lavoro/studio.

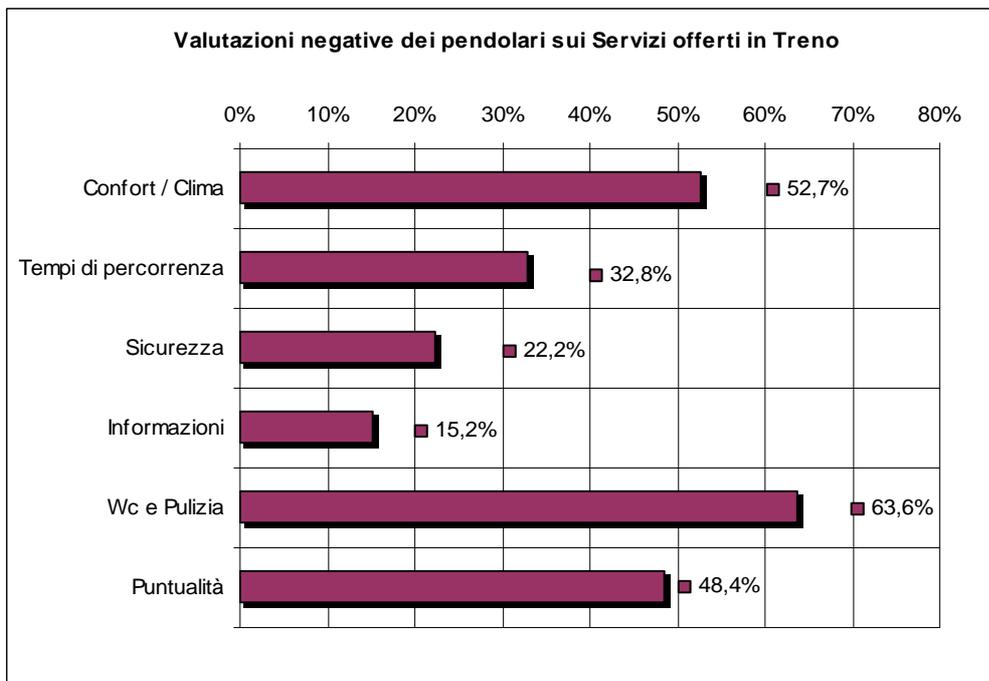
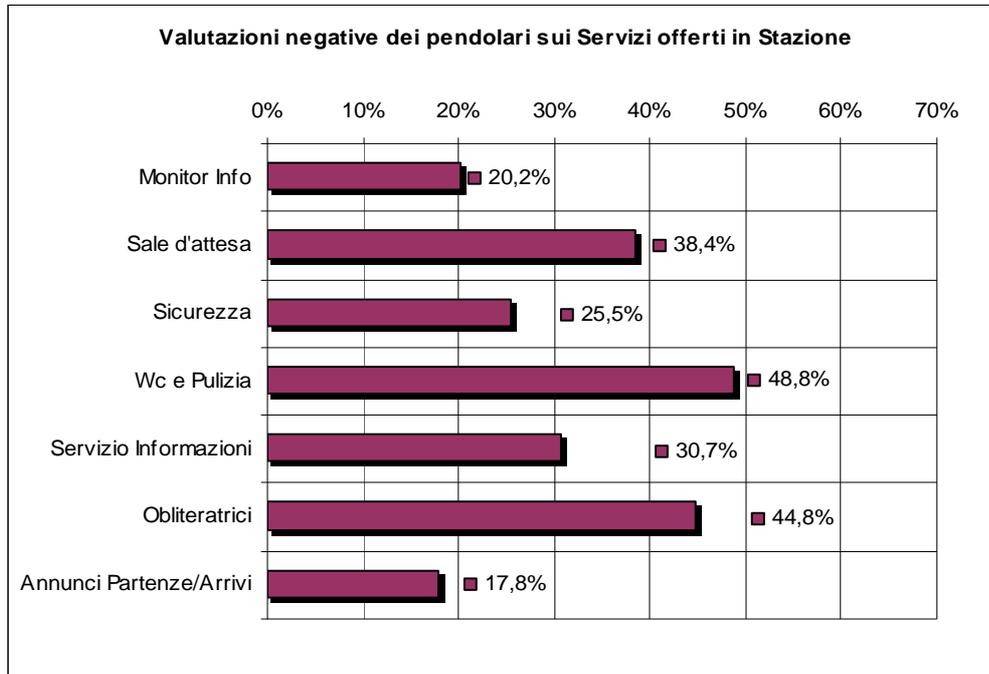
Fra tutte le proposte importanti portate avanti con costante impegno, che non sono mai mancate, vi è stata quella di realizzare una convenzione con l'Azienda Municipale Trasporti di Catania e la Ferrovia Circumetnea, per l'incentivazione del trasporto pubblico tramite l'abbinamento "Treno – Bus – Metro", per dare la possibilità a tutti i viaggiatori, che usufruiscono del treno, di avere, anche pagando un'integrazione al biglietto ferroviario, la possibilità di poter usufruire con lo stesso del bus o della metropolitana.

Anche questa volta i numeri ottenuti sulla valutazione di una eventuale introduzione del biglietto/abbonamento unico Treno-Amt-Metro sono interessanti: nel complesso condivide l'idea il 79,3% dei pendolari (contro il 72,5% ricavato nel 2001) e di questi il 57,1% solo se ciò non comporta spese aggiuntive rispetto al prezzo del biglietto ferroviario. La cosa non riguarda al 16,7% degli intervistati.



Nel caso questi dati vengano presi in considerazione solo per chi effettivamente usa il servizio, queste percentuali si mantengono globalmente sugli stessi livelli, segno che il problema è sentito anche da chi non usa il mezzo pubblico locale.

Per quanto concerne i servizi offerti in stazione e sul treno, abbiamo chiesto agli intervistati di contrassegnare quelli che personalmente valutavano negativamente, perché assenti o scadenti. I risultati erano senza dubbio prevedibili e sono rappresentati nei grafici che seguono



Per quelli in stazione, i pendolari segnalano per il 48,8%, wc e pulizia, seguito dal 44,8% per le obliterate, dal 38,4% per le sale d'attesa, e dal 30,7% per il servizio informazioni.

In riferimento a quelli offerti in treno, l'aspetto della pulizia è quello maggiormente sentito, evidenziato dal 63,6% dei pendolari, seguito dal 52,7% dal confort/clima, dal 48,4% per la puntualità e dal 32,8% per i tempi di percorrenza.

Si osservi che la sicurezza resta poco sopra il 20% in entrambi i casi, segno che l'utente reclama il servizio, ma riconosce la professionalità e l'impegno umano di chi opera nelle stazioni e sui treni.

Comitato Pendolari ME-CT-SR

Coordinamento, relazione ed elaborazioni statistiche:

- **MALAPONTI Giosuè**, impiegato nella Pubblica Amministrazione, presidente dell'Associazione turistica pro-Loco di Fiumefreddo.
- **GEMELLI Fabrizio**, impiegato nel settore dei Servizi Energetici, laureato in Scienze Statistiche Demografiche e Sociali, esperto in sistemi informativi ed elaborazioni statistiche.

Collaborazione:

- **D'AMICO Giacomo Dario**, impiegato Ministero della Giustizia, laureando in Informatica, esperto certificato in sistemi informativi e applicazioni internet.
- **TREFFILETTI Antonella**, laureanda in Economia, esperta in tecnologie di recupero e riciclaggio ambientale.
- **ROCCA Daniela**, laureanda in Economia, esperta in tecnologie di recupero e riciclaggio ambientale.