

Pendolaria



LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO

LEGAMBIENTE

LE 10 PEGGIORI LINEE D'ITALIA PER I PENDOLARI NEL 2014

La **classifica delle linee peggiori d'Italia** mette in evidenza le situazioni più gravi del trasporto ferroviario pendolare in Italia. E' una selezione sulla base di situazioni oggettive e proteste, che però accomuna molte linee in Italia e che rispecchia quanto poco le Regioni ed i Governi hanno fatto nel corso degli ultimi anni e quanto le situazioni già critiche dei pendolari siano diventate insopportabili. Gli ultimi anni sono stati davvero terribili per chi si muove in treno, rispetto al 2009 le risorse da parte dello Stato per il trasporto pubblico su ferro e su gomma sono diminuite del 25% e le Regioni, a cui sono state trasferite nel 2001 le competenze sui treni pendolari, in larga parte dei casi non hanno investito né in termini di risorse né di attenzioni per recuperare la situazione. Complessivamente dal 2010 a oggi a seguito dei tagli sui trasferimenti da parte del Governo si possono stimare tagli pari al 6,5% nel servizio ferroviario regionale, con differenze tra le diverse Regioni ma dentro un quadro in cui diventa ogni giorno più difficile salire su un treno. A rendere evidente la situazione sempre più complicata che vivono i pendolari sono i tagli realizzati nelle diverse parti del Paese, con la riduzione del numero di treni lungo le linee, a cui si è accompagnato in quasi tutte le Regioni italiane un aumento delle tariffe. Le linee sono state scelte in base a criteri oggettivi per evidenziare la scarsa qualità del servizio: i problemi di ritardi e tagli dei treni, la tipologia dei treni utilizzati sia per capienza sia per età, la carenza di orari adatti per l'utenza pendolare, la frequenza dei convogli, la condizione delle stazioni.

Tabella dei tagli ed aumenti tariffari*

| Regioni | 2010-2014 | |
|-----------------------|-----------------------------|------------------------|
| | Totale dei tagli ai servizi | Totale aumenti tariffe |
| Abruzzo | -21% | +25,4% |
| Basilicata | -11% | - |
| Pr. Bolzano | -2,2% | - |
| Calabria | -16,3% | +20% |
| Campania | -19% | +23,75% |
| Emilia-Romagna | -5,4% | +16,1% |
| Friuli Venezia Giulia | - | +14,9% |
| Lazio | -3,7% | +15% |
| Liguria | -9,8% | +41,24% |
| Lombardia | - | +24,1% |
| Marche | -5% | - |
| Molise | - | +9% |
| Piemonte | -7,5% | +47,3% |
| Puglia | -15% | +11,3% |
| Sicilia | -19% | - |
| Toscana | -2,9% | +21,8% |
| Pr. Trento | -3,3% | - |
| Umbria | -5,7% | +25% |
| Veneto | -3,35% | +15% |

1) Roma Termini-Ciampino-Castelli Romani



Per i pendolari delle linee FL4 che collegano la Capitale con i Comuni dei **Castelli Romani** riuscire a salire su un treno diventa ogni giorno più difficile e soprattutto arrivare a destinazione senza problemi o ritardi. Il sistema è composto da 3 linee che collegano la stazione Termini con Ciampino e si diramano verso **Frascati, Velletri ed Albano Laziale**. La linea è frequentata abitualmente da 40mila viaggiatori al giorno con treni affollati, lenti e spesso in ritardo. Il problema in comune alle tre linee è quello di una infrastruttura vecchia e che a Ciampino diventa ad unico binario per tutte e tre le direttrici. La linea potrebbe rappresentare un'opportunità reale di mobilità per una delle aree più abitate del Lazio, con un bacino potenziale di utenti del ferro di 450.000 abitanti. Nel caso della **Roma-Frascati** sulla linea di 24 km di lunghezza si registra nell'ora di punta un'affluenza di oltre il 40% superiore rispetto alla capacità dei treni, e con una velocità media di soli 48 km/h. I problemi infrastrutturali portano i treni a subire ritardi e soppressioni improvvise. Da anni si discute del raddoppio dei binari, della velocizzazione della linea, e di realizzare una fermata tra Frascati e Ciampino (località Villa Senni), ma si rimane sempre nel campo delle promesse. La **Roma-Velletri** è una tratta di 42 km dove i pendolari lamentano treni sempre sovraffollati ed in ritardo. Le precarie condizioni di viaggio diventano addirittura intollerabili nei mesi di apertura delle scuole quando migliaia di studenti si aggiungono agli altri pendolari. Anche in questo caso l'infrastruttura è molto vecchia ed oltre al binario unico, presenta altre criticità come 13 passaggi a livello e la possibilità d'incrocio dei convogli in sole tre stazioni su otto. Infine la **Roma-Albano**, lunga 29 km, quella che presenta la velocità media ancora più bassa: 39 km/h. I pendolari della linea soffrono i costanti ritardi, guasti e cancellazioni e lamentano la mancanza di informazioni visto che i monitor nella maggior parte delle stazioni non funzionano.

Ma la crisi della mobilità pendolare nell'area romana è diffusa su altre linee. Sulla **Roma Termini-Nettuno** è cresciuto negli anni il numero di persone che per motivi di lavoro o di studio gravitano sulla Capitale. Si tratta di oltre 45mila persone, per le quali viaggiare su questa tratta è un vero percorso ad ostacoli lungo 59 km, che si percorrono mediamente in 67 minuti! La ragione è nel fatto che 26 chilometri sono a binario unico ma raddoppi o velocizzazioni sono lontani dall'essere realizzati. Senza dimenticare le carrozze sovraffollate, i ritardi continui, la mancanza di informazioni adeguate. Ma anche sulla **Termini-Giardinetti** servirebbero investimenti sulle linee, le stazioni e l'acquisto di nuovi treni, mentre purtroppo (vista l'apertura parziale della Metro C) questo servizio è destinato a vedere sempre meno attenzione. Una soluzione ideale sarebbe quello di trasformare questa linea in una moderna tranvia. Infine è da segnalare la situazione della **Roma Nord-Viterbo** che presenta ancora treni vecchissimi che spesso rimangono fermi a causa dei guasti ed alcune stazioni degradate, quando il numero di pendolari è impressionante con oltre 75.000 viaggiatori al giorno.

2) Circumflegrea



Anche nel corso del 2014 si sono registrati disagi gravissimi per i 45.000 pendolari che quotidianamente si muovono tra Napoli e l'area nord-occidentale della città attraverso le linee Circumflegrea e Cumana. In particolare è la **Circumflegrea** a vedere crescere problemi e degrado. La linea, che collega Napoli (Stazione Montesanto) con Torregaveta sulla costa, lungo un percorso interno di 27 km, attraversa diversi quartieri di Napoli ed i Comuni di Pozzuoli e Quarto. I disagi riscontrati dai pendolari riguardano la mancanza di un numero sufficiente di treni ed i continui problemi tecnici che riscontrano su quelli in circolazione, vecchi ed inadeguati. Le conseguenze sono inevitabilmente il sovraffollamento ed i ritardi e purtroppo anche la scelta da parte di molti utenti di utilizzare la macchina per i propri spostamenti. In comune a tutta la linea rimane la fatiscenza di molte stazioni, abbandonate e vandalizzate, e per buona parte sprovviste di biglietteria o di obliterate. Problemi analoghi li trovano i pendolari che si spostano lungo la linea **Cumana**, che collega sempre la stazione Montesanto a Torregaveta ma su un tracciato più a sud di circa 20 km, che attraversa Bagnoli e Pozzuoli, e che ha visto numerosi stop legati a guasti tecnici e giorni in cui erano presenti solo due treni lungo la tratta, con un servizio più che dimezzato ed il passaggio dei convogli soltanto una volta ogni ora. La situazione è migliorata nella seconda parte dell'anno grazie all'introduzione di due nuovi treni e di uno ristrutturato. A Napoli va ricordata la situazione che continua a vivere la **Circumvesuviana**, una delle ferrovie più colpite dai tagli degli ultimi anni, con treni vecchi e degradati, vagoni stracolmi di persone perché insufficienti a garantire un servizio adeguato per una tratta molto frequentata come quella che collega Napoli con i quartieri e i Comuni ad Est.

3) Bergamo-Milano



Ritardi e soppressioni hanno provocato nuovi disagi nel 2014 per il trasporto dei pendolari sia verso Milano che nelle relazioni tra gli altri capoluoghi lombardi. Negli ultimi anni il tasso di puntualità medio dei treni delle 40 linee lombarde è passato dall'87% del 2011 al 78% del 2014. Ma quest'autunno è crollato al 65%. In particolare su una delle più trafficate e "storiche" linee del pendolarismo lombardo, la **Bergamo-Treviglio-Milano**, si sono registrati i maggiori disagi. Nel

collegamento tra due grandi città della Lombardia, in una delle aree più ricche d'Europa, il livello del servizio è assolutamente inadeguato. Nonostante i recenti potenziamenti ed i consistenti investimenti sulla linea realizzati con il quadruplicamento della tratta Milano-Treviglio e il raddoppio della tratta Treviglio-Bergamo, sui 56 km di linea i tempi di percorrenza sono rimasti gli stessi di trenta anni fa con una velocità media di 60 km/h. Le pessime condizioni di viaggio con carrozze sovraffollate e sporche hanno portato all'exasperazione i pendolari che si sono dovuti anche subire, nei mesi scorsi, una pessima organizzazione dei lavori di rifacimento della stazione di Bergamo che hanno provocato pesanti disagi anche per l'ingresso e l'uscita nella stazione. Il materiale rotabile utilizzato su questa tratta è il più vecchio e inaffidabile di quello in servizio con una flotta composta da treni a doppio piano e a media percorrenza. Proprio in questi mesi è esplosa la rabbia dei pendolari con proteste sul web, "scioperi del biglietto" e le azioni legali per l'indennizzo dei ritardi che si sono moltiplicate. Nonostante ciò non è un caso che nonostante un'autostrada nuova di zecca davanti a casa come la Brebemi questa resti desolatamente vuota ed i pendolari continuano ad utilizzare treni ed a chiedere sempre maggiori investimenti nel settore ferroviario.

4) Siracusa-Ragusa-Gela



Tra le peggiori linee d'Italia è sicuramente la **linea Siracusa-Gela** che collega due Province importanti, lunga 181 km, ma ancora non elettrificata e a binario unico e che vede, soprattutto, **un solo treno diretto collegare le due città**. Il numero di pendolari che frequentano questi treni inevitabilmente continua a calare, sono circa 500 al giorno di cui il 95% si muove da Modica-Pozzallo a Siracusa e viceversa. Solo nell'ultimo biennio i treni soppressi sulla linea sono stati 14. Lo stato dei treni è mediocre mentre i servizi igienici nelle stazioni sono stati chiusi, salvo qualche rara eccezione dove il servizio è gestito dal Comune in collaborazione con il bar di stazione come nel Comune di Vittoria. Le biglietterie nelle stazioni sono del tutto scomparse se si fa eccezione per le stazioni di Siracusa e Gela, con l'ultima recente chiusura di quella di Modica. Infine è da rilevare come gli attuali tempi di percorrenza dei treni in questa linea, siano addirittura superiori a quelli di 20 anni fa malgrado siano pochissimi i treni che la percorrano e siano stati realizzati interventi di miglioramento dell'infrastruttura. In più i treni circolanti tra Modica e Gela molte volte sono sostituiti interamente o parzialmente (solo per un tratto intermedio) da bus, quindi le coppie circolanti che dovrebbero essere 4 (minimo storico) per gran parte dell'anno si sono ridotte a 3.

5) Portogruaro-Venezia



Da dicembre 2013, con l'introduzione dell'orario cadenzato in Veneto, la tratta di 62 km **Portogruaro-Venezia** ha visto un calo dell'offerta di servizio per i pendolari notevole. In particolare negli orari serali, con l'ultimo treno da Venezia verso il veneto orientale alle 22.41, mentre prima delle 7.20 nei giorni festivi non si può giungere a Venezia e persistono fasce di diverse ore sprovviste di treni regionali. I due Comitati Pendolari presenti sulla direttrice hanno contato dalle 60 alle 100 persone sul treno delle 0.21 da Venezia prima di dicembre 2013. In tal caso trarrebbero beneficio anche tutti i cittadini che hanno necessità di rientrare in tarda serata da Venezia o con i collegamenti nazionali fino a Mestre, così come i turisti che alloggiano nel veneto orientale e a Quarto d'Altino potrebbero rimanere a Venezia di sera. Inoltre proprio perché Venezia è una città turistica, ci sono persone impiegate nel settore che lavorano con orari ed in giornate atipici e che usufruirebbero dei treni ora cancellati. Peccato che dal lunedì al venerdì circolino 82 treni, il sabato 52 e nei festivi 42. Nonostante i dati della Regione riportino 200 passeggeri nei festivi che giungevano a Venezia prima di dicembre entro le 6.50, con l'orario cadenzato quei 4 treni sono stati tolti e queste persone ora usano l'auto. L'orario cadenzato non solo non risponde alle richieste di mobilità di queste persone, ma non permette di spostarsi nemmeno a chi vorrebbe farlo in tarda mattinata (niente treni tra le 10.30 e le 12.30), né la sera (tra le 20.10 e le 22.10).

6) Catanzaro Lido-Lamezia Terme



Drammatica è la situazione della linea **Catanzaro Lido-Lamezia Terme**, lunga 42 km a binario unico, che risulta strategica nei collegamenti regionali perché unisce i versanti tirrenico e jonico della Calabria, tanto da aver fatto proporre la sua elettrificazione più volte negli ultimi anni. Il problema è che dopo il taglio di circa 10 milioni di Euro da parte della Regione sul Contratto di Servizio avvenuto la scorsa estate la linea Catanzaro Lido-Lamezia Terme Centrale è stata classificata come tratta a scarso traffico e vede 10 collegamenti al giorno (per senso di marcia) di cui solo 3 con treni regionali. Il resto è stato sostituito con autobus. In pratica, si è tornati alla sostituzione dei treni con i mezzi su gomma proprio come nel periodo di interruzione della ferrovia

tra il novembre 2011 e l'aprile 2013, a seguito del crollo di un ponte tra Marcellinara e Feroletto Antico. I tagli quindi aggiungono disagi per un'area, quella jonica, già martoriata sul fronte del trasporto ferroviario e che già da anni non può raggiungere in modo diretto in treno Lamezia Terme Centrale, avendo spezzato i collegamenti Regionali provenienti dalla Jonica sud (Reggio Calabria/Roccella Jonica) e da Crotona/Sibari, a Catanzaro Lido.

7) Le 14 linee tagliate in Piemonte



Negli ultimi anni i pendolari del Piemonte hanno vissuto un'autentica beffa, perché oltre ad avere subito i maggiori aumenti del costo dei biglietti, hanno visto dal 2010 a oggi cancellare ben **14 linee**: Santhià-Arona, Pinerolo-Torre Pellice, Cuneo-Saluzzo-Savigliano, Cuneo-Mondovì, Ceva-Ormea, Asti-Castagnole-Alba, Alessandria-Castagnole-Alba, Asti-Casale-Mortara, Asti-Chivasso, Novi-Tortona, Alessandria-Ovada, Vercelli-Casale Monferrato, Novara-Varallo Sesia e **Sesto Calende-Oleggio**. Quest'ultima tratta fa parte della storica linea ferroviaria Luino-Sesto Calende-Novara ed è stata soppressa senza alcun preavviso. "A piedi" sono rimasti i pendolari (tra cui molti studenti) che non hanno trovato alcun mezzo sostitutivo. Le proteste si sono levate sia sulla sponda lombarda del lago Maggiore che per i viaggiatori della tratta Sesto Calende-Oleggio-Novara. La tratta in questione è lunga solo 15 km ma la sua chiusura costringe a cambi obbligati e tempi di percorrenza più che raddoppiati. I treni della linea effettuavano coincidenza con quelli della Laveno-Gallarate e della Milano-Domodossola a Sesto Calende, con la Novara-Arona ad Oleggio.

8) Salerno-Potenza



Con l'orario entrato in vigore un anno fa è addirittura peggiorata la situazione dei pendolari della linea **Salerno-Potenza**. E' stata infatti soppressa una coppia di collegamenti, un treno in partenza da Potenza per Salerno alle ore 6.07 e quello in partenza da Salerno per Potenza alle ore 9.42, quindi in orari utili per molti lavoratori e studenti. Nel frattempo si sono riscontrati numerosi

problemi ai convogli ed alla rete con treni spesso in ritardo anche di 40 minuti e velocità che non raggiungono i 50 km/h di velocità di media. Il tutto per una linea di poco più di 110 km che vede i treni impiegare anche 2 ore e mezza per arrivare a destinazione, ed i cui lavori di potenziamento sono al momento solo in progettazione. Teniamo conto che oltre ai pendolari il rafforzamento della linea permetterebbe ai cittadini lucani di collegarsi all'alta velocità a Salerno.

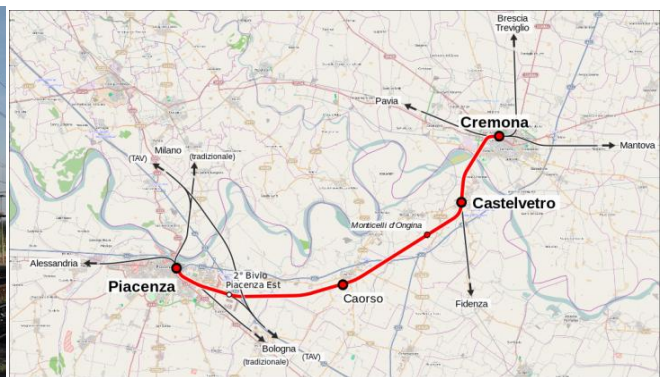
Non va meglio per i pendolari della **Foggia-Potenza**, che vedono un declino drammatico dei treni utilizzati, con carrozze vetuste, senza aria condizionata e spesso con i finestrini rotti. La linea di 118 km non è elettrificata ed è a binario unico e sono in atto i lavori di consolidamento della sede ferroviaria ma bisognerà aspettare ancora alcuni anni per l'adeguamento di 11 stazioni, con due rettifiche di tracciato, l'eliminazione di alcuni passaggi a livello e l'elettificazione della linea.

9) Campobasso-Isernia-Roma



Enormi disagi si riscontrano anche quest'anno sulla tratta **Campobasso-Isernia-Roma**, frequentata da molti pendolari in cui la presenza di un unico binario non elettrificato tra Campobasso e Roccaravindola, per 75 km, è la principale ragione della lentezza e inadeguatezza del servizio (oltre 50 minuti tra Campobasso ed Isernia con una velocità media di 55 km/h). I pendolari lamentano la chiusura nel 2013 delle biglietterie di Isernia e di Campobasso, lasciando chi vuole prendere il treno senza informazioni e possibilità di acquistare biglietti se non tramite le poche obliteratrici presenti, mentre nel corso dell'ultimo anno sono state alcune fermate intermedie ad essere soppresse senza però avere vantaggi sui tempi di percorrenza. Sussiste poi un problema di concorrenza con il trasporto su gomma che non solo non riesce a coprire la domanda ma va a penalizzare il trasporto ferroviario poiché le fasce orarie delle due tipologie di trasporto in molti casi coincidono.

10) Cremona-Piacenza



Tutti i treni della **Cremona-Piacenza** sono stati soppressi e sostituiti con autobus dalla fine del 2013. Una decisione clamorosa vista l'importanza di una linea elettrificata che costituiva una valida alternativa per gli spostamenti tra due capoluoghi di Provincia di due Regioni ricche come

Lombardia e Emilia. La linea è lunga 31 km e vedeva i convogli effettuare 3 fermate intermedie (Caorso, Monticelli d'Ongina e Castelvetro) anche se ormai, dal 2011, ridotte da 11 a 2 sole coppie di treni al giorno. Questo ha portato inevitabilmente ad un peggioramento del servizio che si è concretizzato in un lento abbandono da parte dei pendolari nell'utilizzo della tratta, con solamente 30 viaggiatori al giorno di media prima della chiusura mentre nel 2010 se ne registravano 10 volte tanto.

I tempi di percorrenza dei bus sostitutivi sono superiori di 20/30 minuti rispetto a quelli del treno, ne impiegano 50 rispetto a nemmeno mezz'ora con il treno, andando di fatto a peggiorare enormemente le condizioni di viaggio dei pendolari.

*Le Regioni non menzionate (Valle d'Aosta e Sardegna) al momento non hanno effettuato tagli al servizio né aumenti tariffari sui treni regionali.