



LEGAMBIENTE

RAPPORTO

Le 10 linee pendolari peggiori

Dicembre 2017

Pendolaria



LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO **LEGAMBIENTE**

Da qualche anno l'entrata in vigore dell'orario invernale racconta un cambiamento che oramai è sempre più evidente sulla rete ferroviaria. Da un lato i treni regionali ed intercity, dove le novità sono davvero pochissime per i pendolari. Qualche rimodulazione e nel migliore dei casi qualche treno nuovo, ma il numero dei treni in circolazione rimane sempre quello, inadeguato persino rispetto al passato. **Perché solo 7 anni fa, prima dei tagli, erano il 6,5% in più i treni regionali in circolazione e quasi il 20% in più i treni Intercity in circolazione in Italia.** Ma c'è anche un'Italia dei treni che corre con successo ad Alta Velocità, e che vede crescere in maniera esponenziale i treni in circolazione, con la concorrenza tra Freccie di Trenitalia e Italo di NTV. Il nuovo orario fotografa un altro boom di collegamenti veloci con, ad esempio, da Roma a Milano 50 corse giornaliere di Frecciarossa, a cui si sommano 25 Italo, **per un totale di 75, ed un aumento dell'offerta in 7 anni del 78,5% ed un treno ogni 10 minuti** negli orari di punta.

Perché Legambiente si occupa di questa parte d'Italia che viaggia sulle linee "povere"? Intanto per una ragione legata ai numeri. I pendolari che ogni giorno prendono questi treni sono quasi 3 milioni, mentre quelli che beneficiano dei servizi ad alta velocità sono 170.000. E poi per una ragione molto concreta e di idea del Paese: su alcune di queste linee malgrado l'affollamento dei convogli la situazione non vede miglioramenti, in altre continua a peggiorare e sempre più persone abbandonano i treni proprio perché li trovano sempre più affollati, vecchi e con continue cancellazioni. E' il caso di linee che attraversano quartieri densissimi e periferie metropolitane, come la Roma-Ostia Lido o la Roma-Viterbo gestite da Atac, oppure le linee ex Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea, Alifana gestite da EAV in Campania, su cui viaggiano ogni giorno centinaia di migliaia di persone (in forte calo proprio per le condizioni delle linee) in situazioni disastrose e inaccettabili. Ed è il caso di linee dove i treni anno dopo anno si riducono, e non si vedono segnali di speranza. Sono al Nord (la Verona-Rovigo, la Brescia-Parma, la Settimo Torinese-Pont Canavese, la Genova-Ventimiglia) come al Sud (la ferrovia Jonica che unisce tre Regioni, la Bari-Barletta, la Agrigento-Palermo, la Campobasso-Roma). E in questo dossier abbiamo scelto le 10 peggiori come ogni anno, anche se purtroppo altre presenti lo scorso anno sono uscite dalla classifica non per miglioramenti, ma perché la situazione è ancora peggiore nelle linee entrate in classifica.

Come ogni anno, all'entrata in vigore dell'orario invernale, Legambiente lancia la campagna **Pendolaria 2017** con una prima analisi della situazione del trasporto ferroviario pendolare in Italia. La nostra mobilitazione a fianco di chi ogni giorno prende il treno per andare a lavorare, a scuola o all'università ha l'obiettivo di far capire quanto sia importante e urgente migliorare il trasporto pubblico su ferro nel nostro Paese.

In questo dossier, per far comprendere la situazione che vivono ogni giorno i pendolari, sono stati messi in evidenza numeri e storie, da diverse parti del Paese. Perché purtroppo su alcune linee e in alcune città, la situazione in questi anni è peggiorata e manca persino la speranza che qualcosa cambi. Le ragioni di questa situazione verranno evidenziate attraverso le puntuali analisi che ogni

anno si trovano nel Rapporto Pendolaria che sarà presentato a Gennaio. Ma è del tutto evidente che ci troviamo di fronte ad una situazione ancora molto difficile per diversi milioni di persone che ogni giorno si muovono in treno. **Due questioni vanno sottolineate in questo contesto articolato. La prima è che ci sono differenze tra le regioni**, che riguardano il numero dei treni in circolazione, l'età dei treni e l'entità dei tagli avvenuta in questi anni. Solo in pochissime regioni si è mantenuto o aumentato il servizio (il caso migliore è la provincia di Bolzano), in tutte le altre è stato ridotto o al limite è numericamente rimasto uguale ma con tagli in alcune linee (o vera e propria cancellazione di collegamenti) per trasferirli su altre ritenute prioritarie. **Le seconda è positiva, e riguarda il fatto che negli ultimi anni si stanno finalmente sostituendo i treni più vecchi con treni nuovi.** In particolare in alcune Regioni, attraverso i contratti con Trenitalia, sta avvenendo un miglioramento del parco treni circolante con mezzi nuovi. Il problema che rimane è quello che sono troppo pochi i treni in circolazione, e in alcune Regioni del Sud sono anche talmente vecchi e lenti da essere la causa dello scarso utilizzo del trasporto ferroviario. **Ma oggi il vero problema del trasporto ferroviario nel nostro Paese è che manca una strategia di potenziamento complessivo, al di fuori dell'Alta Velocità, che permetta di migliorare l'offerta a partire dalle grandi città e dalle situazioni più difficili sulle linee secondarie, in particolare del Sud.**

Come si cambia questa situazione? Per aumentare il numero di treni in circolazione servono risorse e nuove politiche da parte di Governo e Regioni (a cui, ricordiamolo, è stato trasferito la responsabilità in materia di treni locali dal 2000). Si devono dunque **individuare subito risorse nella Legge di Bilancio**, in corso di approvazione e per rilanciare davvero una cura del ferro nel nostro Paese. Si dovrebbe almeno recuperare quanto tagliato rispetto a otto anni fa (dal 2009 le risorse da parte dello Stato per il trasporto pubblico su ferro e su gomma sono diminuite del 29,5%). Purtroppo per i prossimi anni non sono previsti finanziamenti per aumentare i treni in circolazione, né nella legge di Stabilità né in altri piani o programmi si affronta il tema di come potenziare l'offerta per chi si muove ogni giorno sui treni. L'unica scelta presa in questi anni rispetto al servizio sono stati gli aumenti delle tariffe (realizzato in 16 regioni) o il taglio nei collegamenti (in 15 regioni). Con situazioni in cui, ad esempio in Umbria nella seconda parte del 2017, non si riesce nemmeno più a garantire ai pendolari il diritto ad avere un abbonamento per tutti i tipi di treni in circolazione nella Regione, con conseguenti aumenti per gli utenti. O di tagli "storici", come in Molise, dove il capoluogo Campobasso non ha più collegamenti ferroviari con il mare perché è stata messa fuori esercizio la linea per Termoli. Un cambiamento positivo è avvenuto negli ultimi anni, grazie all'attenzione posta dal Ministro Delrio, che ha finalmente guardato al servizio ferroviario pendolare (con risultati che si vedono nell'acquisto di nuovi treni, nello spostamento degli investimenti delle FS, nella firma del contratto Intercity e in questa Legge di Bilancio con la detrazione per gli abbonamenti) ma **abbiamo bisogno che il tema dei pendolari diventi una priorità di Governo, e che lo sia per molti anni, se vogliamo cambiare questa situazione.**

Il nostro Paese ha infatti bisogno di aumentare sensibilmente il numero di passeggeri che viaggiano in metro e in treno, se vuole migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni di CO₂ come previsto dall'Accordo di Parigi. E abbiamo bisogno di scelte urgenti e non più rinviabili, perché **non è ammissibile che in un Paese civile si accetti quanto avviene ogni giorno sulle linee gestite da Atac e da Eav, a Roma e Napoli dove il numero dei passeggeri è diminuito del 30%.** Oppure che continuino a circolare sempre meno treni, lenti e vecchi in tante grandi aree del Paese. **I diritti dei cittadini italiani sono gli stessi e devono essere garantiti**, e per questo Legambiente chiede che vi sia finalmente un controllo di quanto avviene sulle linee e che si intervenga per risolvere problemi che riguardano ogni giorno milioni di persone. Il rilancio del Paese passa da qui, da investimenti per modernizzare il trasporto pubblico nelle città con vantaggi per la vita delle persone oltre che per la qualità dell'aria.

Tabella dei tagli ed aumenti tariffari 2017

Regioni	2010-2017		Numero giornaliero di corse
	Totale dei tagli ai servizi	Totale aumenti tariffe	
Abruzzo	-9,6%	+25,4%	251 (Ferrovia Adriatico Sangritana 76, Trenitalia 175)
Basilicata	-18,9%	-	178 (Ferrovie Appulo Lucane* 124, Trenitalia 54)
Pr. Bolzano	-	-	260 (130 SAD, Trenitalia 130)
Calabria	-26,4%	+20%	347 (Ferrovie della Calabria 162, Trenitalia 185)
Campania	-15,1%	+48,4%	1.257 (Ente Autonomo Volturno 612, Trenitalia 645)
Emilia-Romagna	-3,8%	+19,1%	896 (Trenitalia/Tper)
Friuli Venezia Giulia	-4,4%	+14,9%	165 (Ferrovie Udine Cividale 43, Trenitalia 122)
Lazio	-	+15%	1.526 (ATAC 610, Trenitalia 916)
Liguria	-8,1%	+48,9%	330 (Trenitalia)
Lombardia	-	+30,3%	2.300 (Trenord)
Marche	-1,5%	-	153 (Trenitalia)
Molise	-	+9%	26 (Trenitalia)
Piemonte	-4,9%	+47,3%	889 (Gruppo Torinese Trasporti 110, Trenitalia 779)
Puglia	-3,6%	+11,3%	897 (Ferrovie Appulo Lucane* 124, Ferrotramviaria 185, Ferrovie del Gargano 156, Ferrovie del SudEst 205, Trenitalia 227)
Sardegna	-1%	+9%	298 (ARST 118, Trenitalia 180)
Sicilia	-12,1%	+7,7%	429 (Circumetnea 52, Trenitalia 377)
Toscana	-1,7%	+25,3%	769 (Trasporto Ferroviario Toscano 58, Trenitalia 711)
Pr. Trento	-3,2%	-	154 (Trentino Trasporti 72, Trenitalia 82)
Umbria	-9%	+25%	180 (Busitalia Sita Nord 90, Trenitalia 90)
Valle d'Aosta**	-	-	64 (Trenitalia)
Veneto	-	+16,7%	739 (Sistemi Territoriali 30, Trenitalia 709)

Legambiente 2017

*Le corse effettuate da FAL riguardano la regione Basilicata e la regione Puglia.

**Non e' stata inserita la riduzione dei treni*km rispetto al precedente anno perché dovuta alla temporanea sospensione della tratta Aosta/Pré-Saint-Didier.

Età media del materiale rotabile per regione

Regione	Età media materiale rotabile	Treni con più di 15 anni	Numero treni
1) Basilicata	21,4	63,9%	36
2) Abruzzo	19,6	50,6%	81
3) Puglia	19,2	41,1%	214
4) Liguria	19,1	65%	65
5) Campania	18,8	63,5%	367
6) Sicilia	18,6	58,9%	173
7) Calabria	18,2	27,2%	92
8) Molise	18,1	73,9%	23
9) Lazio	17,7	27,5%	205
10) Sardegna	17,3	67,8%	87
11) Lombardia	17	41,3%	385
12) Umbria	17,1	63,4%	71
13) Marche	15,9	28,8%	80
14) Emilia-Romagna	13,6	41,4%	145
15) Piemonte	11,5	13,7%	206
16) Toscana*	11,4	12,2%	410
17) Veneto	10,6	21,6%	176
18) Valle d'Aosta	10,2	18,5%	27
19) Pr. Trento	9,9	14,1%	57
20) Friuli Venezia Giulia	9,5	7,5%	40
21) Pr. Bolzano	8,9	26,2%	61
ITALIA	16,8	41,7%	3.001

Legambiente 2017

*La flotta Trenitalia in Toscana include alcuni convogli assegnati ad altre regioni.

LE 10 PEGGIORI LINEE D'ITALIA PER I PENDOLARI NEL 2017

Ci sono pendolari più sfortunati di altri. Sono innanzitutto quelli delle grandi città, dove i numeri sono enormi ed è come se si muovesse su alcune linee ogni giorno una città come Pisa o Lecce. Ma è quanto mai difficile la vita anche per quelli che tentano di muoversi su linee cosiddette "secondarie". Sono quelle che hanno visto peggiorare la situazione in questi anni, ed oggi non hanno neanche una minima speranza di cambiamento.

Le linee sono state scelte in base a criteri oggettivi per evidenziare la scarsa qualità del servizio: le proteste degli utenti per 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. E' una selezione sulla base di situazioni oggettive e proteste, che però accomuna molte linee in particolare nelle grandi città, dove esiste una forte domanda di trasporto pubblico che è costretta a prendere l'auto ogni mattina proprio per l'inadeguatezza del servizio, e nelle linee secondarie, in particolare al Sud.

1) Roma-Lido

Continua anche nel 2017 l'odissea dei pendolari della linea **Roma-Ostia Lido**, che si conferma tra le peggiori d'Italia per i continui disagi, interruzioni del servizio ed anzianità dei treni e delle stazioni. Il servizio di questa linea suburbana gestita da Atac non è assolutamente adeguato ad un bacino d'utenza enorme ed i risultati sono purtroppo evidenti: ormai la linea registra un afflusso giornaliero di **55.000 tra studenti e lavoratori contro i circa 100.000 stimati fino a pochi anni fa, con un calo del 45%**. L'età media dei **23 convogli** (erano 24 nel 2015) che la frequentano sfiora i **20 anni** mentre le corse effettuate nell'anno 2016 sono state 55.332, con un **-7,2% di corse effettuate rispetto a quelle programmate** (121.000 treni*km in meno). I continui guasti e problemi tecnici, si ripercuotono sugli utenti tra **corse che saltano senza che venga fornita un'adeguata informazione, e poi ritardi periodici, ed il sovraffollamento** dei treni. Dovrebbero essere ufficialmente 30 i minuti necessari a percorrere i poco più di **28 km** che separano la stazione di Porta San Paolo (un fondamentale nodo della mobilità urbana, con la Metro B, la Stazione Fs Ostiense, il Tram) e il mare di Ostia, ma la realtà è ben diversa.



Da una analisi di Legambiente Lazio risulta che le biglietterie sono presenti solo nel 21,4% dei casi, nel 78,6% non vi è la presenza di personale ferroviario (o è saltuaria), nell'85,7% dei casi i tabelloni elettronici degli orari sono guasti. Nel corso del 2017 il "Coordinamento dei Comitati dell'Entroterra del X municipio" ed il Comitato

Pendolari hanno organizzato mobilitazioni ed un **sit-in** per **protestare** contro l'ingiustificato blocco dei lavori per le **stazioni di Acilia sud e Tor di Valle**. I lavori alla stazione di Acilia Sud sono fermi da tempo e Tor di Valle è nelle stesse tristi condizioni. Proprio la stazione di **Tor di Valle**, si

presenta oggi come un cantiere, se non una discarica a cielo aperto, con tanti gradini e niente scale mobili, tornelli finti che permettono a chiunque di passare e vigilanza completamente assente. Situazione simile a quella a cui stanno assistendo gli utenti di altre fermate quali Vitinia, Ostia Antica e Castel Fusano. E quando si assiste a disagi provocati dal maltempo il tutto si trasforma in un incubo, con folle di pendolari lasciate in attesa della navetta sostitutiva costretti ad aspettare sulla via Ostiense con parziale invasione della carreggiata. Si aggiunge alla terribile quotidianità **anche la storia della stazione scomparsa, quella del Torrino-Mezzocammino**, un quartiere nato nell'ultimo decennio, attraversato dai binari della Roma-Lido e dove sono stati versati alle casse comunali quasi 2 milioni di euro in oneri di urbanizzazione che avrebbero dovuto finanziare la realizzazione della fermata. Oggi, con grave responsabilità del Comune di Roma i soldi sono spariti, **al fianco dei binari è stato costruito un parcheggio da 100 posti nel nulla laddove doveva esserci la stazione, e intanto i 12.000 abitanti del quartiere sono costretti all'uso dell'auto privata per spostarsi** verso il centro. E' difficile intravedere una qualche speranza di cambiamento, malgrado sia stato annunciato un accordo tra Regione Lazio e Governo che dovrebbe portare allo stanziamento di 180 milioni di Euro. Perché nulla si sa di questo investimento, ne' dell'acquisto di treni e la drammatica situazione debitoria di Atac fa temere che le risorse vadano perse. La soluzione per la Roma-Lido è trasformarla in una vera e propria metropolitana, visto che è tutta all'interno del Comune di Roma e potrebbe catturare un bacino di utenti enorme, migliorando la mobilità dell'intero quadrante urbano a Sud di Roma. Andava in questa direzione la proposta presentata da RATP, l'azienda che gestisce il trasporto pubblico di Parigi e il Tram di Firenze, ma la trattativa con la Regione per un project financing va a rilento mentre ogni anno si riducono gli utenti sulla linea proprio per il disservizio.

Purtroppo a Roma la situazione della Roma-Ostia Lido non è isolata, perché una simile qualità del servizio c'è sulla Roma Nord-Viterbo, sempre gestita da Atac, con treni lentissimi e problemi nelle stazioni che si trovano anche su alcune linee di Trenitalia. **Pessima è la situazione anche delle metropolitane, in particolare nella linea B**, utilizzata ogni giorno da oltre 345.000 romani, che soffre problemi tecnici incredibili. In teoria la linea B dovrebbe effettuare ogni giorno 428 corse, con una frequenza ufficiale nelle ore di punta di un treno ogni 4 minuti per scendere ad un treno ogni 5 o 6 minuti nelle ore di morbida. La realtà dei fatti è molto diversa, con **attese medie di 15 minuti con picchi di 20-25 nella linea B1 per la stazione Jonio, impensabili per una linea metropolitana di una capitale europea**. Eppure Roma è una città di quasi 3 milioni di abitanti, ed è evidente che servano nuove metropolitane ma anche una diversa gestione delle linee esistenti se si vuole cambiare la situazione di inquinamento e traffico, qualità della vita per le persone.

2) Circumvesuviana

Ed un'altra conferma in negativo, ancora un volta, e' rappresentata dalla ex Ferrovia Circumvesuviana. Questa ferrovia collega **un'area metropolitana di circa due milioni di abitanti** e si estende per circa **142 km** (distribuiti 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. Il disastro del servizio nell'anno 2016 e' stato confermato pubblicamente anche dall'EAV (Ente



Autonomo Volturno) l'holding – con socio unico la Regione Campania – dove nel 2013 sono confluite Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Metrocampania NordEst. I numeri pubblicati danno un quadro sconcertante: **aumento delle soppressioni (4.252 treni), aumento dei ritardi oltre i 15 minuti (26.533 nel 2016), oltre alla quasi assenza di treni a composizione tripla.** Eppure c'erano maggiori risorse finanziarie disponibili rispetto all'anno 2015, basti pensare alle decine di milioni di euro di penali che la Regione ha deciso di non applicare restituendo le stesse all'azienda. Nel dettaglio **le performance peggiori sono della linea Napoli-Nola-Baiano: 498 soppressi nel 2015, 1.090 nel 2016.**

Ma non è andata meglio nel 2017, con problemi legati all'infrastruttura come lo scorso ottobre quando la linea aerea tra le stazioni di Piazza Garibaldi e Napoli-Porta Nolana non ha funzionato regolarmente ed ha costretto i treni a fermarsi prima del capolinea. Ormai la speranza è che la corsa non rientri tra le **diverse centinaia cancellate ogni anno.** Sono continui infatti i forti disagi per pendolari e turisti con treni stracolmi, a cui si aggiungono gli scioperi sempre più frequenti dei macchinisti con giornate che hanno visto addirittura cancellare 60 corse lo scorso settembre. Non mancano poi i guasti al materiale rotabile o i blocchi alla **fatiscente rete di trasporto** perché, tra incidenti o principi di incendi, scippi, aggressioni, intimidazioni, finestrini presi a sassate, controllori impotenti che rischiano di essere pestati a sangue per aver banalmente chiesto il biglietto o intimato di non fumare a bordo, il viaggio può trasformarsi in un inferno. **Fino al 2003 la Circumvesuviana assicurava più di 500 corse al giorno, oggi i numeri sono dimezzati.** Questo perché **fino al 2010 i treni in circolazione erano 94** poi si è assistito ad una lenta ed inesorabile parabola discendente. Allo stato attuale, salvo guasti, **viaggiano 56 treni, ma ne occorrerebbero almeno 70 per garantire un servizio dignitoso ai pendolari,** costretti ancora a viaggiare ammassati. **Basti dire che rispetto al 2012 i passeggeri ogni giorno sulla Circumvesuviana si sono ridotti del 22%.** Il crollo del numero dei viaggiatori è lo specchio della crisi in cui versa un'azienda che gestisce una buona parte del trasporto pubblico su ferro in regione: secondo i dati della società nel 2010 erano 40 milioni gli utenti annuali della Circumvesuviana, crollati ora a 27 milioni; quelli della Sepsa (Cumana e Circumflegrea) sono passati da 20 milioni a 11; quelli di MetroCampania Nordest, da 67 milioni a circa 40.

Una buona notizia è rappresentata dai nuovi treni che finalmente stanno entrando in circolazione sulla rete campana. Dopo 30 anni infatti è arrivato **il primo dei 13 nuovi treni della Cumana** con una capacità di 500 persone e 70 posti a sedere ed aria condizionata. Entro il 2018 dovrebbero essere consegnati gli altri 12 convogli. Partiranno inoltre le gare, tra gennaio e febbraio, con 370 milioni a disposizione per l'acquisto di 44 treni nuovi, soprattutto per la ex circumvesuviana; 14 mln per rimettere in marcia i treni metrostar; 60 milioni di euro per rifare le stazioni con bigliettazione elettronica, videosorveglianza e infrastrutture. Anche sulla linea **Napoli-Benevento** nel corso del 2017 sono stati **immessi in servizio 3 dei 7 nuovi treni previsti** (anche in questo caso i restanti verranno inaugurati nel 2018). La Regione Campania ha confermato gli investimenti per la sicurezza ferroviaria per tutta la rete. Anche per la linea di Benevento è in corso la progettazione per l'adeguamento dei sistemi di segnalamento della linea ferroviaria che saranno realizzati ed attivati entro il 2018. Ciò consentirà, a regime, di ottenere un risparmio di tempo di 15-20 minuti sull'intera percorrenza.

3) Reggio Calabria-Taranto

Una linea storica, una straordinaria eredità dei nostri nonni che versa in situazioni di penoso abbandono. La ferrovia Jonica è una linea di **472 km**, che collega tre regioni e tanti centri portuali e turistici e che ha visto negli ultimi anni un **peggioramento drastico del servizio** ferroviario. Tagli ai collegamenti e una situazione mortificante per i pendolari. Con il nuovo orario da Reggio a Taranto, vi saranno 6 collegamenti giornalieri. Il treno più veloce impiega 6 ore e 15 minuti, con tre cambi: a Paola, Castiglione Cosentino, Sibari. **Ma da Sibari il treno non c'è più,** per cui si continua in pullman. Ed è qui la situazione più drammatica, quella dei pendolari e degli studenti

dell'alto Jonio calabrese e della **Basilicata** dove, ad esempio, da **Policoro-Tursi** partono solamente autobus per Taranto. I tanti utenti che fino a pochi anni fa si affidavano al treno per spostarsi tra i centri ma soprattutto i pendolari (pensiamo ad esempio all'Ilva di Taranto ed agli studenti che avevano orari dei treni concordati con le rispettive scuole) vedono tutto il trasporto pubblico su questa tratta trasferito su gomma.

Eppure l'infrastruttura esiste dal 1875 ed ha un enorme potenziale nel bacino di utenza, pari a più della metà della popolazione calabrese. Purtroppo la linea ha continuato a vedere **ennesimi assurdi tagli al servizio, pari al 20% rispetto al 2010**, con la cancellazione di 4 intercity notte, 5 treni espresso, 7 treni espresso cuccetta, 2 treni interregionali. Si assiste da parte del Governo e delle Regioni all'assenza di qualsiasi idea di rilancio, che porta di fatto all'**abbandono della linea jonica a vantaggio del trasporto attraverso pullman spinto anche da investimenti stradali**. Nel frattempo sono stati avviati i lavori per il raddoppio della tratta Crotone-Sibari per effetto di un finanziamento del Ministero delle Infrastrutture. La linea è infatti a binario unico, ma l'obiettivo non deve essere il raddoppio (perché si può aumentare enormemente il numero scarsissimo di treni senza problemi) ma l'elettrificazione (oggi presente solo tra Taranto e Sibari) e il potenziamento del servizio con nuovi collegamenti e moderni treni, come dovrebbe essere scontato in un Paese europeo.



4) Verona-Rovigo

Ritorna tra le linee peggiori a distanza di due anni la Verona-Rovigo perché troppo poco è stato fatto su questa tratta ferroviaria di **96,6 km** che collega due capoluoghi di provincia ed uno snodo importante come quello di Legnago. Il servizio passeggeri è effettuato da Sistemi Territoriali azienda controllata dalla Regione Veneto e la linea è a **binario unico** se non per due piccoli tratti (per un totale di 15 km). La linea vede **12 coppie di treni transitare ogni giorno mentre nel 2012 se ne contavano 14**.

I problemi segnalati da studenti, lavoratori e turisti, sono sempre gli stessi: **poche corse, mezzi obsoleti, ritardi ed abbandono delle piccole stazioni spesso sprovviste perfino delle tabelle che indicano gli orari**. I treni attualmente in funzione sono obsoleti, si pensi che i treni circolanti sulla linea sono degli anni settanta e hanno dei tempi di percorrenza insostenibili, i volontari di Legambiente hanno calcolato che su



soli 2 treni pendolari (7:38 Rovigo-Verona e 15:56 Verona-Rovigo) in un tratto di 13km (Rovigo-Fratta Polesine) i ritardi accumulati in 1 anno superano abbondantemente gli 8.000 minuti senza contare le soppressioni non sostituite da mezzi alternativi. E per fare un confronto con il passato, 15 anni fa il treno più veloce ci mettevo 1 ora e 25 minuti, oggi impiega 16 minuti in più. Non c'è poi

un sistema di bigliettazione unica che agevolerebbe gli spostamenti tra le diverse località lungo la linea. Il costo del biglietto a fronte di un servizio così inefficace è esorbitante: 2,55€ per 13km. Un servizio di trasporto inefficiente ed inadeguato favorisce l'utilizzo dei mezzi privati, con buona pace della mobilità sostenibile e ha ricadute in termini di inquinamento atmosferico e di rischi per la salute pubblica, in un'area già pesantemente colpita. A questo si aggiunge il degrado, denunciato più volte anche dalla stampa locale, in cui versano numerose stazioni della tratta ferroviaria. I problemi sono davanti agli occhi di tutti: viaggiano **mezzi con vecchia tecnologia e con tempi di percorrenza lunghi** (55 km/h di media) sporchi e spesso danneggiati, manca ancora il completamento dell'infrastruttura elettrica nelle tratte Isola della Scala-Cerea e Legnago-Rovigo che è il tratto più lungo e più trascurato, non c'è le possibilità di un biglietto unico per il proseguimento da Rovigo a Chioggia e pochissime corse permettono il trasporto di biciclette. L'azienda Sistemi Territoriali di proprietà della Regione Veneto gestisce anche altre tratte che sembrano avere in comune gli stessi problemi. In positivo vanno segnalati gli impegni assunti dalla Regione che però vedranno i frutti non prima del 2019, quando 10 nuovi treni sostituiranno quelli attualmente in servizio lungo la linea, treni che però senza il completamento dell'infrastruttura saranno ancora alimentati a diesel. A questi si aggiungerà l'eliminazione di alcuni passaggi a livello e l'ammodernamento del sistema di controllo della circolazione dei treni alla stazione di Legnago.

5) Brescia-Casalmaggiore-Parma

Una delle tratte pendolari più in difficoltà in Lombardia è la **Brescia-Casalmaggiore-Parma** che - come nel caso della Brescia-Cremona approfondito lo scorso anno, e con cui questa linea condivide un piccolo tratto iniziale - collega centri urbani importanti ed addirittura due tra le regioni a maggiore domanda di pendolarismo in Italia. Si tratta di **92 km, percorsi a 46 km/h di media** su



cui i pendolari riscontrano quotidiani disagi e condizioni non degne di un collegamento di questa importanza. Il servizio è migliorato rispetto al passato, con 12 coppie treni diretti al giorno, ma ora tutti i convogli impiegano 1 ora e 50 minuti mentre nel 2009 esistevano due coppie di treni che effettuavano meno fermate ed il tempo di percorrenza si riduceva ad 1 ora e 30 minuti. La linea è palesemente sotto utilizzata visto che gestisce meno di 30 treni giornalieri (neppure un treno l'ora durante l'arco della giornata).

Il problema è che ormai da diversi anni, **la linea ferroviaria versa in una condizione**

di abbandono e proprio nel corso dell'ultimo anno si sono verificati una serie di gravi guasti alla linea, che hanno messo a repentaglio la salute e la sicurezza di molti pendolari. Ed il problema è che su questa linea **il materiale rotabile ha età media superiore ai 30 anni**, al contrario di quanto sta accadendo su altri collegamenti lombardi ed emiliani dove il rinnovo del parco treni sta procedendo.

Emblematico quanto avvenuto lo scorso 10 Luglio quando il treno Brescia-Parma delle 13.54 viene soppresso per un guasto e quindi cancellata anche la corsa di ritorno da Parma delle 16.22. Alcuni passeggeri sono andati al terminal degli autobus per prendere l'annunciato bus sostitutivo che però non hanno visto. Hanno quindi aspettato il treno successivo quello delle 17.52 che parte ma a circa 300 metri fuori dalla stazione si ferma per un guasto. Il treno è stato riportato in stazione e i passeggeri sono dovuti scendere per poi ripartire con quello delle 18.22. Una odissea che su questa linea si ripete con ritardi, guasti e soppressioni. Tra le 25 linee lombarde la Brescia-Parma ha avuto

gli indici di affidabilità più bassi e, come previsto dal contratto di servizio, per 6 mesi sui primi 9, è scattato il bonus con lo sconto del 30% per l'acquisto dell'abbonamento mensile. E l'exasperazione dei pendolari si è accentuata negli ultimi tre mesi da quando è stato **chiuso al traffico stradale il ponte tra Casalmaggiore e Parma** riversando sul treno nuovi utenti ma lasciando inalterato il numero delle corse e la qualità dei convogli. Proprio per questo Legambiente ha chiesto l'istituzione della navetta (con il potenziamento treni tra Casalmaggiore e Parma) visto lo stato d'emergenza provocato dalla chiusura del ponte stradale che durerà, secondo le prime ipotesi, almeno un anno.

6) Agrigento-Palermo

I pendolari siciliani rimangono tra i più bistrattati d'Italia, visto che i 5 milioni di abitanti dell'isola ancora aspettano che la Regione stipuli un vero e proprio contratto di servizio con Trenitalia, visto che quello cosiddetto "ponte" è scaduto a fine 2016. Per fare un esempio, ogni giorno **le corse dei treni regionali in**



tutta la Sicilia sono 429 contro le 2.300 della Lombardia, una differenza di 5,3 volte, ma a livello di popolazione la Lombardia conta "solo" il doppio degli abitanti siciliani (10 e 5 milioni). Un esempio sono i disagi della linea **Agrigento-Palermo**, lunga 137 km ed elettrificata dagli anni '90, ma senza un servizio adeguato. Il tempo di percorrenza è di poco più di 2 ore, con una velocità media di 67 km/h, e sono 12 le coppie di treni che quotidianamente percorrono la linea. Ma i pendolari nell'ultimo anno hanno denunciato continui ritardi, innumerevoli soppressioni e convogli sovraffollati specialmente in alcune fasce orarie. E lo hanno fatto con una protesta singolare: una serie di cartelloni (a suon di rima) che sono spuntati in diverse giornate nelle varie stazioni toccate dalla linea, ad iniziare da **Roccapalumba-Alia**. **Il comitato pendolari Palermo-Agrigento** ha denunciato il disagio di chi da mesi è costretto a viaggiare in **treni sporchi e sovraffollati** e ancor peggio la rabbia nel non essere ascoltati nonostante i continui reclami. Le carrozze sono carenti dal punto di vista igienico ma anche il riscaldamento/raffrescamento lascia spesso a desiderare mentre i pendolari sono aumentati drammaticamente da quando sulla parallela S.S.121 sono iniziati i lavori di raddoppio stradale (adesso interrotti) i viaggiatori e i pendolari nella tratta sono **aumentati vertiginosamente** fino a circa **500 persone a convoglio**. Inoltre i treni risultano molto spesso **in ritardo** specialmente nelle giornate di pioggia quando si **allagano i binari** in molte stazioni e si verificano frane che danneggiano i binari, allungando i tempi di percorrenza effettivi delle corse che quindi quasi mai rispettano l'orario d'arrivo previsto.

7) Settimo Torinese-Pont Canavese

La **ferrovia Canavesana** è una linea di **40 km**, gestita da GTT, che collega Settimo Torinese ai Comuni del Canavese, e da fine 2012 rappresenta parte della linea 1 del Sistema Ferroviario Metropolitano di Torino attraversando la città per arrivare a Chieri. Il servizio è svolto a cadenza oraria fino a Rivarolo, mentre il proseguimento **verso Pont Canavese quasi sempre viene effettuato con autobus sostitutivi**.

I pendolari della ferrovia Canavesana sono sul piede di guerra per i disagi provocati da **treni cancellati** senza preavviso e comunque con frequenze inadeguate, come denuncia il Comitato utenti della Canavesana, con conseguenti enormi disagi per il **sovraffollamento dei convogli successivi**.

I casi di interruzione delle corse per guasti non sono mancati anche nel 2017, dopo i disagi e i disservizi segnalati dai pendolari nel 2016. Il 12 novembre scorso il convoglio partito alle 8.19

dalla stazione di Rivarolo Canavese, alle 8.55, è arrivato alla stazione di Volpiano e per un problema tecnico non è più riuscito a ripartire con inevitabili disagi per i pendolari che sono arrivati a destinazione in ritardo, e qualcuno ha perso la coincidenza. I passeggeri diretti a Rivarolo hanno dovuto attendere per una buona mezz'ora prima dell'arrivo dei tecnici e la protesta dei pendolari, sia studenti che lavoratori, ormai sta diventando quotidiana. Un dato determinante è quello dell'età



dei convogli che anche in questo caso **sfiora i 30 anni**, oltre alla composizione dei convogli che in molti casi risulta del tutto inadeguata con corse composte da una sola carrozza e persone stipate all'inverosimile. Senza contare gli ormai cronici ritardi che, nelle ore di punta, non scendono quasi mai sotto i venti minuti, su una tratta che, in condizioni normali, è percorsa in 1 ora, ed una **velocità media di 40 km/h**.

8) Campobasso-Roma

Ritorna dopo alcuni anni anche un'altra linea tra le peggiori d'Italia, la Campobasso-Roma, ed il motivo è semplice: un graduale peggioramento del servizio e delle corse a disposizione dei pendolari. La linea è frequentata da molti pendolari, ma sono 7 le coppie giornaliere di treni diretti (per oltre 3 ore e 10 minuti di viaggio), mentre nel 2010 se ne contavano 10, con una **diminuzione del 42,8%**.

La linea è complessivamente di 244 chilometri, ma i problemi sono nella tratta tra Campobasso e Roccaravindola di **75 km a binario unico non elettrificato**, che è la principale ragione della lentezza e inadeguatezza del servizio (53 minuti nella



tratta tra Campobasso ed Isernia con una velocità media di nemmeno 55 km/h).

Anche nel corso dell'ultimo anno si sono ripetuti episodi di gravi ritardi e di malfunzionamento dei convogli: treni costretti a frequenti soste in varie stazioni perché il gabinetto non funziona, aria condizionata guasta in estate, sovraffollamenti e ritardi che sono arrivati a superare in alcuni casi un'ora. 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.

9) Genova-Savona-Ventimiglia

Non è facile la situazione dei pendolari liguri, per gli spostamenti regionali ma anche per quelli verso le altre regioni, ed in particolare per quelli del ponente. In particolare per chi frequenta i **147 km della ferrovia Genova-Savona-Ventimiglia** il 2017 è stato un anno caratterizzato da criticità e proteste. Con il cambio d'orario di dicembre 2016 è stata attivata la variante di tracciato a doppio

binario fra Andora e San Lorenzo al Mare, incluse le nuove stazioni di Andora, Diano e Imperia e sono 17 le coppie di treni diretti tra regionali ed intercity che percorrono il nuovo tracciato giornalmente.

Il problema è che il materiale rotabile non risulta assolutamente in grado di soddisfare le richieste dei pendolari e dei turisti con carrozze in condizioni penose, specialmente nel caso dei treni regionali. I convogli sono infatti vecchi, con sedili rattoppati ed i bagni sporchi e maleodoranti specialmente in estate. Ed al contrario nei periodi più freddi i



pendolari vedono il passaggio di “treni-frigorifero” con carrozze al ghiaccio perché il riscaldamento spesso risulta guasto. Su questo basta ricordare che la Liguria è l’unica Regione del Nord Italia ad avere una **età media dei treni superiore a 19 anni**.

Ma è anche sulla puntualità dei treni che piovono le lamentele. Una situazione per la quale il “Comitato utenti Trenitalia del Ponente” ha iniziato a raccogliere le informazioni in un dossier destinato alla direzione regionale ed in cui sono elencate tutte le situazioni di treni in ritardo, con casi che superano un’ora di ritardo, talvolta causati da guasti ai passaggi a livello. Questo tipo di problema si verifica spesso anche sui treni Intercity che collegano il ponente ligure con Roma come segnalato dal nuovo Comitato per i pendolari Savona-Genova.

Ed un altro grave disagio è quello degli utenti della **nuova stazione di Diano**: servizi igienici e sala d'aspetto promessi a marzo che non ci sono, biglietteria automatica sul lato Nord assente, pulizia dei viali che latita, distaccamento pietre sul lato Nord, luci del mancorrente sul lato Genova che non hanno mai funzionato e sicurezza inesistente.

10) Bari-Corato-Barletta

La **ferrovia Bari-Barletta** è una linea ferroviaria di 70 km, gestita da Ferrotramviaria, che attraversa un bacino di utenza di circa 700.000 abitanti e che era fino a due anni fa un esempio di successo nel trasporto ferroviario pendolare. La linea è diventata purtroppo famosa **il 12 luglio 2016 quando uno scontro frontale tra due treni**, avvenuto nel tratto a binario unico tra Andria e Corato, ha causato la morte di 23 persone e oltre 50 feriti. A seguito dell’incidente la linea è stata chiusa tra Andria e Corato, e sono partiti i lavori per il raddoppio della tratta di 10 km. Su questa linea in precedenza viaggiavano 48 treni al giorno con un tempo di percorrenza di circa



50 minuti ed una velocità media di 60 km/h, mentre ora funziona un **servizio sostitutivo di autobus**. Nei mesi scorsi Ferrotramviaria aveva annunciato che i convogli avrebbero ripreso a viaggiare in direzione di Bari al massimo in concomitanza con la riapertura delle scuole, a settembre. Invece ad oggi continuano ad operare gli autobus sostitutivi con allungamenti dei tempi per la riapertura della tratta ferroviaria Corato-Ruvo e, con loro, anche i disagi di studenti e lavoratori che si vedono costretti ad utilizzare il treno tra Bari

Centrale e Ruvo, cambiare con i pullman fino ad Andria e risalire su un altro treno per raggiungere Barletta. **Inoltre le corse complete da Bari Centrale a Barletta, seppur con l'inevitabile doppio trasbordo, sono solamente 20, contro le 24 che in precedenza venivano effettuate con i treni.**

La stazione cittadina di Corato rimane quindi isolata ed è tuttora inutilizzabile anche la tratta che da Corato conduce ad Andria, quella in cui si verificò il terribile incidente. I binari dovranno prima essere dissequestrati, poi inizieranno i lavori per il raddoppio. Nelle ore di punta il disagio si acuisce: il servizio sostitutivo su gomma risulta essere, talvolta, carente.

Il Circolo di Legambiente Corato ha esposto la situazione negli uffici dell'assessorato regionale ai trasporti per evidenziare i vari disagi dei pendolari della tratta delle Ferrovie del Nordbarese, e chiedendo alla Regione di inviare degli ispettori per valutare la qualità dei servizi di mobilità, per registrare eventuali anomalie e disfunzioni, in un'ottica di controllo del servizio di mobilità, visto che è l'ente preposto che eroga i maggiori contributi per il funzionamento del sistema di trasporto.

Nelle scorse settimane Ferrotramviaria aveva precisato che i lavori di raddoppio dei binari prevedono anche l'installazione della tecnologia per il blocco automatico (Mgnc) su entrambi i binari e del sistema di controllo marcia treno (Scmt). Per la stazione di Corato il progetto include anche il nuovo apparato centrale computerizzato multistazione che sostituisce il capostazione.

Ma le persistenti condizioni di disagio derivante dal servizio sostitutivo pullman, sono state ulteriormente accentuate con i nuovi orari che non tengono assolutamente e minimamente in considerazione i disagi provocati all'utenza più sensibile ed a quella più stressata da questi cambiamenti e dalle attuali condizioni di viaggio. Il riferimento in particolare è agli studenti e alle loro famiglie che vedono orari delle corse sostitutive completamente scollegati dalle reali esigenze dettate dagli orari di entrata e di uscita dalle scuole, senza considerare ritardi che pure sono frequenti proprio a causa del trasporto su gomma alternativo a quello su rotaia.

I TRENI PIU' VECCHI D'ITALIA

Per ripensare la mobilità urbana e il trasporto su ferro è fondamentale renderlo più competitivo con maggiori investimenti per rispondere alla nuova e crescente domanda di mobilità delle aree urbane. Ad oggi il trasporto ferroviario italiano conta, invece, treni troppo vecchi, lenti e lontani dagli standard europei di frequenza delle corse. **In Italia sono 3.001 i treni in servizio nelle regioni.**

L'età media dei convogli in circolazione sulla rete regionale scende ancora ed è di **16,8 anni** ma sempre con differenze rilevanti da regione a regione. Solo due anni fa la media di età era 18,6, ma il miglioramento è avvenuto solo in alcune regioni per l'immissione di nuovi convogli (in particolare nel Lazio, in Veneto, Lombardia, Toscana ed in Emilia-Romagna) o di dismissione di quelli più vecchi (come in Lombardia, Abruzzo e Puglia). Ad esempio in Campania nonostante alcuni segni di investimento l'età media rimane alta (18,8) soprattutto a causa dell'anzianità del parco rotabile di EAV (ex Circumvesuviana, Sepsa e MetroCampania NordEst) ed in Basilicata, seppur anche in questo caso il dato mostra un trend in calo, ancora troppi sono i **convogli con più di 15 anni di età** (il parametro usato da Trenitalia nelle "Carte dei servizi"), quasi il 64%. Dalla tabella risulta evidente come le dismissioni stiano portando a risultati positivi, con il **41,7%** di treni con più di 15 anni di vita, mentre lo scorso anno erano il 69%. Altro fattore sempre più evidente è quello della **differenza marcata tra la qualità dei treni nelle regioni del centro-nord e quelle del sud**, che si posizionano quasi tutte ai vertici di questa classifica. La ragione sta nel fatto che l'acquisto di nuovi treni è stato garantito in questi anni da acquisti diretti da parte delle Regioni o dai contratti con Trenitalia, e ha visto meno investimenti proprio nelle regioni del Sud. Ma attenzione, per ora stiamo parlando di soli investimenti nella sostituzione del parco rotabile in circolazione, che proprio per la sua età è causa di ritardi, problemi e impedisce un servizio di qualità. Ma nel nostro Paese c'è bisogno di **umentare e potenziare il servizio**, per avere un servizio di livello europeo. Secondo uno studio di Legambiente¹ occorre acquistare circa 1.300 treni per rinnovare il parco rotabile in circolazione sostituendo i treni con almeno più di 20 anni di età e potenziare l'offerta nelle tratte più frequentate delle aree metropolitane oltre che nelle regioni meridionali. In particolare al Sud oggi sono numerose le linee che collegano anche importanti centri urbani (la Jonica e la Tirrenica in Calabria, Palermo-Messina, Palermo-Catania, Trapani-Palermo in Sicilia per citarne alcune) che vedono transitare ogni giorno pochissimi convogli e sempre più obsoleti. Per arrivare a questi risultati è fondamentale l'importanza di una regia nazionale in grado di indirizzare in modo uniforme le politiche in tema di mobilità e trasporti e la necessità di maggiori investimenti tali, ma è altrettanto necessaria la partecipazione delle Regioni.

1 <https://www.legambiente.it/contenuti/comunicati/nuovi-treni-citta-piu-vivibili-lo-studio-di-legambiente-con-il-contributo-di-an>

1) BASILICATA



Al sud, in Basilicata, si trovano i dati più negativi, con un'età media dei treni di **21,4 anni**. Nonostante un calo sensibile (lo scorso anno era superiore a 23 anni) circolano infatti convogli con **carrozze vetuste, con porte guaste e senza aria condizionata**. Ancora il 64% della flotta risulta avere oltre 15 anni di età. Nel nuovo contratto di servizio firmato dalla Regione con Trenitalia sono previsti altri 2 treni Swing per il 2018 ed uno per il 2019.

2) ABRUZZO

Qualche risultato positivo si intravede in Abruzzo con l'età media dei treni che passa da 24,1 anni a **19,6**, inclusi i *revamping*. Il **50,6%** dei convogli circolanti in questa regione ha più di 15 anni. Differenze marcate si notano tra i mezzi utilizzati da Ferrovie Adriatico Sangritana e Trenitalia nonostante i miglioramenti con l'introduzione dei nuovi Swing sulla L'Aquila-Sulmona molto c'è ancora da fare.



3) PUGLIA

In Puglia la situazione più critica è quella presente sulle linee di **Ferrovie del SudEst (con 27,5 anni di media dei convogli)**, ma in generale è necessaria una spinta maggiore nel rinnovo del parco rotabile vista l'**età media di 19,2 anni**. In particolare lungo i 473 chilometri del sud della regione viaggiano convogli datati e comunque con una presenza di viaggiatori al giorno che supera i 65.000 pendolari. E la differenza con i treni di altre compagnie come Ferrovie Appulo Lucane e Ferrotramviaria (5,5 e' l'età media) e' sempre più evidente.



4) LIGURIA

In Liguria troviamo la situazione peggiore del centro-nord, con l'età media dei treni che arriva a **19,1 anni** e risulta fondamentale **rinnovare** almeno in parte il parco rotabile che, soprattutto nel settore carrozze, non offre più standard di qualità accettabili per i pendolari che utilizzano le linee a media percorrenza. I disagi per i viaggiatori sono evidenti (sia in estate sia in inverno le temperature raggiungono punti estremi, guasti alle porte ed agli impianti



elettrici) e proprio i **comitati pendolari** presenti in questa regione chiedono un radicale cambiamento dei treni regionali, come evidenziato nel caso di tratte molto frequentate come per la Genova-Ventimiglia.

5) CAMPANIA

Non va a migliorare la situazione in Campania dove l'età media dei convogli è di **18,8 anni** dovuta alle condizioni dei treni della **Circumvesuviana** (con 83 treni in circolazione costruiti negli anni '70 ed altri 35 nei primi anni '90), della **Cumana** e **Circumflegrea** (con un'età media dei 30 treni addirittura superiore a 33 anni) o della linea **Alifana** con treni vecchi di 35 anni. Nonostante l'immissione graduale di nuovi treni (tuttora in corso e che riguarda sia EAV sia Trenitalia) pesa il materiale rotabile più vecchio che causa ritardi all'ordine del giorno come le soppressioni che arrivano a quasi il 50% dei treni giornalieri nei casi peggiori.



6) SICILIA

Tra il parco rotabile più vecchio d'Italia si trova anche quello della Sicilia, che però scende a **18,6 anni di media**, grazie alla dismissione dei convogli più vetusti. E nonostante ciò ancora **quasi il 59% dei 173 treni della flotta regionale hanno più di 15 anni**. Sono appunto numerosi gli esempi in questa regione di convogli troppo vecchi e per Trenitalia i dati parlano chiaro: su un totale di 28 locomotive (tra diesel ed elettriche) sono 11 quelle con più di 15 anni di vita, 43 complessi diesel (su 67) e tutte le 77 carrozze in dotazione a questa regione.



7) CALABRIA

L'età media dei treni circolanti in Calabria risulta ancora sopra la media nazionale e pari a **18,2 anni**. Ma qualcosa si è fatto, andando ad abbattere la percentuale di convogli con più di 15 anni di età in particolare con la dismissione di parte degli ALn668 che circolavano dal 1975, e l'immissione di 3 treni Swing sulla direttrice Jonica. Rimangono però criticità importanti come denunciano i pendolari di molte linee vista ancora la presenza di tutte e 75 le carrozze dei treni a media-lunga percorrenza con più di 15 anni di età e di conseguenza **l'assenza di**



climatizzatori (nella grande maggioranza delle stesse) e dei **guasti molto frequenti anche ai servizi igienici**.

8) MOLISE

Anche in Molise la situazione dei convogli non si presenta tra le migliori. La presenza nel 2017 di un unico nuovo treno Swing ha permesso all'età media di rimanere elevata con **18,1 anni**. I numeri di questa regione sono chiari: i treni con **più di quindici anni d'età sono ancora il 74%**. E' fondamentale quindi rivedere il parco mezzi, dismettendo i vecchi ALn 663, sui quali si verificano i continui disagi segnalati dall'utenza nella tratta Campobasso-Roma e che hanno alle spalle milioni di chilometri percorsi.



9) LAZIO



I dati del parco rotabili nel Lazio risultano **estremamente diversificati**. Se da un lato infatti la flotta regionale di **Trenitalia** si sta costantemente **rinnovando** (con 13 nuovi treni già messi in circolazione negli ultimi 2 anni ed un'età media di 13,7 anni) dall'altro si trova una delle situazioni peggiori d'Italia: la flotta **ATAC**. In questo caso infatti l'età media arriva a **35 anni** con i treni della **Roma Laziali-Centocelle tra i più vecchi d'Italia: 61 anni di media**. E poi il **disastro della**

Roma-Viterbo con vagoni arrugginiti e senza aria condizionata, ed una mancanza di accessibilità degna di altri secoli vista la presenza dei gradini per la salita e la discesa dai mezzi risalenti agli anni '80.

10) SARDEGNA

Nonostante l'annuncio dell'arrivo di 18 nuovi treni grazie al nuovo contratto di servizio, la situazione dei mezzi in circolazione in Sardegna rimane allarmante. I treni (Trenitalia ed ARST) risultano avere un'età media superiore a quella nazionale con **17,3 anni ed il 67,8% della flotta regionale ha più di 15 anni di attività**. Tra le buone notizie nel corso del 2017 sono stati inaugurati i primi due Minuetto ammodernati e dotati di aria condizionata, videosorveglianza, posti per le biciclette e ingressi a raso sulle banchine.



nell'ambito della campagna



Pendolaria è la storica campagna di denuncia di Legambiente dedicata ai treni regionali e locali, al pendolarismo ed alla mobilità urbana, nata per contribuire a creare un trasporto ferroviario regionale e locale moderno, per città meno inquinate e più vivibili.

Sono circa **3 i milioni di pendolari** che ogni giorno si spostano in treno per raggiungere i posti di lavoro e di studio tra carrozze sovraffollate, degrado, ritardi. Anno per anno facciamo il punto sul trasporto pendolare nel nostro Paese denunciando l'inadeguatezza del servizio, proponendo soluzioni concrete per un trasporto ferroviario regionale e locale moderno, **al passo con l'Europa**. Chiunque ha avuto la possibilità di viaggiare negli ultimi anni in una qualsiasi città europea ha avuto la possibilità di apprezzarne la qualità e l'efficienza del servizio ferroviario regionale, notando un costante miglioramento di questi servizi. Una ragione sta sicuramente nel vero ritardo infrastrutturale del nostro Paese che ha i suoi dati più rilevanti proprio nelle aree urbane.

Si tratta di un'Italia a due velocità: il successo dei Frecciarossa da una parte e i tagli a Intercity e treni regionali dall'altra con una forte emergenza al sud. In Italia aumentano le persone che viaggiano in treno, ma con dinamiche molto differenti da Nord a Sud. Un Paese dunque con sempre più treni di serie A e B, dove si evidenzia in alcune città una vera e propria emergenza per i pendolari, mentre al sud come una grande questione nazionale.



LEGAMBIENTE

Via Salaria 403 | 00199 Roma
tel. 06862621 | fax 0686218474
legambiente@legambiente.it
www.legambiente.it

