



LEGAMBIENTE

Rapporto

Le 10 linee pendolari peggiori



Dicembre 2016

nell'ambito della campagna

Pendolaria

LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO



LEGAMBIENTE

Pendolaria



LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO

LEGAMBIENTE

Come ogni anno, all'entrata in vigore dell'orario invernale, Legambiente lancia la Campagna **Pendolaria 2016** 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 a una situazione ancora molto difficile per diversi milioni di persone che ogni giorno si muovono in treno. Ed a crescere sono in particolare le differenze, tra chi ad esempio prende i treni ad alta velocità che aumentano ancora come offerta del servizio con il nuovo orario - sono state inserite altre 4 corse sulla Roma-Milano con un aumento dell'offerta del 276% in più dal 2007, per la sola Trenitalia - e chi si muove sulla rete ordinaria, sugli intercitty e sui treni regionali dove invece si sono ridotti i treni. Complessivamente dal 2010 a oggi, a seguito dei tagli sui trasferimenti da parte dello Stato si possono stimare tagli nel servizio ferroviario regionale pari al 6,5% e negli intercitty del 19,7%. Attenzione però, ci sono differenze tra le regioni, ma solo nell'entità dei tagli. Nel senso che solo in pochissime regioni è 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 cancellazione del collegamento) per trasferirli su altre ritenute prioritarie.

Il 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. Perché se è innegabile che in alcune Regioni, attraverso i contratti con Trenitalia, stia avvenendo un miglioramento del parco treni circolante con mezzi nuovi, il problema è che sono troppo pochi quelli in circolazione, in alcune Regioni del Sud sono anche talmente vecchi e lenti da essere la causa dello scarso utilizzo del trasporto ferroviario.

Come si cambia questa situazione? Per cominciare si devono **individuare subito risorse nella Legge di Stabilità**, in corso di approvazione. Risorse 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 25%). 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). E se con il Ministro delle Infrastrutture Delrio si evidenzia una discontinuità positiva

nell'attenzione verso il servizio ferroviario e negli investimenti sulla rete, occorre superare un'impostazione che continua ad essere incentrata sulle infrastrutture. Perché il problema che i pendolari vivono ogni giorno è troppo spesso la riduzione dei treni e il degrado del servizio, e in Italia continua a mancare un piano per rilanciare l'offerta di treni in circolazione.

In secondo luogo occorre garantire gli stessi standard di sicurezza e qualità su tutte le linee del Paese. Quello che il drammatico incidente del 12 Luglio, tra Andria e Corato, ha evidenziato è che tra le diverse linee ferroviarie regionali in Italia esistono situazioni molto diverse anche in termini di sicurezza. Se la prima decisione che il Governo ha preso, di avere un'unica Agenzia per la sicurezza con gli stessi e più stringenti standard, va nella direzione giusta ora dobbiamo garantire la stessa qualità del servizio in tutta Italia. E quando si hanno situazioni come quelle delle linee Roma-Ostia Lido o Roma-Viterbo gestite da Atac, delle linee Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea, Alifana gestite da EAV in Campania, su cui viaggiano ogni giorno quasi 300mila persone in situazioni disastrose e inaccettabili, è evidente che occorra cambiare quanto prima. Per Legambiente su queste linee occorre quanto prima trasferire la gestione delle infrastrutture regionali a RFI, per realizzare subito investimenti in sicurezza e efficienza, e poi affidare il servizio attraverso gare europee per garantire i diritti di chi ogni giorno prende il treno a Roma o Napoli.

Tabella dei tagli ed aumenti tariffari

Regioni	2010-2016		Numero giornaliero di corse
	Totale dei tagli ai servizi	Totale aumenti tariffe	
Abruzzo	-9,8%	+25,4%	222 (Ferrovia Adriatico Sangritana 76, Trenitalia 146)
Basilicata	-18,9%	-	210 (Ferrovie Appulo Lucane* 156, Trenitalia 54)
Pr. Bolzano	-	-	236 (106 SAD, Trenitalia 130)
Calabria	-26,4%	+20%	335 (Ferrovie della Calabria 162, Trenitalia 173)
Campania	-15,1%	+36,1%	1.506 (Ente Autonomo Volturno 864, Trenitalia 642)
Emilia-Romagna	-3,9%	+19,1%	900 (Trenitalia/Tper)
Friuli Venezia Giulia	-4,4%	+14,9%	170 (Ferrovie Udine Cividale 48, Trenitalia 122)
Lazio	-	+15%	1.494 (ATAC 578, Trenitalia 916)
Liguria	-13,8%	+41,24%	348 (Trenitalia)
Lombardia	-	+30,3%	2.300 (Trenord)
Marche	-2,2%	-	172 (Trenitalia)
Molise	-	+9%	40 (Trenitalia)
Piemonte	-8,4%	+47,3%	884 (Gruppo Torinese Trasporti 108, Trenitalia 776)
Puglia	-3,6%	+11,3%	905 (Ferrovie Appulo Lucane* 156, Ferrotramviaria 165, Ferrovie del Gargano 100, Ferrovie del SudEst 236, Trenitalia 248)
Sardegna	-1%	+9%	300 (ARST 118, Trenitalia 182)
Sicilia	-12,1%	+7,7%	429 (Circumetnea 52, Trenitalia 377)

Toscana	-3,7%	+24,2%	851 (Trasporto Ferroviario Toscano 58, Trenitalia 793)
Pr. Trento	-3,2%	-	154 (Trentino Trasporti 72, Trenitalia 82)
Umbria	-3%	+25%	174 (Busitalia Sita Nord 90, Trenitalia 84)
Valle d'Aosta	-	-	89 (Trenitalia)
Veneto	-	+15%	842 (Sistemi Territoriali 30, Trenitalia 812)

Legambiente 2016

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

LE 10 PEGGIORI LINEE D'ITALIA PER I PENDOLARI NEL 2016

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 Piacenza o Udine. 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 e in particolare al Sud.

1) Roma-Lido

Anche nel corso del 2016 i pendolari della linea **Roma-Ostia Lido** si confermano tra i più sfortunati d'Italia. Il servizio di questa linea suburbana gestita da Atac non è assolutamente adeguato a una domanda di spostamenti che arriva a circa **100.000 tra studenti e lavoratori** (ma con un bacino tale che si potrebbe facilmente raddoppiare i passeggeri con un servizio di qualità), e che peggiora di giorno in giorno, tanto che le ultime rilevazioni evidenziano una riduzione dei passeggeri. 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, 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. E sempre più spesso queste situazioni si verificano su convogli vecchi, sovraffollati, privi di aria condizionata d'estate o riscaldamento nella stagione

invernale, che provocano rabbia e talvolta malori tra i viaggiatori. I treni presentano un'età media di oltre 20 anni, con una piccola parte della flotta che ha visto una serie di *revamping* (con guasti e problemi dovuti al fatto che erano treni progettati per viaggiare sotto terra e che invece viaggiano all'aria aperta). Non migliore è la situazione nelle stazioni. 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. Emblematica è la stazione di **Tor di Valle**, che 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 dove da mesi non è più garantito il servizio di vigilanza nonostante i frequenti atti di vandalismo. La ferrovia Roma-Lido serve un esteso territorio del Comune di Roma, con rilevanti problemi di mobilità, per cui servono opere di ammodernamento dell'infrastruttura delle stazioni, nuovi treni, per arrivare a trasformarla in una vera metropoli di superficie. In questo momento è difficile intravedere una qualche speranza di cambiamento, malgrado un accordo tra Regione Lazio e Governo che prevedrebbe lo stanziamento di 180 milioni di Euro. Perché queste risorse sembrano essere la risposta della Regione alla bocciatura della proposta di project financing per trasformare la linea in una metropolitana presentata da RATP, e perché vista la crisi industriale e finanziaria di Atac rischiano di diventare un trasferimento per ripianare il debito e sono molti i dubbi sulla capacità dell'impresa di investirli per rendere finalmente efficiente la linea.

Purtroppo a Roma la situazione della Roma-Ostia Lido non è isolata, perché una simile qualità del servizio c'è sulla Roma-Viterbo sempre gestita da Atac e treni lenti (anche se almeno più moderni) e problemi nelle stazioni 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 metro di una capitale europea. Eppure Roma è una città di quasi 3 milioni di abitanti, in cui ogni giorno entrano circa due milioni di persone per ragioni di lavoro e di studio (secondo i dati del Rapporto statistico sull'area metropolitana di Roma, presentato il 29 Novembre). Ed è evidente che servono 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

Da anni la Circumvesuviana rappresenta la vergogna della mobilità in Campania. Eppure 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. L'utente medio della "Circum" ormai non fa più caso ai ritardi. La speranza, piuttosto, è che la corsa non rientri tra le **diverse centinaia cancellate ogni anno**. E una volta saliti a bordo non resta che

sperare di poter proseguire fino alla meta senza intoppi. Non è detto poi che i probabili guasti al materiale rotabile o i blocchi alla **fatiscente rete di trasporto** siano il peggio che possa capitare. 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.

Ma da disastro è la situazione complessiva dell'Eav, l'holding – con socio unico la Regione Campania – dove nel 2013 sono confluite Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Metrocampania NordEst. 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 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. Qualche buona notizia sembrano arrivare dal decreto fiscale che contiene lo stanziamento di circa 600 milioni da destinare alla Regione per il pagamento dei debiti pregressi di Eav. Secondo gli annunci della Regione, la flotta della Circumvesuviana sarà ampliata con la messa in esercizio di 21 dei 26 treni Metrostars (frutto di una commessa del 2004 e terminata nel 2015, ma già oggetto di manutenzione per difetti di progettazione che ne impedivano l'utilizzo). Sono inoltre partite altre due commesse (con EuroMaint e TFA) per il revamping di 37 treni che dovrebbero arrivare da marzo 2017. Altri investimenti sono previsti per la sicurezza e la manutenzione della rete ferroviaria anche per le altre linee gestite da Eav. L'azienda, inoltre, in questo ultimo anno ha provato a rispondere contrastando il fenomeno dell'evasione tariffaria, altro grande problema, intensificando i controlli. Quasi tutte le stazioni però restano prive di tornelli e il controllo è affidato agli stessi lavoratori che lamentano rischi per la sicurezza, viste le continue aggressioni subite.

Doveroso ricordare la situazione della **ferrovia Alifana**, lunga circa 80 km, spesso protagonista di numerose lamentele da parte dei pendolari, a causa di molteplici ritardi, soppressione di corse, ma soprattutto per la precarietà dei mezzi su cui viaggiano, caratterizzati dall'assenza di aria condizionata d'estate, da sediolini e carrozze antiche e da uno scarso servizio di pulizia. Si tratta di una linea su cui viaggiano convogli diesel anche se da diversi anni l'opera di elettrificazione è praticamente finita. Al momento attuale la gestione di EAV (Ente Autonomo Volturno) vede l'utilizzo di 8 treni, mentre le corse sono assenti nei giorni festivi in quanto sostituite con bus. Anche in questo caso potrebbero arrivare buone notizie con l'acquisto di 3 nuovi treni diesel per l'Alifana deliberato dalla Regione a Giugno.



3) Reggio Calabria-Taranto

C'è una linea al Sud che potrebbe rappresentare la spina dorsale dei collegamenti tra le diverse regioni, i centri turistici e i porti, garantire un servizio di qualità per studenti, turisti, lavoratori. Ed invece la linea Jonica che collega Taranto e Reggio Calabria, tre regioni e tanti centri portuali e turistici è in uno stato di degrado incredibile, con tagli ai collegamenti e una situazione mortificante per i pendolari. Con il nuovo orario da Reggio a Taranto, vi saranno solo 4 collegamenti al giorno (di cui un solo Intercity diretto con oltre 7 ore di viaggio) e 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. I pullman in generale risultano più competitivi e, ad esempio partendo da Villa San Giovanni, impiegano 5 ore e 45 minuti.

Eppure l'infrastruttura esiste dal 1875, con 470 km lungo la costa e un enorme bacino di utenza, pari a più della metà della popolazione calabrese. Purtroppo la linea



continua a vedere **ennesimi assurdi tagli al servizio**, pari al 20% dal 2010, con la cancellazione di 2 intercity, 4 intercity notte, 5 treni espresso, 7 treni espresso cuccetta, 2 treni interregionali. Continuiamo ad assistere 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 con investimenti stradali**. La linea è a binario unico, ma l'obiettivo non deve essere il raddoppio (perché si può aumentare enormemente il numero di treni senza problemi) ma l'elettificazione (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. È bene ricordare come il taglio di 20 milioni di euro delle regione Calabria, a partire dalla metà del 2014, ha portato alla soppressione di altri treni regionali tra Reggio Calabria e Metaponto. Da quest'anno va meglio tra Sibari e Catanzaro con l'introduzione di 2 nuovi treni Swing diretti, ma la condizione dei pendolari su questa linea storica rimane critica e l'offerta inadeguata, anche a causa di una infrastruttura che necessita di un drastico ammodernamento.

4) Messina-Catania-Siracusa

La situazione per chi si muove in treno in Sicilia è sicuramente la peggiore d'Italia. I 5 milioni di abitanti dell'isola hanno rispetto a questo servizio meno diritti degli altri cittadini italiani, ma a



pagarne le conseguenze sono anche i turisti, che si trovano di fronte a situazioni indegne di un Paese civile che fa parte dell'Unione Europea. 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). E la situazione sta peggiorando. Un esempio sono i disagi che vivono ogni giorno coloro che si muovono lungo i **180 km della linea che collega Messina a Siracusa, passando per Catania**. Stiamo parlando di tre grandi città siciliane, capoluoghi di Provincia, località turistiche e porti, il più importante aeroporto del Mezzogiorno e di una linea che collega molti importanti centri costieri. Su questa linea la velocità media è di 64 kmh e **negli ultimi 15 anni i treni si sono ridotti addirittura del 41%** e viaggiano meno veloci. Per fare un esempio, è come se tra Firenze e Bologna, fossimo ancora nel 1980, senza Freccie e Italo, né una linea veloce. Un esempio dei problemi che vive chi viaggia sulla linea è lo stato di degrado delle stazioni. Nel corso dell'ultimo anno la linea è rimasta chiusa per 3 mesi per lavori di ammodernamento. Si tratta della velocizzazione di circa 47 km a binario semplice tra Bicocca e Augusta, parte della tratta Bicocca-Targia. Malgrado in alcune tratte i lavori si siano conclusi i disservizi rimangono anche perché, come spesso avviene in Sicilia, quello che interessa è aprire cantieri. Nessuno sta pensando a come aumentare la velocità, frequenza o tipologia dei treni in circolazione. Proprio sul tratto non interessato dai lavori, Catania-Messina, sono stati frequenti anche nel 2016 i casi di guasti ai treni ed alla linea con conseguenti ritardi, anche di 2 ore, e soppressione delle corse. Gli unici interventi programmati, ma solo in parte finanziati, sono infrastrutturali, come la tratta Giampileri-Fiumefreddo, il cui raddoppio per 42 km è previsto dal contratto di programma di RFI già dal 2000. Si tratta di un'opera dal valore di 2,27 miliardi di euro, già finanziata nel 2005 con 1.970 milioni di euro, ma che dopo le varie progettazioni, i vari studi di fattibilità, è ancora fermo. Ma **il problema è che si continua a ragionare, a Roma come a Palermo, al Ministero delle Infrastrutture come in Regione Sicilia, come se l'obiettivo sia di aprire cantieri, quando invece serve un progetto per migliorare il servizio lungo le linee ferroviarie siciliane**, con treni finalmente nuovi e veloci, moderni e puntuali. Altro che il Ponte sullo Stretto.

5) Cremona-Brescia

Sempre i soliti vecchi treni, più lenti che 15 anni fa e con sempre meno collegamenti tra **Cremona e Brescia**. Eppure stiamo parlando di due importanti capoluoghi di Provincia, con fortissimi scambi commerciali (come dimostrano i flussi lungo l'autostrada) e con un nodo dell'Alta Velocità a



Brescia. Purtroppo la linea ferroviaria che collega le due città presenta disagi e condizioni non degne di due città di questa importanza. Ritardi e soppressioni hanno provocato ancora proteste nel 2016 per il trasporto dei pendolari. Infatti sui **51 km di linea i tempi di percorrenza sono aumentati rispetto al passato (nel 2002 il treno più veloce collegava Brescia**

e Cremona in 34 minuti, oggi in 58) con una velocità media di 52 km/h con lunghe soste per incroci. Negli ultimi anni il **tasso di puntualità** è stato insoddisfacente e spesso sono stati soppressi i convogli senza nessun preavviso e senza l'intervento di autobus sostitutivi. Il livello del servizio è semplicemente inadeguato. Le pessime condizioni di viaggio con carrozze sovraffollate hanno portato all'esasperazione i pendolari che stanno anche subendo notevoli disagi per lo spostamento del sottopasso di Brescia a causa dei lavori in corso dell'alta velocità. Il materiale rotabile utilizzato su questa tratta è tra i più vecchi e poco affidabili di quello in servizio di Trenord con una **flotta composta da treni Ale 582 in pessime condizioni e con 25/30 anni di età**. Solo fino ad alcuni mesi fa il servizio era parzialmente effettuato da automotrici diesel (nonostante la linea sia elettrificata) fabbricati oltre 40 anni fa. Queste automotrici oggi sono utilizzate solo su alcune corse.

Negli orari di punta gli affollamenti rendono difficoltosa la salita a molti pendolari, l'aria condizionata d'estate non funziona in molte carrozze e nel nodo di Brescia spesso si perdono le coincidenze per Milano o Venezia. Sulla tratta sono svolti servizi autobus sovrapposti per cui l'offerta complessiva (treni e bus) non è complementare ed integrata.

6) Pescara-Roma

E' una direttrice percorsa ogni giorno da migliaia di pendolari quella tra Roma e Pescara, che nell'ingresso a Roma si moltiplica in maniera esponenziale con i pendolari di tutta l'area Est. Il problema è che **i treni sono pochissimi e lenti** a fronte di un' offerta di pullman ricca e veloce. Sono 240 i chilometri di rete ferroviaria che collegano il versante adriatico abruzzese con la costa tirrenica. Dell'intero percorso solo 15,2 km sono a doppio binario, tutti nell'area metropolitana di Roma, tra le stazioni Prenestina e Lunghezza. Un primo, timido, segnale di attenzione è arrivato con il nuovo orario. Per cui sono stati inseriti dei treni Jazz che hanno ridotto il tempo di percorrenza del primo treno dei pendolari (quello delle 5:23, perché quello dopo porta a Roma per le 11!) a 3 ore e 22 minuti, con una velocità media di 75 kmh. Ma in tutta la giornata per chi da Pescara vuole andare a Roma l'offerta è di 5 treni, di cui l'ultimo alle 17:15, che ci mette 5 ore e 21 con due cambi, a Sulmona e ad

Avezzano. Mentre sulla stessa direttrice **i pullman diretti che partono dalla Stazione di Pescara sono 14 e l'ultimo parte alle 19.30, e ci mettono 2 ore e 50 minuti.** E per chi da Roma volesse andare a Pescara o Avezzano? Il primo treno è alle 11:10 e ci



mette 6 ore e 3 minuti, con due cambi. In sostanza **c'è un' offerta per una sola direttrice di pendolarismo, la mattina da Pescara verso Roma e ritorno la sera, ma comunque meno competitiva del pullman.** Pullman che invece offrono collegamenti continui in entrambe le direzioni di marcia, perché esiste anche una domanda di trasporto da Roma verso Pescara. La beffa è che oltretutto con il nuovo treno si sono semplicemente recuperati i tempi che impiegava il vecchio intercity cancellato nel 2002. **Ma come è possibile creare un' offerta che vale solo per i pendolari abruzzesi lasciando la linea vuota il resto della giornata?** Il problema è che manca una idea da parte del Governo e delle due regioni interessate per valorizzare le potenzialità di una linea storica (l'inaugurazione risale al 1888) ma che oggi può essere rilanciata per rendere più semplici, sicuri e sostenibili gli spostamenti tra le due regioni. In questi anni tutta l'attenzione è andata al trasporto su gomma, sia con contributi ai pullman, che con progetti come quello inutile, costoso e dannoso di modifica del tracciato autostradale della A24 e A25. Un progetto che a fronte di un risparmio di pochi minuti nella percorrenza ed un taglio di poco meno di 30 km, attraverserebbe zone Sic e riserve regionali di importanza strategica, che rovinerebbe per sempre paesaggi unici, vera ricchezza di questa regione con la realizzazione di altri cinque trafori, diversi viadotti, bretelle ed un conseguente notevole impatto paesaggistico negativo. **Quello che invece serve è un progetto pensato per rendere finalmente veloci gli spostamenti tra Roma e Pescara in treno, pensato per le esigenze dei pendolari.** Sulla linea ferroviaria Pescara-Roma servono treni più veloci, come si è cominciato a far con il nuovo orario, ma con collegamenti in entrambi i sensi di marcia e occorre evitare di saltare nodi importanti come Avezzano e stazioni frequentatissime dai pendolari (come Carsoli, Tagliacozzo e Sulmona) come oggi avviene. E

occorre scegliere la stazione Tiburtina come nodo dell'area romana, di interscambio con la metropolitana e i treni regionali, perché in questo modo davvero si può essere competitivi nei confronti della mobilità privata e con i pullman che utilizzano l'autostrada (e bloccati la mattina in entrata e la sera in uscita da Roma).

7) Casale Monferrato-Vercelli e Casale Monferrato-Mortara

Un esempio di cosa vuol dire l'isolamento dei territori, a seguito dei tagli sulle linee, lo vediamo a **Casale Monferrato**. Rispetto a dieci anni fa le possibilità di spostamento si sono ridotte per i pendolari, e malgrado le linee ferroviarie esistano. Il problema sono i tagli alle linee effettuati in



Regione Piemonte negli scorsi anni e la scarsa attenzione della Regione Lombardia per i collegamenti interregionali. Casale Monferrato è storicamente un nodo importante della rete ferroviaria italiana, al centro di diverse direttrici. E fino a pochi anni fa da Casale Monferrato si poteva andare a Vercelli in 18 minuti, con diversi collegamenti diretti al giorno (esiste una linea diretta). E si poteva andare a Mortara in 25 minuti, anche qui con diversi collegamenti attraverso una linea diretta. Incredibilmente nel 2013 è stato cancellato il servizio sulla linea, lunga 20 km, che collegava Casale con Vercelli, come tratto terminale della direttrice strategica Genova-

Alessandria-Vercelli (e poi Novara con l'asse Milano-Torino). Per cui oggi per andare a Vercelli, ci vogliono nella migliore delle ipotesi più di un'ora e trenta minuti, con cambi, se si vuole utilizzare il treno. Altrimenti i soliti pullman. Questa linea, rientrata nel piano delle soppressioni decise nel corso degli ultimi anni dalla Regione Piemonte, permetteva ai pendolari da Casale Monferrato di arrivare a Torino e Milano, Alessandria attraverso la linea Alessandria-Casale-Chivasso. La modalità di gestione, una programmazione del servizio sostanzialmente inadeguata e le sempre più frequenti giornate di soppressione davano alla linea la caratteristica di secondaria con un numero di passeggeri molto inferiore alle potenzialità. Addirittura prima degli anni Duemila la linea era oggetto di studio per una programmazione più efficiente e la redazione di un secondo asse nord-sud regionale; si arrivò quindi allo stanziamento dei fondi dell'elettrificazione del tratto Casale-Vercelli poi però trasferiti sul tratto di linea Bra-Alba. Dal momento della soppressione della linea Casale-Vercelli è stato notevolmente **incentivato il servizio degli autobus** provinciali che però non sono stati per nulla integrati, sia come programmazione che dal punto di vista tariffario, con il servizio ferroviario residuo che converge su Casale Monferrato ed Alessandria. Aver spostato buona parte dei collegamenti su gomma ha comportato diverse conseguenze per il servizio. Innanzitutto un **notevole allungamento delle percorrenze** soggette alle aree del traffico e la totale mancanza di coincidenze tra Casale e le altre destinazioni servite. Sembra assurdo avere corse che per pochi minuti non si riescano a coordinare con il treno che serve Alessandria e i paesi verso Chivasso. Inoltre non si considera il disagio per molti pendolari di dover acquistare abbonamenti per tratte diverse servite da vettori differenti. E' importante sottolineare come la domenica e nei festivi il servizio sia inesistente, non vengono fornite informazioni o assistenza per i servizi bus ed in particolare gli studenti della vicina Università del Piemonte Orientale vivono una situazione di sostanziale disagio. La riapertura della linea con un servizio cadenzato sull'asse Alessandria-Vercelli integrato con corse navetta Casale-Vercelli risulta quindi essere di fondamentale importanza. Situazione simile, ed un esempio emblematico dell'abbandono di una infrastruttura efficiente è **la Casale-Mortara**. La tratta di 28 km, al confine tra Piemonte e Lombardia, fino a qualche anno fa vedeva diversi treni diretti lungo tutta la giornata che la percorrevano in 27 minuti.

Oggi per andare a Mortara occorre, a seconda dei treni, da più di un'ora a più di due, con cambi. La decisione di abbandonare la linea è assurda, anche perché è stata riammodernata negli impianti e riarmata ex-novo nel 2010, ma poi ritenuta non strategica dalle due Regioni. Eppure arrivare al nodo di Mortara sarebbe utilissimo per i pendolari, perché da lì potrebbero trovare i numerosi treni che collegano con l'area milanese.

8) Bari-Martina Franca-Taranto

Sono 112 i km di linea ferrovia che collegano due capoluoghi di provincia, Bari e Taranto, passando per Putignano e Martina Franca, con **pochi treni e soprattutto lenti** (41 kmh la velocità media). L'infrastruttura gestita dalle Ferrovie del Sud Est è a **binario singolo**, ad eccezione del tratto di 3,5 km tra le stazioni di Bari Sud Est e Mungivacca e dal 2012 sono in corso i lavori di elettrificazione della linea. Secondo uno studio del 2011 della Regione Puglia tale



linea avrebbe un **bacino di utenza di oltre 700 mila persone**, tra pendolari e studenti, turisti. Anche perché permette di collegare due importanti città capoluogo, centri interni e luoghi d'arte, porti, l'aeroporto di Bari. Eppure la situazione che vivono i pendolari della linea è davvero difficile. Dopo diversi problemi intercorsi durante l'estate la situazione non è andata migliorando con la ripresa delle attività di settembre. L'autunno nero dei pendolari è iniziato con una circolazione ridotta al minimo, solo 4 Atr in circolazione dei 25 convogli solitamente operativi per motivi di sicurezza. E poi sono numerosi i guasti con nelle scorse settimane tre diverse automotrici fuori servizio per guasti tecnici a frizione e sistema elettrico. Un esempio lampante è quanto avvenuto a settembre con il treno delle 6:45 da Rutigliano a Bari partito alle 7:40. Non sono bastati gli annunci dell'azienda che avvisava di possibili sovraffollamenti sui treni At 104 e At 106 da Martina Franca a Bari per l'impossibilità a garantire la doppia composizione di Atr a calmare gli animi di molti pendolari che hanno dovuto rinunciare al viaggio. Ma a creare il disagio maggiore, complice una inadeguata informazione, sono gli improvvisi cambi di orario accaduti ad ottobre, ben due volte in meno di 20 giorni. Disservizio che si va ad aggiungere ai quotidiani problemi come l'impossibilità da parte dei viaggiatori di acquistare i biglietti in molte stazioni a causa dell'assenza del personale addetto, i guasti continui ai distributori automatici, i frequenti furti di cavi della linea elettrica dati i pochi controlli. La crisi della linea dipende anche in parte da quella della società di gestione. A Novembre la società Ferrovie del SudEst, che gestisce anche l'infrastruttura, con Decreto del Ministero delle Infrastrutture è stata acquisita dal gruppo Ferrovie dello Stato. La ragione sono gli scandali che l'hanno coinvolta negli ultimi anni con interventi della magistratura, per vicende che riguardano la compravendita di treni.

9) Treviso-Portogruaro

La Treviso-Portogruaro è **una linea a binario unico di oltre 52 km**. I viaggiatori che quotidianamente fruiscono del treno sono soprattutto studenti liceali e universitari, oltre agli utenti dell'Ospedale Riabilitativo di Motta di Livenza, centro riabilitativo regionale. **Rispetto al passato i collegamenti sono meno, i treni più lenti e obbligano a cambi**. Negli ultimi mesi i servizi su questa linea hanno subito un graduale peggioramento. Innanzitutto il numero di convogli



previsti in circolazione, soprattutto nel pomeriggio, sono diventati sempre più insufficienti e se per svariati motivi non si riuscisse ad arrivare in tempo da Venezia o Padova per effettuare il cambio, si rischia di dover aspettare due ore il treno successivo. Su questa linea viaggiano 10 coppie di treni al giorno e **10 autobus sostitutivi**. Anche la qualità dei mezzi circolanti risulta scarsa visto **l'utilizzo di ALn 668 risalenti ad almeno 35 anni fa ed una velocità media di soli 50 kmh**.

Con il nuovo cambio d'orario sono state accolte le richieste dei pendolari nella fascia mattutina, ma rimangono molte criticità per quella del pomeriggio. Nel recente passato il problema non si poneva, essendoci molti treni diretti tra Padova e Portogruaro/Motta di Livenza, o comunque aventi un solo cambio. Nella situazione attuale invece almeno un cambio c'è sempre e nel peggior dei casi, sempre nel pomeriggio, le persone devono aspettare 40 minuti alla stazione di Treviso, dopo essere arrivate da Padova, per riuscire ad andare verso Portogruaro. L'alternativa ad una lunga attesa è acquistare un biglietto per uno dei 10 autobus sostitutivi, scelta poco vantaggiosa visto il numero di persone che ne fruisce e la certezza di continuare ad accumulare ritardo dato il notevole traffico stradale. Integrare il numero dei treni, sostituire i treni in circolazione più vecchi e garantire maggiori coincidenze rappresenterebbe invece la vera alternativa per migliorare la situazione ormai al collasso dell'area circostante.

10) Genova-Acqui Terme

Non è facile la situazione dei pendolari a Genova, per gli spostamenti regionali ma anche per quelli verso le altre regioni. Ancora numerosi disagi si riscontrano sulla linea che collega Genova ad Acqui Terme, che svolge un ruolo sia di collegamento interregionale che pendolare, con diverse stazioni nella provincia di Genova. L'infrastruttura vede ancora **46 km di binario unico sui 63** della tratta ed è indispensabile ormai un potenziamento almeno **fino ad Ovada (AL)**. Al contrario negli ultimi anni si è assistito a tagli delle corse con quasi **il 35% in meno** ed infiniti disagi per i pendolari dell'area, oltre ai ritardi cronici dovuti a problemi durante l'attraversamento dei passaggi a livello ed una velocità media ferma ancora a 60 kmh (con tempi aumentati rispetto al passato). Nel



corso dell'estate si sono aggiunte due situazioni critiche: i lavori di potenziamento della stazione di Rossiglione e quelli tra Genova Brignole e Genova Principe. I passeggeri abituali hanno riscontrato **tempi di percorrenza raddoppiati e coincidenze saltate**, con 16 treni della linea sui 26 totali che hanno obbligato i passeggeri Ovadesi ed Acquesi a scendere a Sampierdarena e a proseguire con le coincidenze, inizialmente senza le dovute informazioni in stazione.

Per quanto riguarda il Nodo di Genova, che prevede il potenziamento infrastrutturale tra Genova Voltri e Genova Brignole per separare i flussi di traffico

passeggeri a lunga percorrenza e merci da quello metropolitano regionale tra Voltri e Brignole, i lavori sono in estremo ritardo. Dovevano essere completati entro l'aprile di quest'anno mentre risultano terminati solo al 40% e ad aggravare la situazione nelle scorse settimane è avvenuta la rescissione del contratto da parte di Italferr con la ditta appaltante, con la conseguente paralisi dell'opera.

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 quasi 3.300 i treni in servizio nelle regioni.**

L'età media dei convogli in circolazione sulla rete regionale è di **17,2 anni** con differenze rilevanti da regione a regione. Rispetto allo scorso anno la media di età è migliorata (era 18,6), ma il miglioramento è avvenuto solo in alcune regioni per l'immissione di nuovi convogli (come nel Lazio, in Veneto, Lombardia e Toscana) o di dismissione di quelli più vecchi (come in Lombardia e Puglia). Ad esempio in Campania continua ad aumentare l'età media, nonostante alcuni segni di investimento, soprattutto a causa dell'anzianità del parco rotabile di EAV (Circumvesuviana, Sepsa e MetroCampania NordEst). Le regioni con i treni più vecchi sono l'Abruzzo, la Basilicata e la Sicilia. Nella tabella sono evidenziati i treni con **più di 15 anni** di età (il parametro usato da Trenitalia nelle "Carte dei servizi") che mostra come attualmente il **69% dei treni in circolazione** supera questa soglia di anzianità. 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. E fino ad oggi il Governo nazionale, a differenza di quelli degli altri Paesi europei, non ha mai speso neanche un Euro per comprare nuovi treni. 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 aumentare 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.

Età media del materiale rotabile per regione

Regione	Età media materiale rotabile	Treni con più di 15 anni	Numero treni
1) Abruzzo	24,1	60,5%	81
2) Basilicata	23,3	67,4%	43
3) Sicilia	23,2	63,5%	148
4) Calabria	22,1	71,3%	129
5) Liguria	20,1	70,5%	68
6) Puglia	19,7	46,9%	211

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

7) Lombardia	18,6	49,9%	461
8) Campania	18,3	70,3%	407
9) Umbria	18,2	78,8%	71
10) Marche	18,2	44,2%	68
11) Sardegna	17,9	72,4%	87
12) Emilia-Romagna	17,7	70,5%	146
13) Molise	17,1	77,3%	22
14) Lazio	16,9	27,1%	383
15) Piemonte	16,3	36,1%	200
16) Pr. Trento	13,6	47,2%	55
17) Friuli Venezia Giulia	13,2	35,9%	39
18) Veneto	12,3	27,7%	166
19) Pr. Bolzano	12,2	37,3%	59
20) Toscana*	10,6	18,5%	395
21) Valle d'Aosta	9,2	18,50	27
ITALIA	17,2	69,1%	3.266

Legambiente 2016

Nota: rispetto allo scorso anno i *revamping* di treni e carrozze sono stati inclusi nella media delle Regioni.

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

1) ABRUZZO

La regione con la più alta età media dei treni è l'**Abruzzo**, dove questo dato arriva a 24,1 anni, inclusi i *revamping*. Il **60,5%** dei convogli circolanti in questa regione ha più di 15 anni. Differenze marcate si notano tra i mezzi utilizzati da Ferrovia Adriatico Sangritana e Trenitalia. I problemi creati da questa condizione si riscontrano quotidianamente su molte linee tra cui la **Pescara-Roma** che come visto, anche a causa di una infrastruttura non adeguata, mostra tempi di percorrenza decisamente elevati, 3 ore e 10 minuti, oltre a ritardi e soppressioni dovuti a guasti dei convogli.



2) BASILICATA



Al sud, in Basilicata, si trovano dati estremamente negativi, con un'età media dei treni di **23,3 anni**. Tra **Salerno e Potenza** circolano infatti convogli con **carrozze vetuste, con porte guaste e senza aria condizionata**. E ancora spesso si verificano problemi ai finestrini ed ai servizi igienici. Sulla linea **Metaponto-Sibari**

non transita più alcun treno regionale, solo una coppia di Intercity. Non è migliore la situazione sulla **Potenza-Taranto** che presenta solo tre coppie di treni regionali in tutto.

3) SICILIA

Tra il parco rotabile più vecchio d'Italia si trova quello della Sicilia, con circa **23,2 anni di media**. Si tratta inoltre di una delle regioni che ha visto tagli al servizio consistenti negli ultimi anni, con -12,1% rispetto al 2010. Sono numerosi gli esempi in questa regione di convogli troppo vecchi o non più adeguati alle esigenze



dell'utenza pendolare. Ad esempio sulla tratta Siracusa-Gela lo stato dei treni è mediocre tanto che **gli attuali tempi di percorrenza sono addirittura superiori a quelli di 20 anni fa**, come ovvio anche a causa di un'infrastruttura decisamente carente. In più, i treni circolanti tra Modica e Gela molte volte sono sostituiti interamente o parzialmente (solo per un tratto intermedio) da bus, anche a causa di guasti.

4) CALABRIA

Un dato sconcertante in questa regione è proprio l'età media dei treni circolanti: **22,1 anni**. Ma ancora più sconcertante è che il 71,3% dei convogli ha più di 15 anni di età. In particolare è la fascia Jonica ad essere più colpita e penalizzata ma in generale, sia che si tratti di convogli gestiti da



Trenitalia sia per quelli di Ferrovie della Calabria, si vedono circolare treni (circa 120 in tutto) che aggravano la già difficile situazione del servizio, creando molto spesso ritardi a causa di porte guaste. Anche i livelli di comfort dei pendolari sono desolanti vista **l'assenza di climatizzatori** nella grande maggioranza delle carrozze e dei guasti molto frequente anche ai servizi igienici.

5) LIGURIA

In Liguria l'età media dei treni arriva a 20 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, con l'immediato ritiro dal servizio ferroviario ligure di tutte le carrozze 2P Casaralta e di tutti i complessi ALE, i convogli più vecchi, con poi un graduale ritiro dalla circolazione, entro il 2018, delle carrozze più vetuste.

6) PUGLIA

In Puglia la situazione più critica è quella presente sulle linee di **Ferrovie del SudEst**, ma in generale è necessaria una spinta nel rinnovo del parco rotabile vista **l'età media di 19,7 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. Come visto molti dei treni nuovi acquistati per Ferrovie del SudEst non sono **mai stati messi in circolazione**. Come per altre regioni anche in Puglia è necessario una sostituzione delle carrozze più vecchie anche per i convogli di Trenitalia, in parte effettuato nel corso dell'ultimo anno.



7) LOMBARDIA

In Lombardia l'età media dei treni è scesa a **18,6 anni**. Si tratta di un dato importante perché mostra i chiari effetti della dismissione dei treni più vetusti (in particolare i treni a piano ribassato del 1969) in concomitanza con l'immissione dei nuovi. Ciò però non è sufficiente vista la **grande quantità di pendolari** di questa regione, e sono ancora molte le linee che soffrono per la carenza di materiale



rotabile nuovo ed efficiente. Non va inoltre dimenticato che il **50% dei treni** in questa regione risulta avere più di 15 anni di età con punte di 30 anni nei casi delle carrozze a Doppio Piano. I pendolari si ritrovano quindi a fare i conti con carrozze e vagoni non più adeguati ai tempi, spesso privi di impianti di condizionamento, con rotture e guasti frequenti.

8) CAMPANIA

Non va a migliorare la situazione in Campania dove l'età media dei convogli è di **18,3 anni** ma con punte estreme come nei casi 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 9 nuovi treni (che si concluderà



a gennaio) per la linea Metro Campania NordEst Benevento-Cancello ed alcuni nuovi convogli di 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. Negli ultimi anni si è avviato un processo ampio di *revamping* ma resta un fatto che i treni su molte linee di questa regione non sono all'altezza di un trasporto moderno ed efficiente.

9) UMBRIA

In Umbria la situazione non è migliore, vista l'età media dei treni di **18,2 anni** ancora sopra la media nazionale. Ancor più sconcertante è che il **78,8% dei mezzi ha più di 15 anni**. Questo riguarda sia i convogli di Trenitalia sia quelli gestiti dal nuovo gruppo Busitalia Sita Nord (ex Umbria Mobilità). La linea che parte da Roma per giungere ad Ancona e che attraversa tutta la



regione Umbria presenta ad esempio treni di vecchio tipo che creano condizioni mortificanti per i viaggiatori. I sedili sono ancora spesso obsoleti, mentre i guasti che si verificano sempre più frequentemente provocano ritardi e cancellazioni. Altra tratta critica è la **Perugia Sant'Anna-Città di Castello**, con treni diesel vecchi di 30 anni ed in condizioni pessime. In più il servizio risulta da più di un anno interrotto per la necessità di

effettuare interventi di manutenzione nel tratto tra **Umbertide** e **Città di Castello**. Il servizio è stato sostituito con autobus che ovviamente allungano e complicano enormemente il viaggio dei pendolari.

10) MARCHE

Anche nelle Marche l'età media dei treni arriva a **18,2 anni**. Anche in questo caso diventa fondamentale andare gradualmente a sostituire le vecchie carrozze con i nuovi treni, anche se la situazione sta migliorando grazie all'introduzione dei nuovi convogli Jazz e Swing. In quest'ultimo caso i treni che transitano sulla linea **Fabriano-Civitanova Marche** hanno provocato le lamentele dei pendolari vista la bassa velocità ed il conseguente rallentamento del percorso.



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 onlus

Via Salaria, 403 | 00199 Roma

tel. 06 862681 | fax 06 862189474

legambiente@legambiente.it | www.legambiente.it