

Pendolaria



LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO

LEGAMBIENTE

Legambiente lancia la Campagna **Pendolaria 2015** tracciando un quadro della situazione del trasporto ferroviario pendolare in Italia. Per capire i disagi che gli oltre 3 milioni di cittadini che ogni prendono il treno, per andare a lavorare o gli studenti per raggiungere scuole e università, dobbiamo guardare alla situazione delle linee e dei treni ma anche alle risorse investite per migliorare il servizio. E purtroppo un cambio di rotta delle politiche ancora non si vede, infatti nella Legge di Stabilità non vi sono risorse per l'acquisto di treni o il potenziamento, e gli stanziamenti **erogati dalle Regioni per questo servizio siano talmente risibili da non arrivare in media nemmeno allo 0,28% dei bilanci**. La nostra mobilitazione a fianco dei pendolari punta a cambiare questo stato di cose, Governo e Regioni devono impegnarsi concretamente per migliorare il trasporto pubblico su ferro.

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 gioco facile partire dalle risorse per far comprendere la situazione: rispetto al 2009 le risorse da parte dello Stato per il trasporto pubblico su ferro e su gomma sono diminuite del 25% e le Regioni, a cui sono state trasferite nel 2001 le competenze sui treni pendolari, in larga parte dei casi non hanno investito né in termini di risorse né di attenzioni per recuperare la situazione. La conseguenza è che in molte Regioni sono stati tagliati collegamenti e si sono aumentate le tariffe.

Per far comprendere la situazione che vivono ogni giorno i pendolari Legambiente ha messo in evidenza due situazioni in particolare.

L'analisi delle 10 linee ferroviarie peggiori.

Ci sono dei pendolari più sfortunati di altri. E sono quelli della Roma-Lido nel Lazio, l'Alifana e Circumvesuviana in Campania, la Chiasso-Rho, la Verona-Rovigo, la Reggio Calabria-Taranto, la Messina-Catania-Siracusa, Taranto-Potenza-Salerno, la Novara-Varallo, la Orte-Foligno-Fabriano e la Genova-Acqui Terme le linee peggiori per i pendolari in Italia nel 2015. La selezione è avvenuta sulla base di situazione oggettive e proteste da parte dei pendolari italiani, che ormai sono costretti a viaggi infernali per arrivare a destinazione. Una situazione, quella del trasporto ferroviario regionale che rispecchia quanto poco hanno fatto in questi anni Regioni e Governi e quanto le situazioni già critiche dei pendolari siano diventate insopportabili. Dal 2010 a oggi complessivamente si possono stimare in Italia tagli pari al 6,5% nel servizio ferroviario regionale, con differenze tra le diverse Regioni ma dentro un quadro in cui diventa ogni giorno più difficile salire su un treno. A rendere evidente la situazione sempre più complicata che vivono i pendolari sono i tagli realizzati nelle diverse parti del Paese, con la riduzione del numero di treni lungo le linee, a cui si è accompagnato in quasi tutte le Regioni italiane un aumento delle tariffe. Tra il 2010 e il 2015 il taglio ai servizi ferroviari è stato pari al 26% in Calabria, 19% in Basilicata, 15% in Campania, 12% in Sicilia. Mentre il record di aumento del costo dei biglietti è stato in Piemonte con +47%, mentre è stato del

41% in Liguria e del 25% in Abruzzo e Umbria, a fronte di un servizio che non ha avuto alcun miglioramento.

Tabella dei tagli ed aumenti tariffari

Regioni	2010-2015	
	Totale dei tagli ai servizi	Totale aumenti tariffe
Abruzzo	-9,8%	+25,4%
Basilicata	-18,9%	-
Calabria	-26,4%	+20%
Campania	-15,1%	+23,75%
Emilia-Romagna	-3,9%	+16,1%
Friuli Venezia Giulia	-4,4%	+14,9%
Lazio	-	+15%
Liguria	-13,8%	+41,24%
Lombardia	-	+30,3%
Marche	-2,2%	-
Molise	-	+9%
Piemonte	-8,4%	+47,3%
Puglia	-3,6%	+11,3%
Sicilia	-12,1%	-
Toscana	-3,7%	+24,2%
Pr. Trento	-3,2%	-
Umbria	-	+25%
Veneto	-0,6%	+15%

Legambiente 2015

L'inadeguatezza e vecchiaia dei treni pendolari in circolazione.

Un dato spiega meglio di tante parole la situazione dei treni regionali. Negli ultimi 20 anni neanche un euro è stato investito dallo Stato per l'acquisto di nuovi treni, quando negli altri Paesi europei sono investite ogni anno risorse proprio per migliorare il servizio. Alcune Regioni hanno fatto investimenti attraverso i Contratti di Servizio, altre più virtuose individuando risorse nel proprio bilancio o orientando in questa direzione i fondi europei. Ma non basta, il tasso di sostituzione è ancora però troppo lento dato che ha riguardato solo il 19,8% della flotta totale di treni regionali attualmente in circolazione. Eppure per rispondere alla nuova e crescente domanda di mobilità delle aree urbane e ripensare la mobilità urbana è fondamentale avere un servizio competitivo con treni puntuali e moderni. Ad oggi il trasporto ferroviario italiano conta, invece, treni troppo vecchi, lenti e lontani dagli standard europei di frequenza delle corse. **In Italia sono circa 3.300 i treni in servizio nelle regioni.** L'età media dei convogli in circolazione sulla rete regionale è di **18,6 anni** con differenze da regione a regione, dove si trovano anche treni che hanno **più di 20 anni** di età, anche se negli ultimi dieci anni sono stati realizzati da parte di alcune Regioni interventi per la sostituzione del materiale rotabile. Ma come dimostrano i dati, in larga parte d'Italia la situazione è ancora inaccettabile, e aumenta la distanza tra treni di Serie A ad alta velocità e di serie B per i pendolari.

LE 10 PEGGIORI LINEE D'ITALIA PER I PENDOLARI NEL 2015

La classifica delle linee peggiori d'Italia mette in evidenza le situazioni più gravi del trasporto ferroviario pendolare in Italia. Le linee sono state scelte in base a criteri oggettivi e proteste, per evidenziare la scarsa qualità del servizio: i problemi di ritardi e tagli dei treni, la tipologia dei treni utilizzati sia per capienza sia

per età, la carenza di orari adatti per l'utenza pendolare, la frequenza dei convogli, la condizione delle stazioni.

1) Roma-Lido

La palma di peggior linea pendolare in Italia, quest'anno va alla Roma-Lido di Ostia. Il servizio ferroviario di questa **linea suburbana gestita da Atac** non è assolutamente adeguato alla richiesta sempre più crescente dei circa **100.000 pendolari**, anzi, sembra peggiorare di giorno in giorno. I continui **guasti e problemi tecnici** continuano a ripercuotersi sugli utenti che si recano a lavoro o a scuola, nonché in verso opposto quando vogliono tornare a casa. Tra corse che saltano senza che venga fornita un'adeguata informazione, frequenze oltre i 40 minuti, vetture che subiscono guasti, ogni giorno la linea è protagonista in negativo non solo tra i trasporti pubblici capitolini, ma anche tra quelli nazionali. E sempre più spesso queste situazioni si verificano su convogli vecchi, sovraffollati e privi di aria condizionata, provocando, oltre che la rabbia dei passeggeri, anche diversi malori tra i viaggiatori. Recentemente alla stazione di Viterbo e a quella di Casal Bernocchi si sono verificati stop di oltre 50 minuti ma gli episodi forse più eclatanti sono accaduti a luglio e settembre quando a causa del blocco dei treni i passeggeri sono stati fatti scendere dai convogli e percorrere a piedi, direttamente sui binari, tratti della rete ferroviaria. Infine una situazione estremamente critica è quella a cui stanno assistendo gli utenti di alcune fermate, in particolare **Tor di Valle, Viterbo, Ostia Antica e Castel Fusano**. In pratica da mesi le stazioni già erano oggetto di una presenza saltuaria della vigilanza mentre dallo scorso Novembre nemmeno questo è più garantito purtroppo aggravando gli atti di vandalismo. Dovrebbero essere ufficialmente 30 i minuti necessari a percorrere i poco più di 28 km che separano la stazione di Porta San Paolo, nei pressi di Roma Ostiense, a quella di Lido di Ostia, ma la realtà è ben diversa.

Negli ultimi anni è notevolmente aumentato il numero di residenti nelle zone limitrofe alla capitale, come Ostia e tutta la direttrice che collega la costa a Roma.

Si segnalano poi le condizioni drammatiche di una linea metropolitana di cui ogni giorno usufruiscono circa **345.000 romani, ossia la metro linea B** della città. Questa linea collega per 26 km la capitale da sud a nord-est dove si divide in due diramazioni, con i 5 km di linea B1 aperti negli ultimi anni. Si può considerare come **il naturale proseguimento per chi dal litorale di Ostia si reca quotidianamente a Roma**, viste le



fermate di scambio a Magliana, Basilica San Paolo ed al capolinea di Ostiense. La linea B effettua ogni giorno 428 corse e la frequenza ufficiale comunicata da ATAC nelle ore di punta è di un treno ogni 4 minuti per scendere ad un treno ogni 5 o 6 minuti nelle ore di morbida; la realtà dei fatti invece registra **attese medie di 15 minuti con picchi di 20-25**, impensabili per una linea di metro di una capitale europea. Enormi ritardi che si registrano ogni giorno anche dalle numerosissime segnalazioni sui social networks di persone ormai esauste. A causa di guasti ai convogli o al sistema elettrico ormai in decine di casi i viaggiatori si sono ritrovati, dopo essersi accalcati a centinaia sulle banchine, a dover abbandonare le stazioni alla ricerca di autobus sostitutivi, contribuendo a complicare anche il traffico nelle vie limitrofe alle stazioni. E' stata sufficiente un'infiltrazione di acqua o l'incendio di alcuni cavi elettrici ad



interrompere il servizio per oltre 2 ore a fine ottobre; senza considerare i numerosissimi interventi per riparazioni e la carenza dei convogli in circolazione. Quasi giornalmente tra treni non partiti e treni guasti **circa il 26% dei 23 convogli presenti rimane fermo al deposito**. Nonostante la metro B risulti essere la rete ferroviaria sotterranea più cara d'Europa con l'ultimo tratto della B1 costato oltre 200 milioni di euro a chilometro, il numero di treni è decisamente insufficiente, oltre a mostrare un'età media di oltre 20 anni e convogli senza aria condizionata.

A fronte di un abbonamento ATAC più caro del 10 % dal primo gennaio 2015, sarebbe doveroso investire in interventi di manutenzione per almeno 150 milioni di euro, necessari per ammodernare la linea e completare l'acquisto di nuovi treni.

2) Alifana e Circumvesuviana

La **ferrovia Alifana**, lunga circa 80 km, è una delle linee "ex concesse" della Regione Campania e negli ultimi mesi è stata 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 svariati 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.

Proprio nei mesi scorsi Trenitalia ed RFI (Rete Ferroviaria Italiana che gestisce le infrastrutture) hanno sollecitato l'EAV a far rispettare le tracce orarie così come già precedentemente stabilito. Questo perché una precedente decisione dell'EAV vedeva il transito dei treni da Piedimonte Matese a Caserta, mentre, anche grazie alle numerose proteste dei pendolari, da ora proseguiranno regolarmente verso Napoli Centrale. Il paradosso è che in realtà il treno del Matese è estremamente utile e comodo proprio ai viaggiatori di Santa Maria Capua Vetere e Caserta perché svolge numerose corse verso Napoli.



Questo episodio dovrebbe essere da stimolo a completare quei dieci chilometri che mancano di Ferrovia Alifana dalla stazione di Aversa Centro della metro a Santa Maria Capua Vetere in modo da avere un tracciato proprio fino al Centro Direzionale di Napoli.

A Napoli va ricordata anche la situazione che continua a vivere la **Circumvesuviana**, una delle ferrovie più colpite dai tagli degli ultimi anni, con treni vecchi e degradati, vagoni stracolmi di persone perché insufficienti a garantire un servizio adeguato per una tratta molto frequentata come quella che collega Napoli con i quartieri e i Comuni ad Est. Ancora nell'ultimo anno sono stati numerosi gli episodi di disagi e disservizi, con treni fermi anche un'ora alle fermate a causa di guasti e rotture dei mezzi. Proprio il materiale rotabile e la scarsa frequenza del servizio sono le cause maggiori dei problemi della Circumvesuviana. Nel corso dell'ultima estate purtroppo si sono aggiunte altre soppressioni, con addirittura **26 corse cancellate, otto delle quali riguardanti proprio la linea Napoli-Nola-Baiano**.

La situazione della Circumvesuviana è una autentica vergogna italiana. Bisogna ricordare infatti che si tratta di una delle linee pendolari più frequentate della Campania, con 142 km di lunghezza e oltre 121mila utenti ogni giorno.

Per i pendolari diventa sempre più difficile entrare nelle carrozze e in tanti stanno abbandonando il treno per tornare all'automobile. I tagli effettuati in



questi anni stanno provocando enormi disagi ai cittadini dell'Hinterland napoletano, ma anche la sicurezza si sta rilevando problematica, a causa della scarsa manutenzione. I disagi riguardano anche le stazioni, dove sono state chiuse 22 biglietterie, e l'affollamento sempre più insostenibile delle banchine di attesa.

3) Chiasso-Rho

Neanche la presenza di un evento di risonanza internazionale come l'Expo ha contribuito a far rendere più efficiente una linea interessata come la **Chiasso-Rho**. In realtà si tratta di una linea, la S11, prolungata da



Milano a Rho proprio in occasione dell'Expo e che vede quotidianamente l'utilizzo da parte di quasi **50.000 pendolari**.

A rendere i viaggi dei pendolari estenuanti contribuiscono in egual misura i sempre più frequenti ritardi nonché i tempi di percorrenza, paragonabili a quelli del secolo scorso. Per coprire un percorso di circa 60 km i treni possono arrivare ad impiegare anche un'ora e mezza

viaggiando a circa 40 chilometri orari.

Ad una situazione già precaria si aggiungono poi i sempre più frequenti ritardi. Solo nel mese di settembre sono stati oltre 100 i ritardi collezionati, facilmente riscontrabili anche dalle numerose proteste sui social network da parte dei pendolari ed indirizzate a Trenord. Una media superiore ai 4 ritardi al giorno, anche nei weekend quando il traffico è meno sostenuto ed i ritardi solitamente più rari. Sempre nel mese di settembre in oltre 10 occasioni la linea S11 ha totalizzato tempi di percorrenza di oltre 2 ore portando la **velocità media ad appena 30 km/h**. Bisogna tornare con la memoria al primo ventennio del Novecento sulla linea Como-Erba-Lecco per trovare una velocità di circa 25 km/h.



4) Verona-Rovigo

Lungo i 96,6 km che collegano Verona a Rovigo i disagi sono all'ordine del giorno, con **poche corse, mezzi obsoleti, ritardi ed abbandono delle piccole stazioni**. Su questa linea insiste un pendolarismo importante di studenti e lavoratori, ma si tratta anche di un percorso molto frequentato da turisti vista la presenza di città storiche. I problemi sono davanti agli occhi di tutti: viaggiano mezzi con vecchia tecnologia e con tempi di percorrenza lunghi (55 km/h di media) **manca ancora il completamento dell'infrastruttura elettrica nelle tratte Isola della**



Scala-Cerea e Legnago-Rovigo e non c'è le possibilità di un biglietto unico per il proseguimento da Rovigo a Chioggia.

Le occasioni di ritardo delle corse e a volte la cancellazione di viaggi hanno causato enormi disagi e disservizi alla popolazione, generando una disaffezione nei confronti del treno. Secondo i dati diffusi dalla commissione Trasporti della Regione nel corso dell'ultimo anno, la linea è tra quelle che hanno collezionato più ritardi rispetto al resto dell'intera rete veneta. I convogli hanno viaggiato puntuali solo nell'85% dei casi. A rallentare i trasporti ci sono anche le

coincidenze tra le corse, visto che la linea è a binario unico.

5) Reggio Calabria-Taranto

Un'altra condizione di disagio è quella dei pendolari calabresi lungo la **linea Jonica**. L'ennesimo grave taglio dei treni sulla linea aveva addirittura stabilito a **fine 2012** che la tratta **Sibari-Taranto non doveva essere più servita da treni viaggiatori** ma soltanto da autobus (5 coppie al giorno) e l'aspetto più grave riguardava le motivazioni di questo autentico disastro nel trasporto pubblico locale ed interregionale, causato dal mancato accordo tra le Regioni interessate. Dopo mesi di trattative furono ripristinate nell'Aprile 2013 due coppie di treni, mentre dal 2014 si è



ritornati addirittura ad **un solo collegamento Intercity**. Il problema principale di questa tratta è quella di essere concepita come ausiliare del trasporto su autobus, quando generalmente avviene il contrario.

Da Reggio c'è un solo treno diretto al giorno per Taranto, che ci mette 7 ore e 12 minuti a una velocità di 66 km/ora su una linea sostanzialmente vuota. Nel corso degli ultimi due anni la Regione Calabria ha tagliato circa 20 milioni di euro al Contratto di Servizio con Trenitalia, già impoverito di molto negli anni precedenti. In seguito a questa decisione a partire dalla metà del 2014 è stata decretata la **soppressione di ben 26 treni regionali solo sulla linea Jonica tra Reggio Calabria e Metaponto e tra Catanzaro Lido e Lamezia**. In seguito alle trattative tra Regione e Trenitalia i tagli sono poi diventati 16, con **10 corse ripristinate**. Ma allarmano le notevoli riduzioni su alcune linee, come la già citata Jonica e la linea Rosarno-Lamezia Terme Centrale via Tropea.

Anche la riorganizzazione del servizio, come richiesto da anni dai pendolari, non agevola l'utilizzo del treno. Tra Reggio Calabria Centrale e Catanzaro Lido ad esempio non sono ancora state eliminate le fermate intermedie di Caulonia, Guardavalle, S.Caterina Jonio, Badolato, S.Andrea Jonio, totalmente inutili nella fascia oraria dei pendolari, e la cui presenza ha allargato eccessivamente i tempi di percorrenza, rendendo così inutilizzabile il treno dagli studenti universitari diretti a Catanzaro. Al contrario per il regionale delle 15.52 da Sibari a Reggio Calabria Centrale non è ancora stata ripristinata la fermata di Monasterace-Stilo, fortemente richiesta dall'utenza pendolare di rientro, che si sposta da Catanzaro a quest'ultima località.

6) Messina-Catania-Siracusa

Lungo i 177 km della linea che collega Messina a Siracusa, passando per Catania, sono numerosi i problemi riscontrati dai pendolari oltre a quello di avere pochi e lenti treni (la velocità media è di 69 km/h). I disservizi più frequenti riguardano gli **imprevisti tecnici**, quasi sempre dovuti alla condizione dell'infrastruttura, che costringono i convogli ad un **costante rallentamento**.



Oltre a questo sono sempre insufficienti le informazioni fornite sia a bordo dei treni sia nelle stazioni. I ritardi non si contano più: interruzioni, guasti agli scambi che bloccano la circolazione e spesso anche il furto di rame. Ma non bisogna dimenticare come su questa linea insista una tratta in particolare, la **Giampiliери-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 e che vede ad oggi un finanziamento di soli 49 milioni. Ma anche il potenziamento su

tutta la linea da Messina a Siracusa, che con piccoli miglioramenti potrebbe abbassare i tempi di percorrenza di 15-20 minuti; ed infine i pendolari chiedono da anni un'accelerazione dei lavori (e dei finanziamenti) per la velocizzazione della tratta **Bicocca-Targia**, prevista non prima del 2019 ed ancora in attesa di 44 milioni di euro, sui 125 totali.

7) Taranto-Potenza-Salerno

La linea, di circa 200 km, è di fondamentale importanza in particolare per i pendolari lucani visto che



attraversa l'intera regione Basilicata collegando centri urbani e sedi industriali di rilevanza nazionale. Purtroppo su questa linea anche quando i treni non subiscono **soppressioni improvvise** i ritardi sono all'ordine del giorno, con convogli che non raggiungono i 50 km/h di velocità di media e impiegano 1 ora e 47 minuti per collegare i 120 chilometri tra Potenza a Salerno, mentre tra Potenza e Taranto i tempi di percorrenza sono di oltre 2 ore per 150 chilometri. Negli ultimi

anni, con la soppressione di alcuni collegamenti la situazione non è di certo migliorata ed al momento si possono contare solamente 2 intercity ed un regionale che percorrono l'intera linea. La situazione non cambia di molto se si considera la tratta Salerno-Potenza, 6 regionali e 2 intercity al giorno, o quella tra Taranto e Potenza, con 3 regionali ed i 2 intercity.

La situazione dell'infrastruttura e quella del materiale rotabile non aiutano a migliorare il servizio, come dimostrato nel corso del 2015 quando più volte si sono verificati rallentamenti a causa di convogli che slittavano. Le conseguenze vedono giornate con treni soppressi e viaggiatori abbandonati a se stessi nelle stazioni. Ritardi, soppressioni e addirittura treni fermi per ore sui binari.

8) Novara-Varallo

La Novara-Varallo dal settembre 2014 ha visto la **soppressione del servizio passeggeri**. Si tratta di 55 km frequentati fino a quel momento da poco più di 1.000 pendolari al giorno, numeri bassi ma che vedevano un costante aumento nel corso degli ultimi anni. Nonostante **l'aumento dell'affluenza della linea** i dibattiti sulla chiusura si sono riaccesi dal 2012 quando la Regione Piemonte prevedeva la chiusura del servizio su 14 linee (ritenute a bassa frequentazione o "rami secchi").

Da quel momento fu pensato addirittura un rilancio della linea, vista la non chiusura e l'avvio di un progetto di sperimentazione su 2 linee, tra cui appunto la Novara-Varallo, che prevedeva la soppressione di tutte le autolinee parallele al treno, per aumentare il flusso di passeggeri. Ma a causa del venir meno dell'effetto rete proprio per la sospensione delle altre 12 linee, il traffico subì una lieve flessione. Quindi a fine 2013 viene sì scongiurata la chiusura ma con il taglio di tutte le corse di morbida e il mantenimento di sole 8 corse pendolari, per poi arrivare un anno dopo alla definitiva sospensione del servizio.

La speranza dei pendolari dell'area è che



con l'inserimento della linea nel capitolato di gara d'appalto nel lotto del quadrante nord-orientale del Piemonte si veda una riapertura ed un rilancio del servizio, anche se questo potrà accadere solo dopo il 2017 (quando il vigente contratto di servizio scadrà).

9) Orte-Foligno-Fabriano

Su questa linea i pendolari lamentano da anni i continui disagi a causa di guasti dei treni, quelli agli scambi prima della stazione di Orte e poi di Terni ed i ritardi accumulati spesso per i problemi alla linea direttissima Firenze-Roma che si ripercuotono in Umbria. La linea di 140 km mostra le maggiori criticità durante l'inverno, per la pioggia, il gelo ed in alcuni casi a causa delle foglie che creano problemi di aderenza delle ruote del locomotore sulla rotaia. Ma ciò è impensabile se immaginiamo la potenza che hanno oggi i locomotori in servizio.

Tutto questo scatena una serie di ritardi in particolare sui treni diretti verso Roma durante la mattina (che viaggiano a una media di velocità di 70 km/h), e di conseguenza pieni di pendolari, con i **gravissimi disagi** che si possono immaginare per migliaia di persone.

Ad esempio il RV 2477, primo treno verso la Capitale, vede la massiccia presenza di pendolari tra Terni e Narni, ma quando il transito avviene in ritardo, i viaggiatori si trovano con il **convoglio affollato** ed in condizioni di viaggio critiche. Notevoli problemi sono creati dall'inadeguatezza della infrastruttura ferroviaria in Umbria ed in particolare di questa linea che in alcuni tratti è a **binario unico**. I lavori di raddoppio sono in ritardo cronico, ormai da anni, specialmente nel tratto Spoleto/Campello del Clitunno, mentre dal punto di vista del materiale rotabile i vagoni risultano obsoleti, creando ritardi assurdi e tempi di percorrenza lunghissimi. Bisogna poi procedere col raddoppio della Foligno-Terontola e velocizzare così gli attuali treni regionali. Questi interventi renderanno possibile un collegamento, tramite interscambio a Perugia, Terontola, Ponte San Giovanni, Foligno, Terni e Orte, con i servizi che si svolgono sulle altre linee ferroviarie (UmbriaMobilità inclusa) per raggiungere Umbertide, Città di Castello, Marsciano, Todi e altre città dell'Umbria.

Infine va segnalata una serie di disagi alla **stazione di Spoleto** che è una delle poche su questa linea con il marciapiede tra il secondo e il terzo binario non dotato di pensilina, con gli annunci sonori spesso non sono funzionanti e senza parcheggio di scambio per chi raggiunge la stazione in auto.



10) Genova-Acqui Terme

Numerosi disagi si riscontrano sulla linea che collega Genova ad Acqui Terme. Qui è indispensabile intervenire sull'infrastruttura almeno **fino ad Ovada (AL)** visti i **46 km di binario unico sui 63** della tratta, per aumentare la velocità dei mezzi (la media è di 45 km/h). Per ora si vede un ennesimo taglio alle corse per il mancato finanziamento da parte della Regione Piemonte nel corso del 2014.



I problemi più frequenti accadono con l'inizio del maltempo, con la conseguente interruzione della linea a causa di forti piogge e, come di recente a Rossiglione, addirittura frane, mettendo in serio pericolo gli utenti della tratta. Sulla Genova-Acqui Terme non mancano ritardi dovuti a problemi durante l'attraversamento dei passaggi a livello come i problemi dovuti alla sempre più scarsa frequenza dei treni, nonostante ogni giorno viaggino migliaia di

pendolari su questa linea. Anche in questo caso gli utenti lamentano nei casi di soppressioni la mancanza di una comunicazione efficace e che permetta di trovare un'alternativa valida, mentre spesso al contrario si ritrovano costretti ad attese interminabili in attesa di poter passare per gli scambi.

I TRENI PIU' VECCHI D'ITALIA

L'analisi dell'età media dei treni in Italia è fondamentale per capire la situazione che vivono ogni giorno i pendolari e per sapere dove intervenire in modo da rendere più competitivo il servizio, per avere treni più moderni e confortevoli, veloci in modo da rispondere alla nuova e crescente domanda di mobilità delle aree urbane. **In Italia sono circa 3.300 i treni in servizio nelle Regioni** e l'età media dei convogli in circolazione sulla rete regionale è di **18,6 anni** con differenze da Regione a Regione. Anche se negli ultimi dieci anni sono stati realizzati da parte delle Regioni interventi per la sostituzione del materiale rotabile e interventi di revamping dei treni vecchi, il tasso di sostituzione è ancora però troppo lento dato che ha riguardato solo il 19,8% della flotta totale di treni regionali attualmente in circolazione.

Gli investimenti necessari ad avere un servizio di livello europeo devono prevedere l'acquisto di quasi 1.300 treni¹, prefissando degli obiettivi chiari e che sono nell'interesse generale, oltre che dei pendolari: **un rinnovamento del parco rotabile in circolazione** sostituendo i treni con più di 20 anni di età; **il potenziamento dell'offerta nelle tratte più frequentate delle aree metropolitane**; **il miglioramento del servizio nelle regioni meridionali** perché 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 20 anni	Numero treni
1	Abruzzo	28,3 (9,2)	84,7% (18,8%)	85
2	Basilicata	23,7 (17,8)	48,9% (14,3%)	49
3	Puglia	22,9 (21,8)	64,4% (62,8%)	144
4	Sicilia	22,5	44,1%	148
5	Lombardia	21,4 (7,5)	77,2% (14,9%)	448
6	Calabria	21,1	46,7%	117
7	Umbria	19,9 (18,2)	66,3% (65,8%)	68
8	Sardegna	19,5	43,7%	86
9	Liguria	19,5	42,2%	68
10	Marche	19,3 (18,4)	49,5% (25%)	100
11	Emilia-Romagna	17,7	38,2%	144
12	Friuli Venezia Giulia	17,4 (11,8)	45% (7,5%)	35
13	Campania	17,3 (16,1)	78,3% (35,9%)	431

¹ Le analisi e i dati si trovano nello studio "Nuovi treni per città più vivibili"
<http://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/studionuovitrenicitta-legambiente.pdf>

14	Piemonte	17,2 (16,6)	36,6% (34,2%)	309
15	Lazio	16,8 (15,9)	58,5% (37,3%)	392
16	Molise	15,6	31,8%	22
17	Pr. Trento	15,5	11,4%	50
18	Veneto	13,9	32,7%	170
19	Valle d'Aosta	13,7	21,1%	27
20	Toscana	12,5	18,5%	338
21	Pr. Bolzano	12,3	0%	59
	ITALIA	18,6 (16,1)	44,9% (30,8%)	3.290

Legambiente 2015

Nota: i dati in parentesi indicano i valori di età media e di percentuale dei treni con più di 20 anni prendendo in considerazione i revamping effettuati.

1) ABRUZZO

La regione con la più alta età media dei treni è l'**Abruzzo**, dove questo dato registra addirittura 28,3 anni, che scendono a 9,2 se si considerano i revamping. In totale si tratta **dell'84,7%** dei treni circolanti in questa regione ad avere più di 20 anni. Ed i problemi creati da questa condizione si riscontrano quotidianamente su molte linee come la **Pescara-Roma** che, anche a causa di una infrastruttura non adeguata, mostrano tempi di percorrenza decisamente elevati, 3 ore e 10 minuti, oltre a ritardi e soppressioni dovuti a guasti dei convogli.



2) BASILICATA

Ancora al sud, in Basilicata, si trovano dati estremamente negativi, con un'età media dei treni di quasi **24 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. Situazione simile si verifica sulla **Potenza-Foggia**, con treni diesel vecchi e che causano ritardi e soppressioni, come avvenuto nel corso dell'ultimo anno.



3) 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 23 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. Nei mesi scorsi una delle contestazioni più ricorrenti ha riguardato l'acquisto di **treni nuovi mai messi in circolazione** e quindi inutilizzati, perchè sembrerebbe che le linee non sarebbero in grado di supportarle. L'azienda si è comunque impegnata ad iniziare una graduale dismissione dei convogli più vecchi ed a utilizzare moderni treni sulle varie tratte gestite.



4) SICILIA

Tra il parco rotabile più vecchio d'Italia si trova quello della Sicilia, con circa **23 anni di media**. 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.



5) LOMBARDIA

In Lombardia l'età media dei treni è alta: circa **22 anni**. Ma se si considerano i **revamping** scende addirittura a 7,5 anni di media. Ciò però non è sufficiente vista la grande quantità di pendolari di questa regione, perché inevitabilmente l'usura dei convogli incide sulla qualità del servizio. Sono in particolare alcune linee a soffrirne di più, come la **Milano-Lecco** dove i convogli sono obsoleti, con una punta di 45 anni di età nel caso del Pr 1969. E sulla **Milano-Lecco-Sondrio-Tirano** non va meglio con i Dp e gli Md del 1985, che indicano i Doppio piano e i Media distanza che ormai hanno



compiuto la bellezza dei trent'anni di esercizio, macinando migliaia e migliaia di chilometri, dal capoluogo regionale alla Valtellina passando per le sponde del Lario. I pendolari si ritrovano quindi a fare i conti con carrozze e vagoni non più adeguati ai tempi, spesso privi di impianti di condizionamento, come più volte denunciato quest'estate, dove tra l'altro nemmeno è impossibile installarli, con rotture e guasti frequenti, sempre come successo più volte negli ultimi mesi.

6) CALABRIA

Un dato sconcertante in questa regione è proprio l'età media dei treni circolanti: **oltre 21 anni**. 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 non 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.

7) UMBRIA

In Umbria la situazione non è migliore, vista l'età media dei treni di **20 anni**. Questo riguarda sia i convogli di Trenitalia sia quelli gestiti da UmbriaMobilità. La linea che parte da Roma per giungere ad Ancona attraversa tutta la regione Umbria presenta treni di vecchio tipo che creano condizioni mortificanti per i viaggiatori. I **sedili sono ancora spesso obsoleti** e non consentono di effettuare il viaggio con un adeguato grado di comfort, mentre i guasti che si verificano sempre più frequentemente provocano ritardi e cancellazioni. Addirittura nei primi mesi del 2015 i treni utilizzati da **UmbriaMobilità** sono stati quelli **diesel** anche se su linee elettrificate. Questo paradosso si è verificato perché i treni Minuetto in dotazione al gestore mostrano una cronica mancanza di pezzi di ricambio con uno dei 4 treni che è stato a più riprese utilizzato per recuperare materiale di ricambio per tenere in funzione le altre tre macchine.



8) SARDEGNA

Anche in questa regione l'età media presenta valori elevati, arrivando a **19,5 anni**. Nonostante un parziale rinnovamento della flotta avviato negli ultimi anni (con la recente dismissione di locomotori diesel addirittura risalenti al 1957) i pendolari dell'isola lamentano disagi proprio dovuti al materiale rotabile. I problemi si riscontrano su tutte le linee sarde più frequentate come



la **Oristano-Cagliari** e la **Sassari-Alghero** dove, specialmente nel periodo estivo, anche i turisti sono vittime delle condizioni vetuste dei convogli.

9) LIGURIA

In Liguria l'età media dei treni sfiora i 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.



Addirittura se si escludono le recenti forniture di nuovi treni Vivalto l'età media sale a **32 anni**, facendo crescere a dismisura i costi di manutenzione, i ritardi ed i disagi per i viaggiatori.

Tra le principali **richieste dei comitati pendolari** presenti in questa regione spiccano proprio quelle relative ad 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.

Anche sul fronte dei treni della **metropolitana di Genova** si trovano dati negativi, con tutti e 18 i treni datati oltre i 20 anni, ed una media addirittura di quasi 24 anni di età.

10) MARCHE

Anche nelle Marche si **superano i 19 anni di età media** dei treni. Oltre ai problemi riscontrati in altre regioni qui si è verificato un paradosso con l'introduzione dei nuovi treni Swing sulla tratta Fabriano-Civitanova dove la vita dei pendolari non sembra essere migliorata visti i tempi di percorrenza e la quantità di posti disponibili, ma la causa è da ricercarsi soprattutto nell'infrastruttura che non permette miglioramenti sensibili delle velocità dei treni. Ma ancora troppi sono i casi in cui i convogli presentano situazioni critiche perché troppo vecchi, specialmente nel caso dei **28 convogli diesel con oltre 20 anni di età**.

