

Pendolaria 2016: Legambiente presenta le 10 linee peggiori per il viaggiatore pendolare

Guasti tecnici, ritardi imprecisati, sovraffollamento mettono alla prova ogni giorno quei milioni di cittadini che utilizzano il treno per raggiungere il luogo di lavoro o studio. E mentre cresce ancora l'offerta del servizio ad alta velocità (276 per cento dal 2007 sulla Roma-Milano), le condizioni in molti casi continuano a peggiorare per chi si muove sulla rete secondaria, sugli intercity e sui regionali dove invece si sono ridotti i treni (in 15 Regioni) o sono state aumentate le tariffe (in 16 Regioni).

Come ogni anno, all'entrata in vigore dell'orario invernale, Legambiente lancia la campagna Pendolaria, con una prima analisi della situazione del trasporto ferroviario pendolare in Italia e la lista delle 10 peggiori linee, mentre l'analisi puntuale dei finanziamenti e dei processi organizzativi verranno presentati nel rapporto previsto a gennaio 2017.

Complessivamente dal 2010 a oggi, a seguito della riduzione dei trasferimenti da parte dello Stato, si possono stimare tagli nel servizio ferroviario regionale pari al 6,5 per cento e negli intercity del 19,7 per cento. Solo in pochissime regioni è aumentato il servizio (il caso migliore è la Provincia di Bolzano), in tutte le altre è stato ridotto o è numericamente rimasto uguale ma con tagli su alcune linee, mentre sono cresciute le tariffe. Non tutti i pendolari sono uguali quindi. Alcuni sono più sfortunati di altri. Sono innanzi tutto quelli delle grandi città, dove i numeri di chi si muove ogni giorno sono enormi, e quelli che tentano di muoversi su linee cosiddette secondarie. Le dieci linee peggiori indicate da Pendolaria 2016 sono state scelte in base a criteri relativi alla qualità del servizio, alle proteste degli utenti per i problemi di ritardi e tagli dei treni, alla tipologia dei treni utilizzati sia per capienza sia per età, alla disponibilità di orari adatti all'utenza pendolare, alla frequenza dei convogli, alla condizione delle stazioni.

Anche quest'anno a guidare la poco onorevole classifica delle tratte peggiori troviamo la Roma – Ostia Lido e la Circumvesuviana: nella prima il servizio della linea suburbana gestita da Atac appare totalmente inadeguato alla domanda di spostamento dei circa 100.000 studenti e lavoratori quotidiani. Guasti e problemi tecnici si ripercuotono sugli utenti tra corse che saltano senza che venga fornita un'adeguata informazione e continui ritardi. I circa 28 km che separano la stazione di Porta San Paolo a Ostia Lido vengono coperti con lentezza esasperante da treni vecchi (spesso di oltre 20 anni), sovraffollati, privi di aria condizionata d'estate o riscaldamento d'inverno. Stessa situazione nelle stazioni: le biglietterie solo nel 21,4 per cento dei casi, nel 78,6 per cento non vi è la presenza di personale ferroviario, o è saltuaria, nell'85,7 per cento dei casi i tabelloni elettronici degli orari sono guasti. La Circumvesuviana invece, collega un'area metropolitana di circa due milioni di abitanti e si estende per 142 km distribuiti su 6 linee e 96 stazioni. Qui il pendolare non fa più caso ai ritardi. La speranza, semmai, è che la corsa non venga cancellata e che si arrivi a destinazione senza gravi intoppi perché il peggio non sarebbe il probabile guasto ma l'incidente o il principio di incendio, oppure il finestrino preso a sassate. Fino al 2003 la Circumvesuviana assicurava più di 500 corse al giorno ma oggi i numeri sono dimezzati. Salvo guasti, oggi viaggiano 56 treni, ma ne occorrerebbero almeno 70 per garantire un servizio dignitoso. Ma la débâcle riguarda tutta l'Eav, l'holding (Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Metrocampania NordEst) con deciso crollo di utenti su tutte le tratte: da 40 milioni (nel 2010) a 27 milioni sulla Circumvesuviana, da 20 a 11 milioni quelli della Sepsa (Cumana e Circumflegrea); da 67 milioni a 40 quelli di MetroCampania Nordest.

Al terzo posto troviamo la Reggio Calabria-Taranto, la linea che dovrebbe unire le regioni del Sud, i centri turistici e i porti, garantendo un servizio di qualità per studenti, turisti, lavoratori, attualmente in uno stato

di grave degrado. Solo 4 collegamenti al giorno da Reggio a Taranto, per una durata minima di 6 ore e 15 minuti, ma con tre cambi e un tratto in pullman. Molti i tagli: 20 per cento dal 2010, e le cancellazioni: 2 intercity, 4 intercity notte, 5 treni espresso, 7 treni espresso cuccetta, 2 treni interregionali. Al quarto posto troviamo la Messina-Catania-Siracusa, ma va detto che tutte le tratte siciliane sono scomode e inefficienti, a danno dei siciliani e dei turisti che giungono sull'isola, con solo 429 corse regionali in tutta la regione (sono 2.300 in Lombardia). Su questa linea che collega tre grandi città siciliane, con intensi traffici commerciali e turistici negli ultimi 15 anni i treni si sono ridotti del 41 per cento e viaggiano meno veloci. Grave è anche lo stato di degrado delle stazioni. La Cremona-Brescia occupa il quinto posto grazie a treni più lenti oggi di 15 anni fa (34 minuti nel 2002, 58 oggi), ritardi, soppressioni, carrozze sovraffollate, disagi dovuti allo spostamento del sottopasso di Brescia per i lavori dell'alta velocità. Materiale rotabile tra i più vecchi (treni con 25/30 anni di età) e servizio ancora parzialmente effettuato da automotrici diesel.

La Pescara-Roma, al sesto posto, è una linea su cui pochissimi pendolari oramai prendono il treno malgrado gli spostamenti intensi tra le due Regioni e i tanti centri lungo la direttrice. La ragione? Ogni giorno il numero di pullman è tre volte quello dei treni, e su gomma si viaggia più veloci e più comodi con collegamenti che vanno dalla mattina presto alla sera tardi. La linea avrebbe bisogno di investimenti per velocizzare i collegamenti, visto che solo 15 km su 240 sono a doppio binario. La beffa è che con il nuovo orario sono stati inseriti dei treni Jazz per velocizzare gli spostamenti, ma l'offerta vale solo per quei pendolari che da Pescara vanno verso Roma la mattina e tornano la sera, e non viceversa, e in ogni caso è meno competitiva del pullman.

Al settimo posto troviamo i collegamenti per Casale Monferrato, con la linea per Vercelli e quella per Mortara che sono state chiuse a seguito dei tagli decisi dalla Regione Piemonte. Fino a pochi anni fa da Casale Monferrato si poteva andare a Vercelli in 18 minuti, con diversi collegamenti diretti al giorno, e si poteva andare a Mortara in 25 minuti, anche qui con diversi collegamenti attraverso una linea diretta. Oggi ci vogliono fino a due ore in entrambe le direttrici perché costretti a cambi. In alternativa ci sono i pullman, comunque più lenti del servizio treni che esisteva fino a pochi anni fa.

La tratta Bari-Martina Franca-Taranto si colloca all'ottavo posto grazie alla lentezza dei treni (41 kmh) e alla presenza del binario singolo per gran parte della tratta che, secondo uno studio della Regione Puglia, potrebbe potenzialmente servire oltre 700 mila persone tra pendolari e turisti. Circolazione ridotta al minimo per motivi di sicurezza, continui guasti, sovraffollamento delle carrozze e informazione inadeguata hanno determinato, in alcune occasioni, la reazione dei pendolari esasperati. Al nono posto troviamo i 52 km a binario unico della Treviso-Portogruaro utilizzata soprattutto dagli studenti e dagli utenti dell'Ospedale Riabilitativo di Motta di Livenza. Negli ultimi mesi i servizi su questa linea hanno subito un graduale peggioramento, con forte riduzione dei convogli soprattutto nel pomeriggio, e uso di mezzi vecchi (almeno 35 anni) con velocità media di soli 50 kmh.

Tra le 10 linee peggiori anche la Genova-Acqui Terme. Tratta con 46 km a binario unico, che ha subito forti tagli, caratterizzata da ritardi cronici dovuti a problemi durante l'attraversamento dei passaggi a livello, ai lavori di potenziamento della stazione di Rossiglione e quelli tra Genova Brignole e Genova Principe. Eppure è una linea di collegamento con la Regione Piemonte che attraversa molti nodi del pendolarismo nell'area genovese e che potrebbe rappresentare una alternativa all'utilizzo dell'auto per tanti lavoratori e studenti.

Nel complesso, in Italia sono quasi 3.300 ogni giorno i treni del servizio regionale. Il 69 per cento dei treni in circolazione supera i 15 anni d'età, con differenze marcate tra le regioni del centro-nord e quelle del sud. Nel dettaglio, la regione con la più alta età media dei treni è l'Abruzzo, con 24,1 anni di età seguito dalla Basilicata con una età media dei treni di 23,3 anni e dalla Sicilia, con 23,2. L'età media nazionale è pari a 17,2 anni, migliorata rispetto allo scorso anno (era 18,6), per gli investimenti di alcune Regioni, per i nuovi contratti di servizio con Trenitalia che prevedono la sostituzione di 450 treni e, in alcuni casi, per la dismissione di quelli più vecchi (Puglia e Lombardia).

“Il nostro Paese ha bisogno di una cura del ferro a partire dalle città – ha concluso Zanchini -, per consentire al trasporto pendolare di raggiungere la stessa qualità ed efficienza dell’Alta velocità. In questi anni è mancata una regia nazionale rispetto a un servizio ferroviario pendolare trasferito alle Regioni, che ha avuto come conseguenza tagli e aumenti delle tariffe senza che si fissassero obiettivi di efficienza del servizio o controlli su quanto avveniva nelle linee. Occorre dare speranza ai pendolari che la situazione possa migliorare, e ciò potrà avvenire solo trovando risorse per aumentare il servizio e per acquistare treni nuovi”.

Per i prossimi anni non sono previsti finanziamenti atti ad aumentare i treni in circolazione, con la conseguenza che nelle tratte non ad Alta Velocità si rischiano ulteriori tagli nel servizio. Inoltre, secondo Legambiente, 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 occorre quanto prima trasferire la gestione delle infrastrutture regionali a RFI, per realizzare subito investimenti in sicurezza e efficienza delle linee, e poi affidare il servizio attraverso gare europee per garantire i diritti di chi ogni giorno prende il treno a Roma o Napoli come in tutte le altre città italiane.

