

**Pendolari, ecco le dieci linee ferroviarie peggiori d'Italia**  
**Legambiente presenta Pendolaria 2017, obiettivo: migliorare il trasporto pubblico su ferro**

La Roma-Lido, la Circumvesuviana, la Reggio Calabria-Taranto, la Verona-Rovigo, la Brescia-Casalmaggiore-Parma, l'Agrigento-Palermo, la Settimo Torinese-Pont Canavese, la Campobasso-Roma, la Genova-Savona-Ventimiglia, la Bari-Corato-Barletta. Sono le dieci linee ferroviarie peggiori d'Italia nel 2017 per i pendolari, secondo l'analisi di Legambiente che presenta un dossier e lancia oggi la sua campagna Pendolaria 2017. Una mobilitazione a fianco di chi ogni giorno prende il treno per andare a lavorare, a scuola o all'università - circa tre milioni di persone al giorno - con l'obiettivo di far capire quanto sia importante e urgente migliorare il trasporto pubblico su ferro in Italia.

L'Italia ha bisogno di aumentare sensibilmente il numero di passeggeri che viaggiano in treno e, nelle principali città, di chi si sposta in metro e in tram, se vuole migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> come previsto dall'Accordo di Parigi. Ma l'entrata in vigore dell'orario ferroviario invernale vede ancora una volta aumentare l'offerta di treni ad alta velocità e invece poche novità sul resto della rete. **Basti dire che 7 anni fa, prima dei tagli, circolava il 6,5% di treni regionali in più e il 20% di treni Intercity.** Il nuovo orario invernale fotografa al contrario **un boom di collegamenti veloci, come per esempio le 50 corse al giorno di Frecciarossa e le 25 di Italo da Roma a Milano, per un aumento dell'offerta del 78,5% dei treni in circolazione in 7 anni, con un treno ogni 10 minuti negli orari di punta.** Eppure i viaggiatori che beneficiano dei servizi ad alta velocità sono 170.000 contro i tre milioni circa di pendolari che si spostano ogni giorno sulle linee ordinarie dove la situazione non vede miglioramenti.

**“Il problema del trasporto ferroviario in Italia è che manca una strategia di potenziamento complessivo, al di fuori dell'Alta Velocità,** - commenta Edoardo Zanchini, vicepresidente di Legambiente - **che permetta di migliorare l'offerta a partire dalle grandi città e dalle situazioni più difficili sulle linee secondarie, in particolare del Sud. Chiediamo al governo Gentiloni di individuare subito risorse nella legge di Stabilità in corso di approvazione per rilanciare la cura del ferro che serve al Paese nelle città.** Inoltre, si deve intervenire con urgenza nelle situazioni più gravi e insopportabili, come quella che vivono ogni giorno centinaia di migliaia di pendolari, **in particolare a Roma e a Napoli, dove il numero dei passeggeri su treno è diminuito del 30% in questi anni”.**

Legambiente mette in particolare in evidenza l'inadeguatezza delle risorse a disposizione per il servizio ferroviario regionale, diminuite del 29,5% rispetto al 2009. Malgrado il cambiamento positivo portato dal Ministro Delrio, con risultati che si vedono negli stanziamenti per l'acquisto di nuovi treni per i pendolari e in questa Legge di Bilancio con la detrazione introdotta per gli abbonamenti, **abbiamo bisogno che il tema dei pendolari diventi una priorità di Governo, e che lo sia per molti anni, se vogliamo cambiare questa situazione.**

La classifica delle dieci tratte peggiori accomuna linee all'interno delle grandi città e linee ferroviarie "secondarie" che nel tempo hanno visto un progressivo e costante peggioramento e sono oggi il triste emblema della scarsa qualità del servizio. È stata fatta mettendo insieme le proteste degli utenti per i ritardi e i tagli e situazioni oggettive come la tipologia dei treni 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:** ormai la linea registra un afflusso giornaliero di **55.000 tra studenti e lavoratori contro i circa 100.000 stimati fino a pochi anni fa, con un calo del 45%.** L'età media dei **23 convogli** (erano 24 nel 2015) che la frequentano sfiora i **20 anni** mentre le corse effettuate nell'anno 2016 sono state il **7,2% in meno rispetto a quelle programmate.** Le biglietterie sono presenti solo in meno di un quarto delle stazioni,

mentre nel 78% non vi è la presenza di personale ferroviario (o è saltuaria), nell'85% dei casi i tabelloni elettronici degli orari non funziona. 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. La soluzione migliore per la Roma-Lido sarebbe di trasformarla in una vera e propria metropolitana, visto che è tutta all'interno del Comune di Roma e potrebbe catturare un bacino di utenti enorme, migliorando la mobilità dell'intero quadrante urbano a Sud di Roma. Ma per ora è difficile intravedere una qualche speranza di cambiamento per i pendolari.

**Video interviste Roma Lido** <https://youtu.be/-RiNMk06d3U>

**2) Circumvesuviana:** collega un'area metropolitana di circa due milioni di abitanti e si estende per circa **142 km** (distribuiti su 6 linee e 96 stazioni). Oltre alle denunce di pendolari, il disastro del servizio nel 2016 è stato confermato pubblicamente dall'Ente Autonomo Volturno (la holding, con la Regione Campania come socio unico, dove nel 2013 sono confluite Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Metrocampania NordEst): **aumento delle soppressioni** (4.252 treni), **aumento dei ritardi oltre i 15 minuti** (26.533 nel 2016), **quasi assenza di treni a composizione tripla**, nonostante le maggiori risorse finanziarie disponibili rispetto al 2015. E non è andata meglio nel 2017. Dal 2010, quando i treni in circolazione erano 94, è stata infatti una parabola discendente; salvo guasti, **oggi viaggiano 56 treni, ma ne servirebbero almeno 70 per garantire un servizio dignitoso ai pendolari**, costretti a viaggiare ammassati, nonostante il crollo del numero dei viaggiatori che ben rispecchia la crisi in cui versa l'azienda. **Basti dire che rispetto al 2012 i passeggeri ogni giorno sulla Circumvesuviana si sono ridotti del 22%**, con 27mila passeggeri in meno sulla linea.

**3) Reggio Calabria-Taranto:** la ferrovia Jonica è una linea di **472 km**, che collega tre regioni e tanti centri portuali e turistici e che ha visto negli ultimi anni un **peggioramento drastico del servizio**. Da Reggio a Taranto sono 6 i collegamenti giornalieri; **il treno più veloce impiega 6 ore e 15 minuti, con tre cambi a Paola, Castiglione Cosentino e Sibari** da dove però il treno finisce e si prosegue in pullman. **I tagli al servizio sono stati pari al 20% rispetto al 2010**, con la cancellazione di 4 intercity notte, 5 treni espresso, 7 treni espresso cuccetta, 2 treni interregionali. Per i pendolari la speranza che questa situazione cambi sono davvero pochissime. Per cambiare questa situazione ci sarebbe bisogno di investimenti per completare l'elettificazione e l'inserimento di nuovi treni più veloci.

**4) Verona-Rovigo:** poche corse, mezzi obsoleti, ritardi e abbandono delle piccole stazioni spesso **sprovviste delle tabelle che indicano gli orari**, su una tratta ferroviaria di **96,6 km** che collega due capoluoghi di provincia e uno snodo importante come quello di Legnago. Il servizio passeggeri è effettuato da Sistemi Territoriali azienda controllata dalla Regione Veneto. La linea è a **binario unico** se non per due piccoli tratti, in tutto 15 km. **I treni circolanti sono degli anni Settanta e hanno dei tempi di percorrenza medi di 55 km/h**. Per fare un confronto con il passato, **15 anni fa il treno più veloce ci mettevo 1 ora e 25 minuti, oggi impiega 16 minuti in più**.

**5) Brescia-Casalmaggiore-Parma:** **92 km, percorsi a 46 km/h di media** su cui i pendolari riscontrano quotidiani disagi e condizioni non degne di un collegamento tra centri urbani importanti e tra due delle regioni ricche e a maggiore domanda di pendolarismo in Italia. La linea vede meno di 30 treni giornalieri (neppure un treno l'ora durante l'arco della giornata), è palesemente sotto utilizzata e versa da diversi anni **in una condizione di abbandono. Il materiale rotabile ha un'età media superiore ai 30 anni e rispetto al 2009 il treno più veloce impiega 20 minuti in più**. Nell'ultimo anno si è verificata una serie di gravi guasti alla linea, che hanno messo a repentaglio la salute e la sicurezza di molti pendolari. Tra le 25 linee lombarde, è quella che ha avuto **gli indici di affidabilità più bassi**.

**6) Agrigento-Palermo:** il tempo di percorrenza è di poco più di 2 ore, la velocità media di 67 km/h, e sono 12 le coppie di treni che quotidianamente percorrono la linea lunga 137 km ed elettrificata dagli anni 90. Malgrado la domanda di spostamento tra le due città sia molto rilevante, solo una percentuale bassa si sposta in treno. E la ragione sta nel fatto che **i treni sono pochi e risultano molto spesso in ritardo**,

**malgrado la linea sia ampiamente sotto utilizzata**, specialmente nelle giornate di pioggia quando in molte stazioni si **allagano i binari** e si verificano frane. Il **comitato pendolari Palermo-Agrigento** ha denunciato il disagio di chi da mesi è costretto a viaggiare in **treni sporchi e sovraffollati** e la rabbia nel non essere ascoltati nonostante i continui reclami.

**7) Settimo Torinese-Pont Canavese:** è una linea di **40 km**, gestita da GTT, dalla fine del 2012 rappresenta parte della linea 1 del Sistema Ferroviario Metropolitano di Torino. I pendolari sono sul piede di guerra per i disagi provocati da **treni cancellati** senza preavviso con frequenze inadeguate e per il **sovraffollamento dei convogli successivi**. L'età dei convogli **sfiora i 30 anni**; la loro composizione in molti casi risulta del tutto inadeguata con corse composte da una sola carrozza e persone stipate all'inverosimile. I ritardi, ormai cronici, nelle ore di punta, non scendono quasi mai sotto i venti minuti, su una tratta che, in condizioni normali, è percorsa in 1 ora a una **velocità media di 40 km/h**. E con molti treni che si fermano a Rivarolo, costringendo chi continua per Pont Canavese a dover prendere un autobus con ulteriore perdita di tempo.

**8) Campobasso-Roma:** è frequentata da molti pendolari ma **dal 2010 a oggi ha visto una diminuzione del numero di treni del 42,8%**, passando dalle 10 coppie giornaliere di treni diretti di allora alle 7 attuali (per un viaggio di oltre 3 ore e 10 minuti). La linea è complessivamente di 244 chilometri, ma i problemi riguardano in particolare i **75 chilometri sulla tratta tra Campobasso e Roccaravindola che sono ancora a binario unico non elettrificato**. E' infatti qui che si registrano i maggiori problemi di lentezza e inadeguatezza del servizio: 53 minuti nella tratta tra Campobasso ed Isernia con una velocità media di nemmeno 55 km/h su una linea sostanzialmente vuota. I pendolari lamentano nel corso dell'ultimo anno ripetuti episodi di gravi ritardi e di malfunzionamento dei convogli: treni costretti a frequenti soste in varie stazioni perché il gabinetto non funziona, aria condizionata guasta in estate, sovraffollamenti e ritardi che sono arrivati a superare in alcuni casi un'ora.

**9) Genova-Savona-Ventimiglia:** per chi frequenta i **147 km di questa linea ferroviaria** il 2017 è stato un anno caratterizzato da criticità e proteste. Il materiale rotabile non risulta assolutamente in grado di soddisfare le richieste dei pendolari e dei turisti. La Liguria è l'unica Regione del Nord Italia dove i treni hanno un'età **media superiore ai 19 anni**. Anche sulla puntualità dei treni piovono lamentele, ma i pendolari lamentano soprattutto convogli vecchi, con sedili rattoppati, bagni sporchi e maleodoranti specialmente in estate. Ed al contrario nei periodi più freddi i pendolari vedono il passaggio di "treni-frigorifero" con carrozze al ghiaccio perché il riscaldamento spesso risulta guasto.

**10) Bari-Corato-Barletta:** è una linea ferroviaria di 70 km che attraversa un bacino di utenza di circa 700.000 abitanti e che era fino a due anni fa un esempio di successo nel trasporto ferroviario pendolare. La linea è diventata purtroppo famosa **il 12 luglio 2016 quando uno scontro frontale tra due treni**, avvenuto nel tratto a binario unico tra Andria e Corato, ha causato la morte di 23 persone e oltre 50 feriti. A seguito dell'incidente la linea è stata chiusa tra Andria e Corato e sono partiti i lavori per il raddoppio di una tratta di 10 km. Ad oggi, la riapertura della tratta ferroviaria Corato-Ruvo è stata posticipata e continuano ad operare gli autobus sostitutivi (servizio che dipende direttamente dalla Regione) con i relativi disagi per studenti e lavoratori, specialmente nelle ore di punta in cui il servizio sostitutivo è carente.

**Tabella dei tagli ed aumenti tariffari 2017**

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

Legambiente 2017

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

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

### Età media del materiale rotabile per regione

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

Legambiente 2017

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