

Le 10 peggiori linee d'Italia per i pendolari 2013

La **classifica delle linee peggiori d'Italia** mette in evidenza le situazioni più gravi del trasporto ferroviario pendolare in Italia. E' una selezione sulla base di situazioni oggettive e proteste da parte dei pendolari, che però accomuna molte linee pendolari in Italia e che rispecchia quanto poco le Regioni ed i Governi hanno fatto nel corso degli ultimi anni e quanto le situazioni già critiche dei pendolari siano diventate insopportabili. A rendere evidente la situazione sempre più complicata che vivono i pendolari italiani sono i tagli realizzati negli ultimi due anni al servizio ferroviario, ossia il taglio di treni, a cui si accompagna in quasi tutte le Regioni italiane un aumento delle tariffe. Le linee sono state scelte in base alla scarsa qualità del servizio, ossia 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 ed in base ai tagli effettuati nell'ultimo anno.

Tabella dei tagli ed aumenti tariffari dal 2011 al 2013

| Regioni | 2011-2013 | |
|-----------------------|-----------------------------|------------------------|
| | Totale dei tagli ai servizi | Totale aumenti tariffe |
| Abruzzo | -21% | +25,4% |
| Calabria | -16,3% | |
| Campania | -19% | +23,75% |
| Emilia-Romagna | -5,9% | +14,4% |
| Friuli Venezia Giulia | | +14,9% |
| Lazio | -3,7% | +15% |
| Liguria | -20,8% | +41,24% |
| Lombardia | | +23,4% |
| Marche | -14,3% | |
| Piemonte | -9,75% | +47,3% |
| Puglia | -15% | +11,3% |
| Sicilia | -10% | |
| Toscana | -6,2% | +21,8% |
| Umbria | -3% | +25% |
| Veneto | -3,35 | +15% |

Legambiente 2013

1) La Circumvesuviana

La situazione della **Circumvesuviana è una autentica vergogna italiana**. In una delle linee pendolari più frequentate della Campania – con oltre 100mila utenti ogni giorno – la riduzione delle corse in due anni è stata di oltre il **40%** (dal 2011 al 2013) e, se non bastasse, continui disagi al servizio hanno caratterizzato tutto il 2013 con continue soppressione di corse. 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, con il deragliamento di un treno (il 18 settembre scorso) che viaggiava ad una velocità troppo elevata in curva, incidenti con automobili al passaggio a livello (il primo agosto 2013). I disagi riguardano anche le stazioni, dove sono state chiuse 22 biglietterie, e l'affollamento sempre più insostenibile delle banchine di



attesa. I treni in dotazione risultano estremamente vecchi:



83 costruiti negli anni '70, 35 costruiti all'inizio degli anni '90 e 24 costruiti nel 2008/09, ma attualmente inutilizzati per difetti strutturali. Dei 142 treni in dotazione, **ne circolano giornalmente 40-43, mentre ne servirebbero 92.** La Campania è probabilmente la Regione in cui oggi sono più gravi i disagi per i pendolari, a partire dalle linee **Cumana e Circumflegrea. I treni** anche qui sono vecchi e insufficienti (più di 40 anni di media), **solo 11-12 circolano ogni giorno, scesi a 2 quest'estate,** mentre ne servirebbero 16 per garantire il servizio giornaliero. Le **stazioni sono fatiscenti, abbandonate e vandalizzate,** per buona parte sprovviste di biglietteria o di obliterate. La

frequenza delle corse è di un treno ogni 20 minuti, ma i ritardi sono all'ordine del giorno come le **soppressioni che arrivano a quasi il 50% dei treni giornalieri,** spesso accompagnati dagli scioperi del personale, che per mesi non ha ricevuto stipendio, e dei casellanti che durante la primavera hanno causato numerosi disservizi, come la chiusura delle stazioni dove ci sono passaggi a livello.

2) Nettuno-Roma

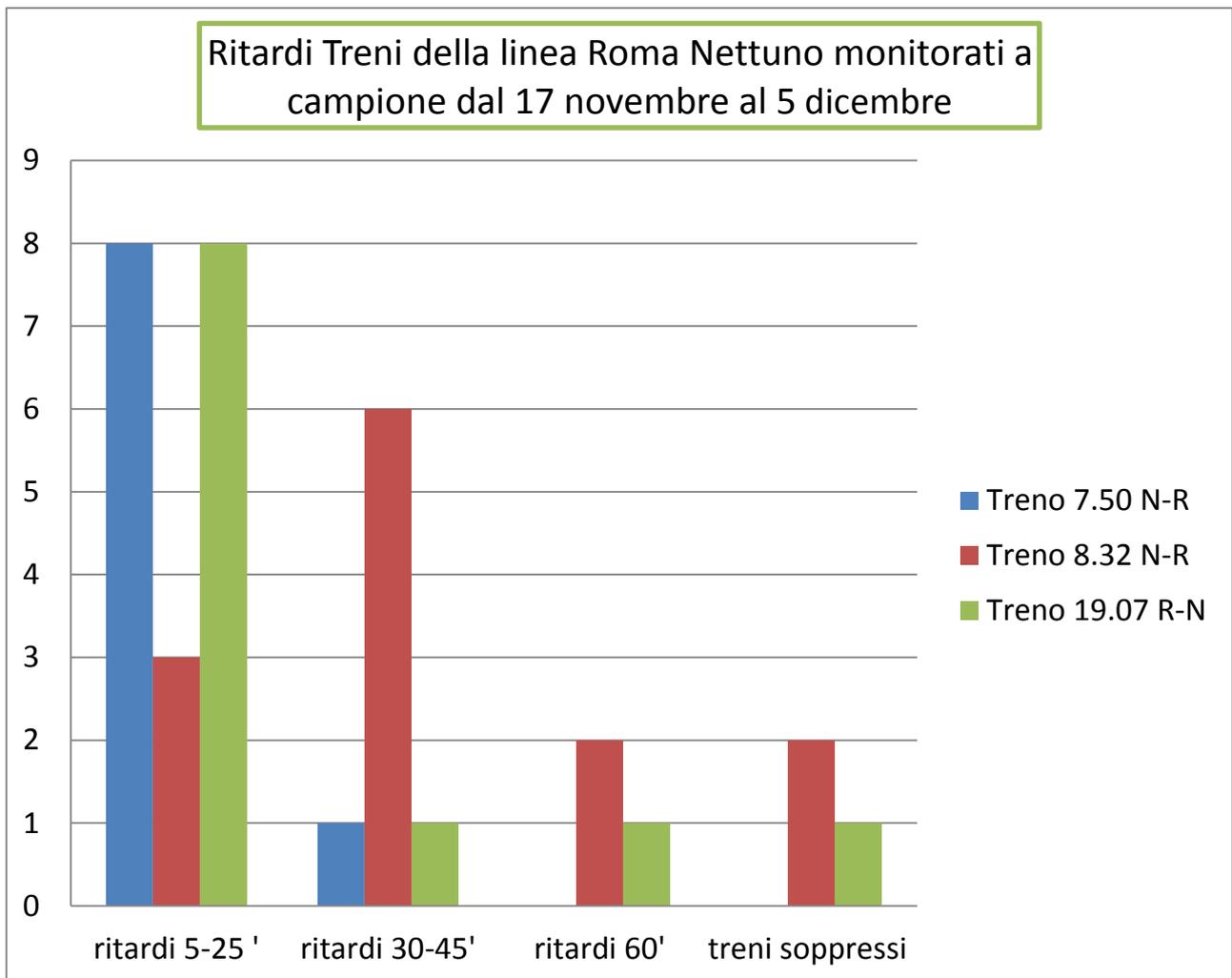
Per i pendolari della linea **FL8 Roma-Nettuno** riuscire a salire su un treno diventa ogni giorno più difficile. Il problema è salire sia all'andata sia al ritorno, perché di sedersi non vi è proprio possibilità visto l'affollamento. Lungo questa linea ferroviaria è cresciuto negli anni il numero di persone che per motivi di lavoro o di studio gravitano sulla Capitale e provengono da Nettuno, Anzio, Aprilia, Pomezia. Viaggiare su questa tratta è un vero percorso ad ostacoli lungo 59 km, di cui 26 su binario unico, in carrozze sovraffollate, con ritardi cronici, con mancanza di informazioni adeguate e disservizi di ogni genere. Il comitato pendolari si chiama "Ottava carrozza" proprio per rendere evidente la richiesta di avere più carrozze visto che i treni sono sempre strapieni. Un monitoraggio effettuato da Legambiente tra il 17 ottobre e il 5 dicembre sul treno che ogni giorno parte da Nettuno alle 8:32 ha rilevato ben 2 soppressioni e decine di ritardi, in media di 30 minuti e a volte anche di 45 minuti per un totale di oltre 400 minuti. Stessa sorte anche per il treno delle



19.07 in partenza da Roma: nel periodo di monitoraggio (sempre dal 17 novembre al 5 dicembre) sono stati registrati una decina di ritardi dai 13 ai 35-40 minuti per arrivare anche a 60 minuti di ritardo e due soppressioni. Ritardi che si ripercuotono anche sul treno successivo delle 19.28. Alla situazione di ritardi e di informazioni inadeguate, si aggiunge l'assenza di servizi di per portatori di handicap, i periodici malfunzionamenti delle obliterate, la sporcizia sui treni, i sistemi di aria condizionata che funzionano poco e male.

Da segnalare anche i continui furti di rame sulla linea FL8 che ormai provocano ripercussioni pesanti sui treni in partenza e in arrivo, aggravando così la situazione di una tratta già problematica di suo. E la situazione peggiorerà! Perché nel nuovo orario che entrerà in vigore dal 15 dicembre è prevista la riduzione delle corse con la soppressione del treno delle 8:32 da Nettuno, creando così enormi difficoltà per i pendolari della mattina e di conseguenza un maggior affollamento sul treno delle 7.52, e l'eliminazione di una corsa tra le 20 e le 21 da Roma. Nelle fasce pomeridiane i treni in partenza da Roma saranno, invece, posticipati di 35 minuti e sono stati rivisti alcuni fasce orarie per cercare di risolvere l'affollamento dei treni nelle ore di punta, resta il fatto che il rientro a casa dei

pendolari sarà ritardato di circa tre quarti d'ora, ritardi permettendo. I 45mila pendolari della linea lamentano la ridefinizione di tutti gli orari con un cadenzamento diverso – i treni sono ogni ora – senza alcun confronto con utenti e Sindaci e senza che si abbia notizia di come si intende risolvere i problemi di sovraffollamento o di inadeguatezza di una linea in larga parte a binario unico con il rischio di aumentare i disagi per decine di migliaia di pendolari. Ma la crisi della mobilità pendolare nell'area romana è diffusa su altre linee. Dalla **Termini-Giardinetti** alla **Roma-Velletri**, dove servirebbero investimenti sulle linee, le stazioni e l'acquisto di nuovi treni. Anche la situazione per i pendolari che ogni giorno affrontano la già gravosa avventura di viaggiare sulla tratta **Roma-Lido di Ostia** corre il rischio di peggiorare. La tratta più frequentata d'Italia, oltre 100.000 utenti al giorno, già stravolta da ritardi, guasti, disservizi, sovraffollamento non sembra al momento avere prospettive di cambiamento.



3) 13 linee ferroviarie pendolari tagliate in Piemonte

La situazione più grave per i pendolari è quella di veder soppressi del tutto i collegamenti. In Piemonte dal 2010 ad oggi ben 12 linee sono state cancellate: le linee Santhià-Arona, Pinerolo-Torre Pellice, Cuneo-Saluzzo-Savigliano, Cuneo-Mondovì, Ceva-Ormea, Asti-Castagnole-Alba, Alessandria-Castagnole-Alba, Asti-Casale-Mortara, Asti-Chivasso, Novi-Tortona ed Alessandria-Ovada. Al posto dei treni sono stati introdotti autobus che però in alcun modo possono garantire la stessa qualità e frequenza del servizio. E non è finita, perché a settembre



2013 la linea **Vercelli-Casale Monferrato** è stata chiusa, mentre la Novara-Varallo ha ricevuto una drastica riduzione di corse che ne mina in modo significativo la reale utilità e la futura esistenza. La prossima linea a rischio di chiusura è la **Torino-Cuneo-Ventimiglia**, sono infatti diversi i tagli ai servizi che interessano questa linea a partire dal prossimo orario invernale che vedrà una ulteriore riduzione di corse, oltre alla chiusura del deposito locomotive di Cuneo, essenziale e necessario per la manutenzione dei mezzi che percorrono la linea Cuneo-Ventimiglia. Mentre tutti parlano della TAV Torino-Lione i treni pendolari spariscono.

4) La Padova-Calalzo

La situazione dei pendolari lungo la linea che collega **Calalzo** con **Padova**, passando per un capoluogo di Provincia come Belluno, diventa sempre più difficile. Gli utenti lamentano un peggioramento della qualità del servizio, con ritardi e soppressioni a sorpresa, passeggeri lasciati a terra senza informazioni e comunicazioni ma soprattutto senza alternative sostitutive su gomma. I comitati dei pendolari denunciano da tempo la disastrosa situazione di una linea ferroviaria di 155 km di lunghezza, che ogni giorno raccoglie un largo bacino di utenza, fra studenti e lavoratori pendolari, e si sono spesi per proporre miglioramenti immediati come il ripristino del raddoppio del binario nella stazione di Pederobba per favorire l'incrocio dei treni e quindi una velocizzazione della percorrenza, attualmente ferma intorno ai 50 kmh. Ma in Veneto la situazione diventa ogni anno più difficile su tante



linee pendolari. L'ultima novità in negativo riguarda la **soppressione di 8 treni giornalieri tra Venezia e Milano** nel nuovo orario che entrerà in funzione il 15 Dicembre. Sono stati cancellati i treni "interregionali" che permettevano a una grande e variegata utenza (studenti, lavoratori, turisti) di muoversi lungo le numerose città che sono intorno alla linea. Motivo del taglio? La Regione Veneto che in questi anni non ha mai investito sui collegamenti pendolari dovendo tagliare da qualche parte ha preferito farlo sui treni che divideva con la Lombardia. La conseguenza per i poveri pendolari è che sono costretti a un cambio obbligato a Verona, con un aumento incredibile del tempo di percorrenza. In particolare la cancellazione del convoglio in partenza da Milano alle ore 07:25 e che ferma a Brescia, Verona, Vicenza, Padova e arriva a Venezia alle 10:56 risulta essere uno dei più frequentati dagli studenti universitari che da fine anno rischiano di non avere un'alternativa valida su una delle principali direttrici nazionali.

5) Ovada-Genova Voltri

I pendolari liguri lamentano da anni una qualità del servizio inadeguata, con treni vecchi e lenti. Un esempio è la linea che collega Genova con il Piemonte, fino ad **Ovada**, in Provincia di Alessandria (AL). Questa è una linea che assolve a collegamenti pendolari per i tanti centri abitati lungo la tratta mentre effettua servizi interregionali tra i centri capoluogo. I problemi storici di lentezza dei collegamenti – **46 chilometri su 63 sono a binario unico** - e vetustà dei treni, si sono aggravati con la cancellazione di un treno Intercity con l'ultimo cambio di orario. Anche la linea che da Genova Brignole si dirige in Piemonte, passando per **Arquata Scrivia** non si trova in migliori condizioni: i treni sono fatiscenti, non esiste un abbonamento integrato con i mezzi pubblici locali e in particolare ad Arquata i pendolari sono costretti ad arrivare in stazione con i propri mezzi ed a parcheggiare a pagamento ogni giorno.

6) Linea Milano-Codogno-Cremona-Mantova

Si tratta di 151 km, di cui 60 a doppio binario e **91 a semplice binario**. La linea collega i due capoluoghi di provincia della bassa Lombardia. Questa tratta che conta oltre 10 mila pendolari giornalieri collega le due città a Milano con pochissimi treni diretti giornalieri, quasi sempre in ritardo. I treni sono spesso sporchi e

sovraffollati. Da Mantova per Milano i tempi di percorrenza sono di 2 ore e 10 minuti, mentre da Cremona i tempi sono di un'ora e 10 minuti, come 40 anni fa. **Il materiale rotabile utilizzato è tra i più vecchi in circolazione** una delle principali cause dei ritardi. Ma a complicare le cose ci sono le decine di passaggi a livello, che minano la sicurezza di circolazione dei treni e rendono assai critica e difficoltosa la marcia degli stessi. La tratta di rete a semplice binario, tra Codogno, Cremona e Mantova, scarseggia di manutenzione, **mentre l'insufficienza del numero di carrozze riduce notevolmente la capacità dei posti**, lasciando molti passeggeri in piedi al freddo d'inverno e al caldo torrido d'estate. Mantova e Cremona non sono collegate bene neppure la prima con Verona e la seconda con Brescia e Piacenza, altre città di riferimento per i pendolari. Le linee della bassa sono una potenzialità trascurata e mal gestita e offrono l'alibi per costruire nuove inutili lingue d'asfalto, come l'autostrada Cremona-Mantova e la Tirreno-Brennero, mettendo a rischio migliaia di ettari di suolo agricolo.

7) Siracusa-Ragusa-Gela

La linea Siracusa-Gela è una storica ferrovia che collega tre Province. La vergogna è che si tratta di una linea non elettrificata e a binario unico dove la media di velocità è di 55 km/h. La ragione per cui ogni anno sempre meno persone prendono il treno (sono circa 500 al giorno) e sono costrette a prendere l'auto privata o autobus è nella inadeguatezza del servizio. **Solo in quest'ultimo anno i treni soppressi sulla linea sono 8,**



con treni vecchi e lenti, servizi igienici nelle stazioni chiusi, salvo qualche rara eccezione dove il servizio è gestito dal Comune in collaborazione con il bar di stazione come nel Comune di Vittoria. Le biglietterie nelle stazioni sono del tutto scomparse se si fa eccezione per le stazioni di Siracusa, Modica e Gela. La soppressione delle stazioni rappresenta un vero e proprio processo di depotenziamento delle linee ferroviarie, soprattutto se a binario unico, perché viene di fatto ridotto il potenziale volume di traffico. Infine è da rilevare che gli attuali tempi di percorrenza dei treni in questa linea, seppur siano stati realizzati interventi di miglioramento

dell'infrastruttura, sono simili e in alcune relazioni (Comiso-Ragusa, Pozzallo-Modica) addirittura superiori, rispetto ai tempi di percorrenza che i treni avevano 20 anni fa.

8) Campobasso-Isernia-Roma

Sono tanti i pendolari che ogni giorno si muovono tra **Campobasso e Roma** e tanti quelli che vorrebbero



farlo in treno e invece sono costretti a muoversi in automobile. La presenza di un unico binario tra Campobasso e Venafro è la ragione di tempi di percorrenza assai lenti che rendono gli spostamenti poco efficienti, oltre a treni in larga parte vecchi. Sono inoltre state **chiuso recentemente le biglietterie di Isernia e di Campobasso** lasciando i pendolari senza informazioni e possibilità di acquistare biglietti se non tramite le poche macchine automatiche presenti. Da segnalare è poi un problema di concorrenza con il trasporto su gomma che non solo non riesce a coprire la domanda ma va a penalizzare il trasporto ferroviario poiché le fasce orarie delle due tipologie di trasporto in molti casi coincidono.

9) Bologna-Porretta Terme

I pendolari della **ferrovia Porrettana** (linea storica che unisce Bologna e Firenze) sono ormai esasperati perché vedono ogni anno la continua decadenza della linea, la mancanza di nuovi treni e la totale assenza della necessaria



manutenzione sui treni attualmente utilizzati, con guasti sempre più frequenti. Gli utenti da Porretta Terme a Bologna, almeno 10.000 al giorno con punte di 20.000, denunciano continue soppressioni, quotidiani ritardi dei convogli e scelte totalmente sbagliate come quella di inserire treni a doppio piano in orari di scarso afflusso e non di pendolarismo, con la conseguenza di viaggiare semivuoti, mentre in orari di punta le composizioni dei convogli risultano insufficienti.

10) Potenza-Salerno

Tagli alle corse ferroviarie sempre più frequenti sono lamentati anche su una linea che collega due capoluoghi di Provincia come **Potenza-Salerno**, lungo una tratta utilizzata da migliaia lavoratori e studenti che collega molti centri abitati. Ma 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** ed impiegano 2 ore e mezza per arrivare a destinazione, sia che si tratti di regionali sia di Intercity. E non finiscono qui i disagi: dal prossimo cambio di orario verranno anche **soppressi due treni** di primo mattino diretti a Salerno, quelli maggiormente utilizzati dai pendolari.