

## Ferrovie: le 10 peggiori linee secondo il rapporto Pendolaria di Legambiente



Le linee ferroviarie peggiori d'Italia sono l'ex **Circumvesuviana**, la **Roma Nord-Viterbo** e la **Roma-Ostia Lido**. Lo afferma Legambiente nel **dossier Pendolaria**, rapporto che ogni anno racconta il cambiamento, in termini di quantità e qualità, dei treni in circolazione e di conseguenza degli effetti sulla vita quotidiana dei pendolari di tutta Italia.

A completare la classifica delle 10 linee peggiori, che nel complesso coinvolgono oltre 3 milioni di pendolari, troviamo tratti ferroviari che coinvolgono tutta la Penisola: la Milano-Chiasso, la Torino-Chivasso-Ivrea-

Aosta, la Genova-Ovada-Acqui Terme, la Verona-Rovigo, la Terni-Sansepolcro, la Battipaglia-Potenza-Metaponto, la Agrigento-Palermo.

Dal rapporto si evince che i disagi per i cittadini sono ancora rilevanti da Sud a Nord: in troppe aree del Paese i treni, anno dopo anno, si riducono, i tempi di percorrenza si allungano, con la conseguenza che sempre più persone abbandonano questa modalità di trasporto perché trovano convogli sempre più affollati, vecchi e con continue cancellazioni. Il risultato, secondo l'associazione ambientalista, è che molti sono così costretti a spostarsi **in auto o pullman** con evidenti ripercussioni anche sull'inquinamento delle nostre città.

"Il rilancio della **mobilità su ferro** nelle città e la condizione che vivono i pendolari devono diventare una priorità dell'agenda politica nazionale. Oggi questo purtroppo non avviene - dichiara Edoardo Zanchini, vicepresidente di Legambiente -. Al nuovo **ministro dei Trasporti Paola De Micheli** chiediamo di dedicare ai pendolari almeno la stessa attenzione che ha messo in questi mesi per il rilancio dei cantieri delle grandi opere. Servono risorse - e purtroppo in Legge di Bilancio non ci sono ne per aumentare i treni pendolari ne per compararne di nuovi - ma anche scelte radicali e a costo zero a difesa di centinaia di migliaia di persone che ogni giorno prendono il treno in situazioni di degrado inaccettabili. La situazione che si vive da dieci anni sulle tre linee peggiori d'Italia è inaccettabile, è la conseguenza di drastici tagli e di disattenzione al servizio, e purtroppo si continua ad ascoltare solo promesse mentre il numero di passeggeri è diminuito fino al 30%. Al Ministro chiediamo di esercitare un vero potere di controllo, verifica ed intervento rispetto alle situazioni di più grave disagio, e quando la situazione è come a Roma e a Napoli commissariando le aziende. Sono infatti in larga parte le risorse statali a garantire il servizio su queste linee e i diritti dei cittadini alla mobilità devono essere garantiti".

La classifica di Legambiente evidenzia come su alcune linee ed in alcune città, purtroppo, la situazione sia peggiorata e manca persino la speranza che qualcosa cambi. "Eppure - aggiunge l'associazione - da queste criticità si dovrebbe partire per rilanciare l'offerta di trasporto pubblico su ferro, con beneficio in termini di meno inquinamento e meno congestione nelle nostre città, ma anche di qualità della vita e

ridotta spesa per le persone. Il nostro Paese ha, infatti, bisogno di aumentare sensibilmente il numero di passeggeri che viaggiano in metro e in treno, se vuole migliorare la qualità dell'aria e ridurre le **emissioni di CO2** come previsto dall'Accordo di Parigi. Non solo, è questo tipo di progetti che saranno al centro dei finanziamenti del Green New Deal europeo, ma da noi si parla solo di grandi opere. Un dato positivo indubbiamente c'è: si riduce l'età dei treni in circolazione. Continua infatti la dismissione dei convogli più vecchi in molte regioni, con l'età media arrivata a 15,4 anni rispetto al 2017 (quando il dato era di 16,8), grazie al trend iniziato negli scorsi anni con l'immissione di nuovi convogli da parte di Trenitalia". Il miglioramento, sottolinea Legambiente, è avvenuto soprattutto al Nord e al Centro, dove è diminuita l'età media ed il numero di treni con più di quindici anni di età per l'immissione di nuovi convogli e di dismissione di quelli più vecchi. In **Puglia, Campania, Sicilia e Sardegna** si vedranno miglioramenti nei prossimi anni grazie agli investimenti programmati nei Contratti di Servizio con Trenitalia.

In Campania nonostante gli investimenti in corso, l'età media rimane alta (19,7) soprattutto a causa dell'anzianità del parco rotabile di EAV (ex Circumvesuviana, Sepsa e MetroCampania NordEst); stessa situazione nel Lazio, dove sono sempre più evidenti le differenze tra la penosa condizione dei mezzi ATAC e quelli delle linee FL frequentate dai convogli Trenitalia. La seconda, grande, questione riguarda il numero di treni in circolazione. Purtroppo, malgrado negli ultimi dieci anni i pendolari siano aumentati passando da 2,7 a 2,9 milioni sui treni regionali (+7%), il numero di treni in circolazione nelle regioni è aumentato solo dell'1,1%.

"Dobbiamo mettere **più treni** e rinnovare il parco circolante se vogliamo convincere le persone a scegliere la mobilità sostenibile - aggiunge ancora Zanchini -. Nella legge di Bilancio in corso di approvazione non sono previste risorse aggiuntive per potenziare il servizio o per acquistare treni per i pendolari. Eppure se si vuole puntare davvero a un green new deal come annunciato dal Governo Conte occorre rilanciare una cura del ferro nel nostro Paese. La priorità dovrebbe essere di partire dal recupero dei tagli alle risorse avvenuto rispetto a 10 anni fa. Dal 2009, infatti, le risorse da parte dello Stato per il trasporto pubblico su ferro e su gomma sono diminuite del 21,5%. Una scelta che ha avuto come conseguenze tagli e disagi che i pendolari vivono ogni giorno".

In molte regioni l'unica azione intrapresa come conseguenza di questi tagli è stata, infatti, l'aumento delle tariffe (in ben 16 regioni) o il taglio nei collegamenti (in 13 regioni): dal 2010 al 2019 il costo per i pendolari è aumentato notevolmente senza che a questo corrispondesse un cambio dell'offerta in termini di qualità e quantità. Anzi, si registrano punte del 48% di incremento in Campania (a fronte di un taglio ai servizi del 15%), Liguria e Piemonte (con un taglio però più contenuto, rispettivamente del 4,8% e dello 0,4%). E ci sono anche situazioni al limite come in Molise, dove il capoluogo Campobasso non ha più collegamenti ferroviari con il mare perché è stata messa fuori esercizio la linea per Termoli. Buone notizie arrivano, invece, finalmente dai treni Intercity: il 2018 ha visto segnare un +5,9% in termini di offerta, rispetto all'anno precedente, recuperando i tagli che hanno colpito i convogli a lunga percorrenza a partire dal 2009.

---

[Home](#) | [Privacy Policy](#) | [Il widget di Trasporti-Italia](#)

Copyright © 2020 Trasporti-Italia, il portale italiano dei trasporti e della logistica. Tutti i diritti riservati. Testata giornalistica iscritta nel Registro della Stampa del Tribunale di Roma (n. 47 del 10 marzo 2014). Direttore Responsabile Claudia Montoneri. Edita da Officina Telematica, via Carlo Bartolomeo Piazza 8, 00161 Roma - P.Iva 05174190651

Per l'invio di comunicati e la segnalazione di notizie: redazione[chiocciola]trasporti-italia.com. Per la pubblicità su Trasporti-Italia, la richiesta del mediakit o di preventivi: marketing[chiocciola]trasporti-italia.com