

Treni, ecco le 10 linee peggiori d'Italia: la prima è a Roma. La Pescara- Roma è al sesto posto. 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

Ci sono la Roma-Ostia Lido e la Circumvesuviana a guidare, anche quest'anno, la poco onorevole classifica delle 10 peggiori tratte ferroviarie in Italia. Guasti tecnici, ritardi, sovraffollamento mettono alla dura prova, ogni giorno, quei milioni di cittadini che utilizzano il treno per raggiungere il luogo di lavoro o studio. E mentre cresce l'offerta del servizio ad alta velocità (276% 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).

Complessivamente, dal 2010 a oggi, si stimano tagli nel servizio ferroviario regionale pari al 6,5% e negli intercity del 19,7%. Servizio migliorato solo in poche regioni (il caso migliore è la Provincia di Bolzano), in tutte le altre la situazione resta la stessa, se non peggiore. A fotografare la situazione è Legambiente che lancia la campagna Pendolaria, con una prima analisi della situazione del trasporto ferroviario pendolare. L'analisi dei finanziamenti e dei processi organizzativi verranno invece presentati insieme con il rapporto completo a gennaio 2017

Peggio di tutte fa la Roma-Ostia Lido, linea suburbana gestita da Atac che dovrebbe soddisfare la domanda di circa 100.000 studenti e lavoratori che ogni giorno fanno i conti con corse che saltano e continui ritardi, in assenza di un'adeguata informazione agli utenti. I circa 28 km tra la stazione di Porta San Paolo e 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. Biglietterie solo nel 21,4% dei casi; personale ferroviario assente o saltuario nel 78,6%; tabelloni elettronici degli orari guasti nell'85,7% dei casi.

Ritardi all'ordine del giorno lungo la Circumvesuviana, che collega un'area metropolitana di circa due milioni di abitanti e si estende per 142 km distribuiti su 6 linee e 96 stazioni. Fino al 2003, assicurava più di 500 corse al giorno; oggi i numeri sono dimezzati. Salvo guasti, viaggiano 56 treni, ma ne occorrerebbero almeno 70 per garantire un servizio dignitoso. Crollo di utenti per l'Eav (Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Metrocampania NordEst): dai 40 milioni del 2010 ai 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 nella classifica delle linee peggiori c'è la Reggio Calabria-Taranto: 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 tagli (20% dal 2010) e cancellazioni (2 intercity, 4 intercity notte, 5 treni espresso, 7 treni espresso cuccetta, 2 treni interregionali). Al quarto posto c'è la Messina-Catania-Siracusa. Su questa linea negli ultimi 15 anni i treni si sono ridotti del 41% 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 è al sesto posto. 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. Con il nuovo orario sono stati inseriti dei treni Jazz per velocizzare gli spostamenti, ma l'offerta vale solo per i pendolari che da Pescara vanno verso Roma la mattina e tornano la sera, e non viceversa.

Al settimo posto, i collegamenti per Casale Monferrato, con la linea per Vercelli e quella per Mortara, 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 e a Mortara in 25 minuti, con diversi collegamenti giornalieri. Oggi ci vogliono fino a due ore. Ottavo posto per la tratta Bari-Martina Franca-Taranto, colpa della lentezza dei treni (41 km/h) e del binario singolo per gran parte della tratta, circolazione ridotta, continui guasti, sovraffollamento e informazione inadeguata. Al nono posto, 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 km/h. Infine, la Genova-Acqui Terme, 46 km a binario unico che hanno subito forti tagli, con 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.

