

Pendolaria 2017, luci e ombre delle ferrovie secondo Legambiente

Pubblicato: Lunedì 11 Dicembre 2017



Come ogni anno, puntuale all'entrata in vigore dell'orario invernale, **Legambiente lancia la campagna Pendolaria**, una mobilitazione a fianco di chi ogni giorno prende il treno per andare a lavorare, a scuola o all'università, con l'obiettivo di far capire quanto sia importante e urgente migliorare il trasporto pubblico su ferro.

Il rapporto redatto da Legambiente analizza lo stato delle linee ferroviarie italiane, prendendo in esame il periodo 2010-2017. «Per quanto riguarda la **Lombardia** è ancora una volta l'età dei treni a destare preoccupazione, in quanto i convogli in circolazione contano **mediamente 17 anni di servizio**, dato tra i peggiori d'Italia. Nettamente meglio il Trentino con 9 anni, il Friuli con 9,5, il Veneto con 10,6, la Toscana con 11,4 e il Piemonte con 11,5. **La Lombardia è a metà classifica**, invece, delle regioni come **aumenti tariffari apportati**». Secondo i calcoli di Legambiente **le tariffe sono cresciute del + 30,3%**, un poco meglio di Campania (48,4%), Liguria (48,9%) e Piemonte (47,3%). «Aumenti che, sebbene più contenuti di altre regioni, sarebbero più accettabili se vi si associasse un miglioramento dei servizi».

«La necessità di aumentare decisamente il numero di passeggeri che viaggiano in treno e, nelle principali città, di chi si sposta in metro e in tram, per migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni di CO2 come previsto dall'Accordo di Parigi, non si sposa con l'offerta ferroviaria operata sul territorio – dichiara **Barbara Meggetto**, presidente di Legambiente Lombardia – Il futuro della nostra regione passa anche attraverso **una seria politica di riqualificazione dell'offerta di trasporto collettivo**: in una delle aree a maggior densità di strade e autostrade d'Europa e con il più elevato livello d'inquinamento atmosferico, **non è possibile che Regione Lombardia continui a distrarre finanziamenti al trasporto pubblico** aumentando inutilmente la **mobilità su gomma** e lasciando i pendolari a fronteggiare sistematici ritardi, treni soppressi e carrozze inadeguate».

Per quanto riguarda i tagli ai servizi, **Legambiente riconosce che la Regione Lombardia «non ha operato una sforbiciata** alle tratte previste sul territorio, come invece avvenuto in regioni Lazio, Umbria, Veneto e la provincia di Bolzano» (la Lombardia è **l'unica Regione con più di 2mila corse giornaliere**; le Regioni con più di 1000 treni al giorno sono solo tre). Eppure «l'entrata in vigore dell'orario ferroviario invernale vede ancora una volta aumentare l'offerta di treni ad alta velocità, come per esempio le 50 corse al giorno di Frecciarossa e le 25 di Italo da Milano a Roma, per un aumento dell'offerta del 78,5% dei treni veloci in circolazione in 7 anni, con un treno ogni 10 minuti negli orari di punta; a discapito, invece, di migliorie e novità sul resto delle linee regionali e interregionali più utilizzate dai pendolari».

Nel dossier presentato in concomitanza con la campagna, si elencano **le dieci linee pendolari peggiori d'Italia**. Tra queste figura anche una tratta che investe il territorio lombardo: **la Brescia-Casalmaggiore-Parma**, emblema della scarsa qualità del servizio. La classifica è stata redatta unendo le proteste degli utenti per i ritardi e i tagli, la tipologia dei treni, la capienza e l'età delle carrozze, la carenza di orari adatti per l'utenza pendolare, la frequenza dei convogli, la condizione delle stazioni. La linea Brescia-Casalmaggiore-Parma comprende 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. Sulla tratta viaggiano 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. Un'altra nota dolente, infatti, riguarda il materiale rotabile che ha un'età media superiore ai 30 anni e rispetto al 2009 il treno più veloce impiega 20 minuti in più. Nell'ultimo anno, inoltre, 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.

Ricordando i tre mesi di disagi delle popolazioni del casalasco, del mantovano e del parmense per le limitazioni al transito del ponte sul Po, il Sindaco di Sabbioneta i rappresentanti del Comitato Treno Ponte tangenziale e **Legambiente della Lombardia hanno rinnovato la richiesta** alle due regioni interessate, Lombardia ed Emilia, ed alle rispettive aziende ferroviarie, Trenord e TPER, di **adottare e provare a mettere in campo una navetta ferroviaria da Casalmaggiore a Parma** aggiungendo ai 29 treni giornalieri ulteriori 18 treni giornalieri.

«La linea Brescia-Casalmaggiore-Parma si aggiudica la maglia nera tra le tratte italiane per i disagi a cui sono sottoposti i pendolari ogni giorno – spiega **Dario Balotta**, responsabile trasporti di Legambiente Lombardia – La proposta di inserimento di una navetta ferroviaria è volta a potenziare l'offerta dei treni in alcune fasce orarie di maggior traffico e assicurare almeno un treno l'ora per tutta la giornata, vista una domanda potenziale di oltre un migliaio di utenti al giorno, calcolata sul numero di auto che transitano quotidianamente sul ponte di Casalmaggiore di 12 mila veicoli con 1,1 passeggero di media. Lombardia ed Emilia Romagna, non hanno alibi, Trenord e Tper potrebbero scambiarsi i ruoli: il primo ci metterebbe i treni e il secondo il personale. Treni, peraltro già disponibili: parliamo di due automotrici diesel 668 accoppiate presenti nel deposito locomotive di Trenord a Iseo».

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it