



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

TROFEO CARONTE 2010 VIAGGI INFERNALI VERSO LA CAPITALE

Viaggi infiniti, ritardi non annunciati, bus bloccati nel traffico e treni immobili in aperta campagna, stazioni e pensiline dove si aspetta al freddo della mattina, mezzi pieni e calca all'interno, finestrini sigillati con condizionamento non funzionante, soppressioni e ritardi non annunciati, controllori inesistenti... a tutti i pendolari del Lazio o che a Roma vengono a lavorare, toccano quotidianamente questi e altri problemi che rendono infernali l'arrivo al posto di lavoro o di studio e il ritorno a casa serale.

TROFEO CARONTE 2010

I racconti dei viaggi infernali di 14 pendolari provenienti da tutte le direzioni verso la capitale

Anche quest'anno per monitorare le diverse linee del ferro e della gomma, Legambiente ha scelto di coinvolgere i pendolari stessi con un racconto del viaggio effettuato in una data casuale (lunedì 22 novembre) per raggiungere il lavoro o il luogo di studio: 8 pendolari su linee di ferrovie regionali, 4 pendolari su linee Cotral e 2 pendolari in altrettante ferrovie urbane.

Il risultato delinea un quadro piuttosto disastroso per i mezzi di trasporto pubblico regionale. A complicare la situazione per questi pendolari, i successivi spostamenti dalle stazioni e fermate fino a destinazione, con stazioni metro con complicati lavori in corso (vedi Termini), stazioni ferroviarie in rifacimento inondate di sporcizia da quando c'è scritto "lavori in corso" (vedi Stazione Tiburtina), e il serio rischio di arrivare al lavoro o all'università già esausti.

Classifica Trofeo Caronte 2010 Ferrovie Regionali

Per il terzo anno consecutivo conquista il podio negativo del Trofeo Caronte di Legambiente la FR 8 Nettuno-Roma, è un viaggio proprio INFERNALE!

1° Posto – FR8 Nettuno – Roma Termini

2° Posto – FR2 Tivoli – Roma Tiburtina

3° Posto – FR3 Viterbo Porta Fiorentina – Roma Ostiense

Anche quest'anno il record negativo per le ferrovie regionali è andato alla **FR8 Nettuno – Roma**, tra i viaggi infernali è il peggior girone, lavori in corso, mono-binario e una frequenza di 60 minuti nelle ore di punta, questo e tanto altro sono le punizioni inflitte ai pendolari che dalla costa raggiungono la capitale.

Sul podio delle peggiori anche la **FR2 Tivoli-Roma**, la **FR3 Viterbo-Roma** e poi tutte le altre dalla **FR4 Velletri-Roma** con i loro binari unici, stazioni super-affollate e treni maltenuti.



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

Trofeo Caronte 2010 Cotral

1° Posto Subiaco – Roma

2° Posto Rieti – Roma

3° Posto Velletri – Roma

Menzione “Fuori Roma” alla tratta Sgurgola -Anagni

Primo premio alla tratta Subiaco – Roma Ponte Mammolo, ore e ore di viaggio sull'infernale tratto urbano dell'A24

Un vero inferno sono i percorsi Cotral che ogni giorno portano, dalle zone sprovviste di linee ferroviarie centinaia di migliaia di pendolari ad un'andatura medioevale.

Per i 60 km da **Subiaco** a Ponte Mammolo ci vogliono canonicamente più di 2 ore, il più delle quali trascorse anche in piedi negli ingorghi della A24; da **Rieti** si aspetta in fredde pensiline e si sale in bus che portano dritti dritti sulla Salaria bloccata, da **Velletri** si arriva a Roma Laurentina a una media di 20 km/h, quella di un carretto trainato da cavalli.

Menzione “Fuori Roma” al percorso **Sgurgola-Anagni** in provincia di Frosinone, uno di quei centinaia di piccoli tratti dimenticati, dove si sale in 100 sullo stesso bus.

Trofeo Caronte “Speciale Servizi ferroviari metropolitani”

Per la prima volta monitorate la **Roma Lido** che arriva alla Stazione Ostiense e la **Roma Nord** a Piazzale Flaminio, due linee ferroviarie di proprietà regionale, gestite da ATAC, che sembrano essere veri gironi danteschi, con treni stracolmi che non riescono a chiudere le porte e pendolari che chiedono un minimo di qualità e il rispetto della persona. Si tratta di due tratte che portano in centro città migliaia di pendolari residenti sul litorale e nei comuni limitrofi a nord di Roma, treni con tutti i problemi dei mezzi per i pendolari e con tutti i problemi dei mezzi urbani, praticamente con tutti i problemi.

RACCONTI DI VIAGGI INFERNALI

...DAI TRENI DELLE FERROVIE REGIONALI

FR1 Orte  Roma Fiumicino Aeroporto

Una “quasi metropolitana” nel tratto urbano che ha bisogno di più corse per supportare i numeri altissimi dell'utenza

Pendolare: Mariacristina

Tratto: Monterotondo-Roma Nomentana

Alle 6:30 è ancora buio, ma i parcheggi sono già abbastanza affollati e c'è molta gente in attesa del treno sulla banchina. La sala d'attesa è vuota e sporca (probabilmente le pulizie saranno effettuate più tardi) e la biglietteria è ancora chiusa. Nella prima sala i televisori che annunciano i treni sono



LEGAMBIENTE LAZIO

spenti, mentre funzionano nella seconda sala, più interna e quindi meno visibile. Fortunatamente non piove più molto, quindi è possibile stazionare sulla banchina senza bagnarsi (se piovesse la copertura non sarebbe sufficiente a coprire tutti i pendolari, che dovrebbero attendere nel sottopassaggio). Delle due obliterate presenti, solo una è funzionante.

Il treno delle 6:33 è annunciato in orario ed infatti arriva puntuale ma non è sempre così anzi... A bordo e all'interno le vetture sono pulite, anche se con ancora qualche scritta in vernice. Questa vettura sembra tra le più nuove della tratta e anche in questo caso è mediocre la qualità degli interni e soprattutto dei servizi igienici il più delle volte inutilizzabili.

Il viaggio tra Monterotondo e Roma Nomentana attraversa le stazioni Settebagni, Fidene, Nuovo Salario; è un continuo aumento delle persone che mano mano si schiacciano nei vagoni sempre di più e continueranno in tutte le altre stazioni del tratto urbano centrale (Tiburtina, Tuscolana, Ostiense e Trastevere).

Questa è una linea con treno ogni 15 minuti (negli orari di punta ce ne sono anche ogni 10 minuti circa), essendo però divenuta con gli anni, nel tratto urbano un specie di metropolitana utilizzata da interi quartieri, non vi sono mai treni sufficienti a supportare il fabbisogno effettivo e l'affollamento che impedisce a volte di salire a bordo lo dimostrare.

Fortunatamente, arrivata a Roma Nomentana le porte vicine a me erano tutte funzionanti perché le volte che non lo sono, possono passare molti minuti per la discesa.

FR2 Tivoli → Roma Tiburtina

Un treno ogni mezz'ora quando va bene nel tratto urbano e a Lunghezza è sempre il pienone, un treno ogni tanto per i paesi più lontani e per l'Abruzzo e se salta una corsa quella successiva non esiste! Una tratta all'orlo del collasso.

Pendolare: Roberto

Tratto: Roviano-Roma Tiburtina

Arrivo alla stazione di Roviano alle 6.40, è abbastanza pulita ma vuota di tutto, niente distributore di bevande, niente macchinetta per i biglietti, solo macchine obliterate e dovessi prendere il treno all'improvviso non saprei come fare l'unica soluzione è fare il biglietto a bordo dal controllore con tanto di multa aggiuntiva, 20 € invece di 4 € ma il biglietto dove lo dovrei prendere?

Fortunatamente, da buon pendolare, sono abbonato da "tutta la vita" e prendo il treno che alle 6.45 parte da Roviano per raggiungere Roma Tiburtina alle 8.20, 1h40 per 50 Km, una media da diligenza del far-west. Salgo su vagoni ancora vuoti e mi siedo, il bello deve venire, è infatti da Tivoli in poi che non ci sono più posti a sedere, passata Guidonia sono pieni anche i corridoi, passata la stazione di Bagni di Tivoli sono piene intercapedini, giunti tra vagoni e quant'altro, alla stazione di Lunghezza rischia di esaurirsi l'ossigeno a bordo, tale è la ressa di persone. Ogni giorno va peggio e proprio a Lunghezza si rischia di litigare tutte le volte, chi è dentro cerca di rimanere più comodo possibile, chi è fuori chiede di stringersi per entrare, è una lotta tra sventurati.

La qualità dei treni risente molto dell'altissima frequentazione e i vagoni il più delle volte sono sporchi, scritti, divelti in più parti; bagni che definirli tali è esagerato sono sempre più inagibili e forse è meglio chiuderli tutti viste le condizioni; sedili scomodissimi e pure sporchi sono la fortuna di chi come me si siede, d'altronde i più comodi treni a 2 piani da noi non possono passare, pare che nelle vecchie gallerie della ferrovia non ci passino!



LEGAMBIENTE LAZIO

Il treno oggi viaggia abbastanza in orario ed arrivo alla Stazione Tiburtina giusto in tempo per scendere da una porta guasta, sembra uno scherzo ma la cosa rallenta la discesa e ci si impiegano anche 10 minuti per percorrere il corridoio della stazione che porta alla metropolitana.

La linea è probabilmente al limite di sopportazione, non ci sono treni dove si faccia un'assurda colonna sui corridoi in piedi e ovviamente personale che chiede il biglietto non passa anche perché impossibilitato, di tanto in tanto poi vengono soppressi dei convogli e la cosa visto che la frequenza di passaggio è intorno alla mezz'ora nelle ore di punta porta a situazioni terribili, è frequente vedere sulla banchina di Lunghezza i carabinieri che cercano di far affluire e defluire al meglio i pendolari nei vagoni tanta è la ressa.

Fino a Lunghezza è previsto il raddoppio dei binari ma per la tratta successiva non se ne parla. Usciti dal Comune di Roma sembra essere rimasti al 1888 anno di posa dei binari, più si viene da fuori e più ovviamente i disagi aumentano, la frequenza di passaggio crolla a più di un'ora e chi come me viene dai paesi "lazziali" oltre Tivoli e dalle cittadine abruzzesi ha l'ultimo treno per tornare a casa alle 20.49 e perso quello si va a piedi; inoltre a parte un paio di convogli al giorno non ci sono treni appositi per la lunga percorrenza, tutti fermano ovunque e si impiegano ore e ore a raggiungere la capitale e tornare a casa.

Si è resa negli anni la linea FR2 una ferrovia urbana della capitale, ci sono 9 stazioni nel Comune di Roma (+1 in progettazione) e 4 fuori fino a Tivoli, a questa immensa massa di possibili utenti si contrappone un servizio "medioevale": per gli utenti romani a causa di una frequenza di passaggio ogni mezz'ora completamente irrisoria; per quelli dell'hinterland tiburtino per condizioni di viaggio drammatiche e ritardi continui; per quelli di oltre Tivoli e abruzzesi per un po' di tutto con l'aggravante della scomparsa negli anni di treni diretti con poche fermate intermedie.

FR3 Viterbo Porta Fiorentina ➡ Roma

Passeggeri a nord di Roma tutti insieme appassionatamente ogni mezz'ora e se viene soppresso un convoglio nessuno lo dice, non esistono ferrovieri in stazione o sul treno o display o nient'altro.

Pendolare: Maria Domenica

Tratto: Anguillara Sabazia-Roma Aurelia

Arrivo alla stazione di Anguillara Sabazia, per fortuna posso raggiungere la stazione a piedi e non ho problemi a parcheggiare, tutti i parcheggi limitrofi alla stazione sono infatti già occupati e la navetta è appena arrivata.

Aspetto il treno diretto delle 7.37 proveniente da Viterbo Porta Fiorentina, il tabellone elettronico per fortuna questa mattina funziona ed indica un ritardo di soli 10 minuti, l'annuncio vocale invece non viene fatto, c'è solo il rumore della campanella, la sala d'attesa non è molto affollata e alla stazione non è presente personale ferroviario.

Arriva il treno, una carrozza esternamente è piena di scritte, io scelgo la carrozza dove non si apre la porta, e non c'è nessun cartello esterno che indica che è guasta. Le persone che ogni giorno da Anguillara devono raggiungere Roma sono tante e salendo non riesco a trovare un posto a sedere, resto in piedi come tanti altri per tutto il mio percorso. L'annuncio vocale delle fermate non viene fatto e le scritte sul display dicono solo un inutile "treno è ad alta frequentazione".

Il funzionamento display elettronici e annunci vocali sia in stazione che sul treno è indispensabile, nella stazione di Anguillara spessissimo i tabelloni elettronici che indicano l'arrivo dei treni non funzionano e siccome di frequente ne sopprimono "per mancanza di materiale" si aspetta



LEGAMBIENTE LAZIO

inutilmente senza che il treno arrivi e non si riceve nessun tipo di informazione, non vengono fatti nemmeno annunci vocali né c'è nessuno a cui chiedere visto e considerato che in stazione non c'è personale.

Il disagio dovuto alla soppressione di un treno è grande, si potrebbe cercare almeno di far funzionare sempre il display in stazione o fare annunci in modo da informare i viaggiatori.

Anche sul treno i viaggiatori hanno difficoltà a capire la stazione raggiunta a causa del mal funzionamento degli annunci vocali e dei display elettronico presente sul treno, le fermate della tratta sono poco illuminate e non si riesce a comprendere a che punto si è giunti del proprio viaggio. Stesso problema si verifica spesso nella fermata di Valle Aurelia, dove sia gli annunci vocali che il tabellone elettronico non funzionano e le persone si trovano in difficoltà perché non riescono a comprendere la destinazione del treno in modo particolare quando ci sono i ritardi, inoltre sarebbe utile all'interno del treno, come per le metropolitane, apporre gli "adesivi" che indicano tutte le fermate.

La frequenza dei treni in partenza da Bracciano/Anguillara è ogni 30 minuti e anche nel pomeriggio e di sera per il ritorno c'è il medesimo passaggio con l'ultimo treno disponibile alle 21.06. La tratta soffre soprattutto di continue soppressioni di treni non annunciate a causa delle quali si è costretti a viaggiare in condizioni pessime.

FR4 Velletri ➡ Roma Termini

Continui ritardi per una tratta che va "triplicata" per l'utenza che serve dai castelli; si arriva tardi la mattina e si torna tardi la sera, c'è sempre una sorpresa

Pendolari: Giorgio e Claudia

Tratto: Velletri-Roma Termini

Salgo a bordo e poi, come tutte le mattine i posti a sedere vengono occupati completamente, già prima di arrivare a metà tragitto. A fine corsa il treno risultava affollato con un condizionamento eccessivamente alto. A differenza degli ultimi 15 giorni il treno (lunedì 8 novembre, si sono registrati ritardi superiori all'ora) è arrivato con meno di 5 minuti di ritardo.

I disagi sono tanti: manca la comunicazione sui ritardi; serve una maggiore interazione, e conseguente comunicazione, tra la stazione di Roma Termini e Ciampino la mancanza della quale provoca inutili attese da parte dei pendolari presso la stazione di Ciampino e soprattutto non viene data la possibilità ai pendolari di trovare soluzioni alternative; serve urgentemente l'eliminazione dei passaggi a livello a raso, che rappresentano un elemento critico per la tratta; vanno raddoppiati i binari nei tratti dove è possibile e va adeguata (triplicata secondo gli studi della Provincia di Roma) la capacità della linea FR4 per Velletri.

Il viaggio di ritorno da Roma Termini comincia con vagoni già insufficienti per l'afflusso di viaggiatori che si sono riversati costretti lungo i corridoi e i vani stanti le porte. Dopo pochi minuti dalla partenza il treno si è fermato a lungo tra Roma Termini e la stazione di Casilina; nessun controllore si è preoccupato almeno di annunciare il disagio, visto che il passaggio era ostruito dai passeggeri ed inutile sarebbe stato solo pensare di andare vagone per vagone ad informare sull'accaduto. Il disagio è stato aggravato dall'impossibilità di aprire i pochi finestrini perché bloccati, il tutto contornato da momenti di buio in mancanza ad intermittenza dell'illuminazione. Il ritardo, ovviamente si è accumulato lungo tutto il viaggio arrivando alla stazione di Velletri alle ore 19:55 con 25 minuti di ritardo. Si va a lavoro e si torna a casa sempre con il rischio di passarci le ore.



LEGAMBIENTE LAZIO

FR5 Civitavecchia ➡ Roma Termini

Si viaggia comodi solo se a Civitavecchia non arrivano crociere, ma visto che arrivano, turisti e pendolari consumano insieme un viaggio accalcati almeno fino al cupolone

Pendolare: Francesca

Tratta: Marina di Cerveteri – Roma Ostiense

Per giungere alla stazione di Marina di Cerveteri i Bus navetta erano stati predisposti ma in realtà non sono mai entrati in funzione, esistono solo autobus da Cerveteri che arrivano alla stazione, una volta fuori della quale ci si rende conto dell'insufficienza del parcheggio di scambio e così con le auto viene inondata la zona circostante.

Il treno stamattina è arrivato in orario alla stazione di Marina di Cerveteri e in ritardo di 7 minuti alla stazione di Roma Ostiense. Non era super-affollato, ma il lunedì generalmente si viaggia abbastanza bene anche perché la maggior parte dei viaggiatori scendono alla stazione San Pietro lasciando un po' respirare chi come me prosegue; i giorni di massimo affollamento per via delle crociere che fanno tappa a Civitavecchia sono il mercoledì ed il giovedì problema che si riscontra sia all'andata che al ritorno.

Aggiungere delle navette per i turisti che scendono dalla nave a Civitavecchia potrebbe far viaggiare pendolari e turisti in maniera più consona e tra l'altro dovrebbero già esserci così come dice il regolamento delle ferrovie che a quanto pare nessuno pare voler rispettare.

FR6 Cassino ➡ Roma Termini

12 minuti di ritardo e ci è andata pure bene viste certe giornate nere, a Termini arriva una fila di gente in piedi

Pendolare: Roberto

Tratta: Ferentino – Roma Termini

Prendo il treno della linea Cassino-Roma dalla stazione di Ferentino in cui l'unica cosa funzionante sono le macchinette obliterate e non esistono distributori di biglietti, bar o giornalai, arrivo fino al capolinea di Roma Termini.

Il treno su cui viaggio appare esternamente in condizioni mediocri e salendo la medesima situazione è riscontrabile a bordo sia negli arredi interni che nei servizi igienici; gli annunci vocali a bordo ci sono ma quelli elettronici non se ne vedono mai, così come è rara la presenza di personale ferroviario.

Il treno su cui viaggio viene da lontano e se all'inizio è abbastanza semplice trovare posto a sedere, giunti a Termini c'è una fila di gente in piedi per ogni corridoio, arriviamo in stazione con “appena” 12 minuti di ritardo e per questa volta non è andata mica male per essere un lunedì.



LEGAMBIENTE LAZIO

FR7 Formia → Roma Termini

Sedili sporchi, numero di carrozze sempre meno, pochi controlli del personale e per arrivare in stazione un terribile attraversamento a piedi dell'Appia

Pendolare: Giuseppe

Tratta: Monte San Biagio – Roma Termini

Prendo il treno la mattina dalla stazione di Monte San Biagio e come accade spesso negli ultimi tempi, il numero delle carrozze va gradualmente riducendosi e il livello della pulizia non è adeguato ad un viaggio dignitoso. Molte persone restano in piedi per l'intero viaggio anche da stazioni a meno della metà del percorso (ad esempio Sezze e Latina). I sedili sono spesso sporchi e i pendolari, come me, usano un telo per poter poggiare la testa.

Arrivo a Roma Termini con 5/10 minuti di ritardo in condizioni che vanno mano a mano peggiorando sensibilmente.

Occorrono maggiori controlli da parte del personale viaggiante, in quanto ci sono molti viaggiatori non pendolari che non hanno alcun rispetto per gli spazi e gli arredi comuni. E' necessario uno sforzo per non far diminuire il numero delle carrozze dei treni, che di giorno in giorno rende la vita difficile a molti abitanti della regione Lazio che frequentano Roma per lavoro. Un'altra questione riguarda la possibilità di salire in treno con le bici pieghevoli: perché alcuni capitreno fanno tanti problemi visto che è possibile? L'attraversamento della Statale Appia dal parcheggio di scambio alla stazione ferroviaria di Monte San Biagio resta uno dei fattori critici e necessita di una soluzione, in quanto è estremamente pericoloso, testimoniato da un investimento mortale di un pendolare proprio lo scorso anno.

FR8 Nettuno → Roma Termini

Ogni giorno peggio, ritardi sempre maggiori, pulizia inesistente, indicazioni invisibili, condizionamento maleodorante, stazioni in rifacimento, tratti a binario unico ... la FR8 Nettuno-Roma è un viaggio proprio infernale

Pendolare: Marco

Tratta: Padiglione – Roma Termini

Parto alle 7:40 dalla stazione Padiglione diretto a Roma Termini e in realtà il treno sarebbe comodissimo, il problema è solo che da Ottobre a Maggio è affollatissimo. Non è difficile durante il viaggio notare l'insufficienza nello stato interno ed esterno delle vetture, le pessime condizioni in cui versano i bagni intoccabili, la totale assenza di indicazioni vocali e elettroniche sia in stazione che a bordo e l'assenza completa di personale ferroviario. Sono arrivato a Roma Termini con "soli" 15 minuti di ritardo che non è davvero niente male. La sera, al ritorno, non era possibile trovare posti a sedere 10 minuti prima della partenza del treno e come ogni giorno vi sono persone in piedi a causa della frequenza di un treno ogni ora nella fascia oraria 15:00-19.00, la più frequentata nel pomeriggio.

Il sistema di condizionamento non è funzionante sulla maggior parte delle carrozze sia andata che ritorno (d'estate è un problema serio) e non si possono aprire i finestrini, i bocchettoni dell'aria presentano depositi di polvere che probabilmente non è mai stata rimossa durante la vita del treno e più in generale, la pulizia dei treni è quasi inesistente, anche a causa del sovraffollamento terribile...



LEGAMBIENTE LAZIO

inoltre, non viene eseguito nessun intervento di pulizia anche minimo durante il giorno e metà delle lampade di ogni vagone non funzionano.

I disagi e ritardi che si incontrano sulla tratta Nettuno Roma recentemente sono dovuti essenzialmente ai lavori presso la stazione di Padiglione, che sono iniziati a dicembre 2009 e sarebbero dovuti terminare a Settembre 2010 ed invece il cantiere è ancora “in alto mare”. Per quanto riguarda la frequenza di passaggio la mattina la situazione è accettabile, (un treno ogni mezz’ora) ma il pomeriggio vi è un affollamento inaccettabile (un treno ogni ora). Quando il treno arriva per partire a Termini, si assiste ad un “assalto alla diligenza” da parte dei viaggiatori per cercare di essere tra i pochi fortunati che si riescono a sedere. Persone diversamente abili o anziane hanno oggettivamente difficoltà notevoli ad usufruire del treno.

Una situazione allucinante alla stazione di Padiglione poi è che è stato impedito l’accesso alla stazione dal lato nettunense, una rete di metallo impedisce il collegamento intermodale tra l’autobus (linea Cotral) e la stazione, e soprattutto taglia fuori una serie di utenti che possono raggiungere la stazione esclusivamente con l’automobile essendo impossibile attraversare un cavalcavia a piedi d'altronde la recinzione di metallo non ha ALCUNA ragione di non essere rimossa adesso. Chi raggiunge la stazione in macchina privata ha molte difficoltà a trovare parcheggio anche perché il piazzale della stazione è occupato dai tir della fabbrica “Palmolive”, nonostante siano presenti molti spazi vicino alla fabbrica che potrebbero essere utilizzati per i TIR.

Per migliorare la linea basterebbero anche interventi minimi e non costosi

Pulizia, innanzi tutto, i bagni se non è possibile pulirli andrebbero rimossi perché sono in condizioni disastrose; in alcuni casi mancano anche le porte; i filtri dei condizionatori andrebbero puliti periodicamente; d’estate poi, in numerose carrozze non funziona l’aria condizionata, e questo associato ai finestrini sigillati causa dei disagi enormi agli utenti. Eseguire propriamente la manutenzione ordinaria e la pulizia non richiede investimenti strutturali, ma migliorerebbe sensibilmente i viaggi degli oltre 22.000 pendolari della Roma-Nettuno.

L’intervento migliore e risolutivo sarebbe il raddoppio della linea, c’è il binario unico da Campoleone ad Aprilia. A causa di abitazioni abusive condonate, il raddoppio nel tratto Padiglione-Nettuno potrebbe essere problematico, ma nel tratto Padiglione-Campoleone non vi è alcuna abitazione da espropriare, e inoltre in molti tratti il secondo binario è presente, anche se inutilizzato da anni. Il raddoppio della linea da padiglione a Campoleone potrebbe risolvere molti problemi, e permettere una frequenza dei treni almeno ogni mezz’ora. Nessun intervento sulle stazioni dovrebbe avere la priorità sul raddoppio della linea, visto che i disagi causati dalla perdita della stazione di Padiglione come stazione di scambio per oltre un anno sono stati enormi e non sono finiti.

...DAI BUS DEL COTRAL

Cotral Sgurgola  Anagni

100 persone sullo stesso Bus Cotral quasi ogni giorno per andare a scuola, viaggio infernale tra piccoli centri della ciociaria

Pendolare: Antonio

Tratta: Sgurgola-Anagni

Io sono uno studente di scuola superiore e, come me, tutti i giorni i ragazzi di Sgurgola si recano ad Anagni per andare a scuola partendo intorno alle 7.30 con un bus che impiega più di mezz’ora per il



LEGAMBIENTE LAZIO

tragitto. Ci sono circa 90 studenti più alcuni pendolari “lavoratori”, sono senza dubbio necessari 2 pullman.

Su 6 giorni scolastici della settimana in media solo due volte arriva il doppio bus, nella maggior parte delle mattine i passeggeri usufruiscono di un unico mezzo. I Bus sono spesso scadenti e fatiscenti e a volte si rompono durante il tragitto, senza arrivare nella destinazione; tante volte gli studenti per disperazione hanno bloccato il pullman senza farlo proseguire, intervento dei carabinieri e per pochi giorni la situazione è migliorata; in altre occasioni l'amministrazione comunale ha interpellato Cotral ma, dopo qualche giorno la situazione è nuovamente pessima.

Con un pullman solo ci sono troppe persone in piedi, le porte a volte rischiano di aprirsi sotto la pressione di corpi ammassati, i sedili sono rotti e la pulizia interna è insufficiente. Questo grave disagio dura ormai da troppi anni.

Per risolvere il problema c'è bisogno di avere due mezzi in orario scolastico 7:30, per tutta la settimana. Tutte le persone hanno diritto di viaggiare nelle condizioni umane, deve essere garantita la sicurezza dei viaggiatori e il diritto di arrivare a scuola in orario e tutti interi.

Cotral Rieti → Roma

Pensiline al freddo, orari di passaggio tramandati per tradizione orale, mezzi “impantanati” nel traffico urbano, fermate poco intelligenti a centinaia di metri da stazioni FS

Pendolare: Lorenzo

Tratta: Osteria Nuova/Poggio Moiano – Roma Viale Somalia

Come tutte le mattine l'attesa è al freddo e in sostanza in “mezzo alla strada”, visto che la pensilina è collocata affianco alla strada (2/3 metri) senza alcun marciapiede, ma soprattutto può ospitare 7/8 persone mentre in attesa ce ne sono 20/25. Per fortuna oggi non piove altrimenti ci si bagnerebbe anche.

Gli orari sono, come al solito, tramandati a voce, non essendo previsto un orario di passaggio alla fermata intermedia del viaggio e non essendoci alcun servizio di informazione all'utenza né con tabelloni cartacei o elettronici né con servizio SMS o internet o altro. Insomma “si spera che passi” ma se c'è un qualsiasi problema lo si scopre solo perché nell'arco orario possibile il pullman non arriva. Intorno alle 7.50 del mattino il pullman arriva e ci si siede. E' abbastanza pieno ma non c'è gente in piedi e il viaggio si svolge tranquillamente, caricando diverse persone lungo le molteplici fermate. Arrivati a Passo Corese molti scendono perché vanno a prendere il treno, anche se a quest'ora il pullman transita sulla via Salaria e non arriva alla stazione, quindi lo scambio richiede una decina di minuti a piedi con un buon passo, ed è piuttosto difficoltoso. La mattina ci sono solo quattro pullman che vanno alla stazione (06:05 06:45 07:05 08:05) e la sera sono cinque quelli che tornano (17:00 18:15 19:15 19:45 20:50), decisamente pochi non essendoci un treno fino a Rieti lungo la Salaria.

Usciti dall'autostrada inizia l'inferno sulla Via Salaria, dove si passano ben 45 minuti in fila per fare i due tre chilometri finali tra la motorizzazione e Viale Somalia. Il trasporto pubblico rimane tranquillamente imbottigliato insieme alle auto private, senza alcun senso.

Le proposte sono sempre le stesse. Alle fermate servirebbero nuove pensiline, progettate sentendo gli utenti piuttosto che cercando soluzioni di design, con pareti per l'inverno e la pioggia (con pubblicità per manutenzione), orari alle fermate cartacei o elettronici o almeno un servizio di infomobilità accessibile da cellulare. Va istituita una navetta Rieti – Passo Corese FS negli orari di



LEGAMBIENTE LAZIO

punta (non uno ogni ora!) e negli altri orari si potrebbe istituire una fermata Pianabella FS facendo deviare nel parcheggio i bus della Roma - Rieti che percorrono tutta la Salaria (ci metterebbero 5 minuti). All'ingresso a Roma serve un corridoio riservato al mezzo pubblico su Salaria con navetta ogni 3 minuti (solo nelle ore di punta), da un parcheggio ricavato all'uscita dell'autostrada.

Cotral Subiaco ➡ Roma

Dalla Valle dell'Aniene per Ponte Mammolo ore e ore fermi per fare 10 km di autostrada anche in piedi abbarbicati l'un l'altro, viaggio infernale e nessuno sa quanto può durare

Pendolare: Antonio

Tratta: Subiaco – Roma Ponte Mammolo

Parto alle 6.00 dal capolinea di Subiaco. Corsa Cotral Subiaco-Roma via A/24 da Vicovaro-Mandela.

Il viaggio è stato sufficientemente tranquillo fino al casello autostradale di Roma est-Lunghezza. Siamo arrivati al casello alle ore 6:45. in quel momento il piazzale autostradale era completamente intasato. Dalle 6:45 a causa del consueto traffico presente su questo tratto di autostrada, il bus Cotral è arrivato al capolinea di Ponte Mammolo alle ore 8:15, impiegando pertanto 1,30 h per compiere un percorso autostradale di 11 km circa a una media di 8 km/h! Lo stesso percorso dovrebbe essere compiuto in un tempo oscillante tra i 15 ed i 20 min. circa... Il viaggio di 62 km circa (di cui 39 in autostrada!) è stato compiuto in 2h 15m alla spaventosa media oraria di meno di 30 km l'ora!

IL TRATTO URBANO DELL'A/24 E' UNO DEI PIU' INTASATI D'ITALIA. Quasi tutti i giorni i tempi di percorrenza dal casello di Lunghezza a ponte Mammolo (Capolinea di Roma) sono superiori ad un'ora (si tratta di 7 km!!) Questo non è sostenibile per nessuna strada, figurarsi per una "autostrada"!

Occorre come da tempo suggeriscono i pendolari della Valle dell'Aniene, istituire l'uso della corsia dinamica per i mezzi pubblici che ne consenta il passaggio sulla corsia di emergenza (a bassa velocità e in seguito ad apposite segnaletiche) quando il traffico sulla A24 è intasato.

In alternativa sarebbe necessario il declassamento di questo tratto di "ex autostrada" (visto che non rispetta nessuno dei parametri di un tratto autostradale) a tratto urbano, il che consentirebbe la realizzazione di una apposita CORSIA PREFERENZIALE nella attuale sede stradale.

Cotral Velletri ➡ Roma

Ci si siede belli scomodi e si viaggia a 20 all'ora, come un asino al trotto!

Pendolare: Michele

Tratta: Velletri stazione – Roma via Laurentina

Parto da Velletri per andare a Roma come ogni mattina con i mezzi Cotral, li aspetto alla fermata di Velletri Stazione dove fortunatamente c'è un luogo d'attesa e una pensilina in buono stato, non c'è però nessuna tabella cartacea di segnalazione orari Cotral né tanto meno alcun display, gli orari o si fanno o si fanno.

La vettura che arriva è in buono stato esterno, internamente però si trova in condizione insufficiente con arredi sporchi e mediocre impianto di condizionamento; a bordo a parte l'autista ovviamente



LEGAMBIENTE LAZIO

non c'è personale a cui poter chiedere eventualmente informazioni e di annunci vocali o elettronici neanche l'ombra; durante il percorso mano mano c'è sempre più gente a bordo con un massimo di 40 persone tutte sedute.

Arrivo a Roma e scendo su via Laurentina dopo 2 ore di viaggio, 2 ore per fare 40 km! Una media di 20 all'ora!

Per poter migliorare la linea c'è sicuramente bisogno: di tabelloni elettronici che possano segnalare passaggi e orari; di una maggiore pulizia delle vetture; di effettuare un percorso diverso senza attraversare il corso di Albano, utilizzando l'uscita 24 del GRA e aumentando il numero di corse per Roma Laurentina.

...DA ALTRI SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI

Situazione insostenibile sulla linea da Ostia, 28 km di lunghezza, 150 corse al giorno, 90.000 passeggeri trasportati quotidianamente con treni stracolmi che a volte addirittura non riescono a chiudere le porte e senza la fortuna di ascoltare una qualche comunicazione di avviso ai viaggiatori. Sulla Roma Nord, 101 km di lunghezza, 188 corse urbane e 43 extraurbane, 75.000 passeggeri trasportati ogni giorno tra ritardi incredibili fino a 35 minuti, vetture antiche e sporche, parcheggi del tutto inadeguati.

Ferrovia Roma - Lido

Talmente pieni che non si chiudono le porte, scene allucinanti sulla Roma Lido

Pendolare Mario

Tratta: Ostia Stella Polare – San Paolo Basilica

La mia partenza dalla fermata di Ostia Stella Polare, avviene generalmente in orari che sono compresi tra le 7,30 e le 8,30 del mattino.

Arriva il treno con su dipinti murali di ogni specie e con ritardo di almeno 4/5 minuti; giova dire che in tante, tantissime occasioni, il treno ritarda anche oltre i dieci minuti e nessuno ti avverte di nulla, anzi il personale di stazione – poveretto - si rinchiude nelle sue stanzette ed evita di esporsi al pubblico. Gli unici personaggi che restano sono quelli della sicurezza che ne fanno men del meno. Nelle vetture è presente un lerciume che nel migliore dei casi fa pensare non vi sia stata pulizia da almeno tre o quattro giorni. Si parte comunque con una prima farsesca chiusura delle porte .

La prima fermata ad Ostia Centro è un assalto alla baionetta con posti contesi all'ultimo scatto e con reiterati tentativi di chiusura delle porte che non lasciano presagire nulla di buono. La stessa scena si ripete a Lido Nord e Ostia Antica con aggravii di ritardo. E non finisce qui, perché poco dopo Ostia Antica – e sono ormai quasi due anni – il treno si ferma prima di riavviarsi lentissimamente per superare un ponticello che chissà se mai verrà riparato. Il meglio comunque avviene da Acilia in poi dove il caos ed il pigia-pigia diventano drammatici e mentre le porte si aprono e chiudono tre, quattro, cinque volte nel tentativo di ripartire, le persone molte volte litigano tra loro contendendosi inesistenti spazi e provando a sfidare molte leggi fisiche!

Spesso avviene che dopo innumerevoli tentativi di chiusura porte, viene intimato l'ordine – in genere alla stazione di Acilia o a quella di Casal Bernocchi - di evacuazione del treno per “guasti tecnici”! In questi casi si sfiora il dramma ed occorre, tra una maledizione e l'altra, far passare almeno due o tre treni prima di poter salire a bordo e riprendere il viaggio.



LEGAMBIENTE LAZIO

Dopo queste peripezie che si registrano con incredibile frequenza, finalmente il cammino riprende con “regolarità” e con ritardi che oscillano rispetto alla partenza tra i dieci minuti e la mezz’ora, si giunge alla fine del viaggio freschi e pronti per la giornata di lavoro.

Il ritorno nel suo complesso è più tranquillo del mattino. I ritardi delle partenze, comunque, sono spesso presenti ed anzi in questi ultimi mesi sono una costante. Inutile dire che MAI ho avuto la fortuna di ascoltare una qualche comunicazione di avviso ai viaggiatori.

Naturalmente l’affollamento delle carrozze è sempre ben consistente (anche se inferiore a quello mattutino) ed i rallentamenti dovuti alle chiusure difettose delle porte sono la regola.

Anche la fermata in “campagna” sul ponticello in prossimità di Ostia Antica è regolarmente effettuata.

Ferrovia Roma - Nord

Parcheggiare è impossibile, viaggiare in orario men che meno e la pulizia è una chimera

Pendolare: Mita

Tratto: Castelnuovo di Porto – Roma Flaminio

Prendo il “trenino” tutte le mattine da Castelnuovo di Porto per arrivare a Roma e da oltre un mese su questa linea i treni al mattino provenienti da S Oreste verso Roma portano 25-35 minuti di ritardo tutti i giorni, dicono per lavori ma di fatto alle stazioni non c’è alcun avviso, altri parlano di sciopero bianco da parte del personale, di fatto, grazie allo spirito involontario di adattamento dei passeggeri costoro si regolano di conseguenza arrivando alla stazione e aspettando con paziente rassegnazione.

Al ritorno invece, a Roma spesso ci sono file bibliche e regolarmente a meno di 10min dalla partenza... solo posti in piedi

Tutte le stazioni di questa linea hanno parcheggi inadeguati! Come me molte persone non possono prendere il treno perché non sanno dove lasciare l’auto. A Castelnuovo vengono a parcheggiare quelli di Morlupo (da loro il parcheggio è assente), noi di Castelnuovo ci immettiamo sulla Flaminia e né a Riano né a Sacrofano riusciamo a lasciare la macchina; arrivati a Montebello (presso Prima Porta) ultima stazione prima del caos, il parcheggio di scambio è INSUFFICIENTE!

Già alle 8:30 le strade fuori dal parcheggio sono fiancheggiate da auto per almeno 1km di fila!

Basterebbe aumentare il numero delle corse del diretto (magari farlo arrivare a Montebello come capolinea anziché Roma e da lì prendere la così detta “corsetta”) in questo modo lo stesso treno risparmia sui km e può fare più viaggi. I Comuni poi potrebbero creare servizi di navetta insieme, per esempio da Morlupo a Castelnuovo con tappe ai centri e alle stazioni

A Montebello gli addetti alle pulizie dei treni si preoccupano solo di ritirare i giornali frepress e buttarli... tutti anche quelli intonsi! In pratica, in questo modo, non viene effettuata alcuna pulizia bensì uno spreco di carta inutile e per i nuovi passeggeri che arrivano: treno sporco e senza giornali, almeno se ci fosse qualcosa da leggere!

Sempre a Montebello non è possibile fare abbonamenti annuali (io da anni non riesco a farli) eppure lì hanno gli uffici ed il personale sembra scoraggiato e annoiato e tenere delle persone inattive non è rispettoso neanche nei loro confronti. Quando chiesi perché non potevamo almeno consegnare i moduli a loro per l’abbonamento annuale mi hanno detto che non lo sapevano (!?).



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

Spesso le macchine obliterate sono rotte oppure alcuni furbi si accodano agli altri, è sempre successo ma quello che fa riflettere è sempre il vizio all'italiana di concepire il controllo del documento di viaggio non come una prevenzione-educazione bensì come una azione punitiva. Salgono questi agenti speciali “ a volte con modi bruschi (non deve essere un lavoro facile) e cercano di “beccarti sul fragrante” mentre invece il personale che ai tornelli vede persone passare senza ticket non fanno/dicono nulla ... sembra un'imboscata.