

Per il secondo anno consecutivo il "Trofeo Caronte", il poco ambito premio che Legambiente assegna alla tratta ferroviaria pendolare distintasi per le peggiori performance di viaggio, va nel Lazio alla Nettuno-Roma (FR8).

Sul podio, per questa quarta edizione, al secondo posto la FR4 Velletri-Roma Termini e al terzo la FR2 Tivoli-Roma Tiburtina. Novità 2009 la speciale edizione del Trofeo per le linee Cotral, assegnato a tutte e tre le linee monitorate, quelle da Anzio (linea Nettuno-Roma Laurentina), Rieti (linea Rieti-Roma Tiburtina) e Subiaco (linea Subiaco-Roma), considerate le allucinanti condizioni di viaggio dei tre pendolari hanno tentato di raggiungere la Capitale. Con questa prima analisi Legambiente lancia una nuova edizione di "Pendolaria", la campagna dell'associazione al fianco dei pendolari.

Sul fronte delle ferrovie, i viaggi infernali sono stati portati a termine nella mattinata di martedì 24 Novembre sulle otto linee frequentate ogni giorno dai 350 mila pendolari che si muovono sui 1.239 km di ferrovie laziali. I pendolari volontari di Legambiente coinvolti nella gara sono partiti da Monterotondo (Rm), Roviano (Rm), Bracciano (Rm), Velletri (Rm), Ladispoli - Cerveteri (Rm), Frosinone, Monte San Biagio (Lt) e Lido di Lavinio (Rm), con l'obiettivo di raggiungere Roma entro le ore 8.30. Il Trofeo riguardante le linee Cotral si è invece svolto nella mattinata di mercoledì 25 Novembre.

La linea FR8 Nettuno-Roma Termini è risultata la peggiore tra le tratte ferroviarie non solo per il ritardo accumulato, di "soli" 6 minuti, ma soprattutto per le pessime condizioni in cui versano le carrozze dei convogli, la squallida qualità dei servizi con bagni inagibili e controllori fantasma, l'affollamento estremo su tutta la linea, nonché la biglietteria non sempre aperta e i servizi scarsi che caratterizzano la stazione di partenza. Sul podio anche la FR4 Velletri-Roma Termini, in particolare per l'eccezionale affollamento dei convogli, e, anch'essa per il secondo anno consecutivo, la FR2 Tivoli-Roma, per la bassa frequenza di passaggio che crea enormi problemi a pendolari di breve e lunga percorrenza.

"Treni sporchi e sovraffollati all'inverosimile, con bagni inagibili ed impianti di condizionamento inesistenti, biglietterie assenti in troppe stazioni e personale scomparso a bordo, ritardi cronici e frequenze di passaggio ridicole in aree altamente popolate, stazioni di partenza poco sicure e con parcheggi dai posti auto insufficienti, arrivi incerti, informazioni zero - ha dichiarato Lorenzo Parlati, presidente di Legambiente Lazio nel corso della conferenza stampa in cui è stato assegnato il Trofeo Caronte-. Benvenuti nel girone infernale che quotidianamente si trovano ad affrontare i pendolari del Lazio che devono raggiungere Roma per motivi di lavoro o di studio.

Scritto da Legambiente Lazio
Lunedì 30 Novembre 2009 18:41

Mentre Trenitalia ha annunciato a settembre un piano di investimenti da oltre due miliardi di euro per potenziare e ammodernare il trasporto ferroviario regionale, attendiamo anche di conoscere quale siano le novità del nuovo Contratto di Servizio firmato tra la società di trasporto e la Regione Lazio. E' passato un altro anno e la strategia regionale per il trasporto ferroviario locale stenta, quella che potrebbe essere la nuova grande utile opera pubblica del secolo contro traffico ed inquinamento non arriva in porto. Servono nuovi treni e nuovi binari, visto che ben 386 km delle ferrovie laziali, il 39% del totale, ancora oggi risulta essere a binario unico. Tre le parole d'ordine fondamentali secondo Legambiente: investire, ristrutturare, dare certezze."

Negli ultimi dieci anni i numeri del trasporto ferroviario sono cresciuti moltissimo, raddoppiando i pendolari che viaggiano ogni giorno sulle ferrovie nel Lazio, che sono passati da 187mila a oltre 350mila, a cui si aggiungono i 200mila delle ferrovie concesse. per il futuro. Secondo le stime di Legambiente, attestandosi ad un incremento del 10%, i passeggeri nel 2010 arriverebbero a 385mila, mentre, considerando un incremento del 35%, al 2015 si arriverebbe a oltre 472mila passeggeri trasportati ogni giorno. Numeri che richiederanno almeno 40 nuovi treni fino al 2015, che possano aggiungersi ai 115 che circolano oggi ogni giorno, aumentandone il numero fino a 145, prevedendo il ricambio di 10 convogli, con un primo intervento per almeno 10 nuovi treni, che va realizzato molto rapidamente.

Condizioni drammatiche e quasi da terzo mondo per le linee Cotral monitorate, che spesso si trasformano in viaggi infernali e "della speranza", senza alcuna certezza su tempi e luoghi. Il più delle volte, oltre i 54 fortunati seduti, ci sono 30 disgraziati che mettono a dura prova la loro resistenza rimanendo in piedi per ore, su mezzi sporchi in cui addirittura piove e manca l'impianto di climatizzazione. Senza considerare le informazioni inesistenti sulle banchine come sul sito ufficiale, passando per gli orari totalmente variabili, fino ai luoghi di attesa completamente spogli e riconoscibili solo per tradizione orale. Una situazione incredibile per un servizio che vanta numeri enormi: 4.554 collegamenti/linee (raggruppabili in 220 linee complesse), 11.700 km lunghezza della rete, 81,5 milioni di vetture/km all'anno, 9.000 corse giornaliere, 104 milioni di viaggiatori all'anno, 376 su 378 Comuni serviti nel Lazio, nove capolinea romani (Anagnina, Laurentina, Cornelia, Magliana, Ponte Mammolo, Saxa Rubra, Termini, Tiburtina, Cornelia).

"Sul fronte delle linee Cotral è indispensabile una vera e propria rivoluzione -ha dichiarato Cristiana Avenali, direttrice di Legambiente Lazio-. Il servizio su gomma deve essere ripensato in funzione di veri e propri nodi intermodali, per legare le diverse modalità di mobilità locale, deve portare i pendolari nelle stazioni, invece di preferire il classico sistema a raggiera con al centro Roma, che aumenta il traffico della Capitale. E' inoltre necessario far viaggiare i bus su corsie protette, separate dal traffico privato, per dare ai pendolari certezza dell'orario di arrivo. Le banchine di attesa dovrebbero essere luoghi riparati dalle intemperie, con tabelle per orari e informazioni, si dovrebbe informare l'utenza dei piani di viaggio sulle diverse tratte. Al servizio

Scritto da Legambiente Lazio
Lunedì 30 Novembre 2009 18:41

Cotral, che ha numeri enormi, con oltre 100 milioni di viaggiatori all'anno, serve insomma una riprogrammazione generale."

Una dei nostri pendolari volontari ha viaggiato sulla linea Nettuno-Roma Laurentina, visto che non era sicura dell'orario di partenza per il fatto che il sito forniva informazioni contrastanti, ha dovuto attendere il suo autobus ben 51 minuti, in piedi, al freddo e sul ciglio della via Ardeatina, vista l'assenza di panchine e pensiline presso la cosiddetta "fermata a richiesta". Senza considerare il mezzo sovraffollato e in condizioni indecorose, con sedili sporchissimi e finestrini altrettanto sporchi, nonché invasi da scritte, fino all'arrivo che è avvenuto con 40 minuti di ritardo. Non è andata meglio sulla linea Subiaco-Roma, viaggio che può durare fino a due ore e mezza, con una quantità di fermate inimmaginabile – ben 27 in 23 chilometri - , ed il traffico ormai cronico tra Ponte di Nona e il Grande Raccordo Anulare, tanto che per percorrere gli ultimi 10 chilometri si può impiegare anche un'ora mezza. Per quanto riguarda la linea Rieti-Roma Tiburtina, infine, il nostro volontario ha dovuto fare i conti con una fermata costituita da pensilina fantasma praticamente in mezzo alla strada, senza parcheggio di scambio, con l'assenza di qualunque informazione e con orari che sono quelli che si tramandano tra pendolari.

Roma, 30 Novembre 2009

Ufficio Stampa Legambiente Lazio

[SEO by Artio](#)