

Treni in Campania Vecchi e in ritardo

TRASPORTO PUBBLICO/PENDOLARIA

I pendolari campani affrontano ogni giorno un girone infernale dantesco, soprattutto gli utenti del trasporto pubblici su ferro. La quotidianità, infatti, è caratterizzata da ritardi e soppressioni di corse, stazioni chiuse, mancanza di servizi essenziali come bagni o accessibilità per disabili e anziani, senza tener conto della frequenza dei treni che in alcuni casi è imbarazzante.

È questa la realtà che emerge dal nuovo rapporto Pendolaria 2025, redatto da Legambiente, in cui fa il punto sul trasporto su ferro nel nostro Paese. In Campania sono 247 i treni in circolazione con un'età media di 19,6 anni, lontana dalla media nazionale del 14,8 e dove il 72,4% dei treni hanno più di 15 anni. In più la Campania racconta una situazione fatta da differenze clamorose tra le flotte di Trenitalia e quelle degli altri gestori.

Infatti nella nostra regione pesa l'anzianità del parco rotabile di EAV (ex Circumvesuviane, Sepsa e MetroCampania NordEst) con oltre 24 anni di media, nonostante i primi nuovi treni in arrivo negli ultimi anni, contro i 14,6 anni per Trenitalia. Nonostante tutto nel 2023 c'è stato un aumento del 3,3% dei viaggiatori al giorno rispetto al 2022. Ma i valori erano decisamente più elevati sia nel 2019 sia nel 2009.

Un punto dolente per il trasporto ferroviario è l'inadeguata attenzione da parte delle Regioni. Mediamente, per il 2023, gli stanziamenti sono stati pari allo 0,69% dei bilanci regionali. La Campania con 1,04% del bilancio regionale con oltre 300 milioni per l'acquisto di nuovi treni tra cui 4 Rock e 6 treni Pop per Trenitalia, e un programma di rinnovo della flotta EAV (2022-2026) registra un miglioramento rispetto allo 0,80 % dell'anno precedente. Tra le linee peggiori a livello nazionale

c'è l'ex Circumvesuviana: ritardi, avarie, soppressioni, tagli, sovraffollamenti. Ogni giorno, lo stesso copione e a nulla sono servite le varie modifiche nella programmazione del servizio, che, al contrario, hanno acuito le discriminazioni tra i territori serviti, con il risultato di alimentare una contrapposizione tra orfani del trasporto pubblico locale.

Tra i progetti di gran lunga migliorabili, Pendolaria segnala quello della Salerno- Reggio Calabria ferroviaria: 30 miliardi di euro previsti per la nuova linea ad alta velocità che nelle prime ipotesi di progetto allungava il tracciato e abbandonava i piani, già previsti, di potenziamento della linea esistente. Sorprende anche la decisione di costruire la fermata intermedia dell'alta velocità del Vallo di Diano a Padula, in aperta campagna, fuori dalla tratta Sicignano-Lagonegro e in possibile contrasto con il regolamento UE.

(g.d.s.)

riproduzione riservata



Uno dei vecchi treni della "Circum"