

VIAGGIATORI DI 2ª CLASSE

Da Famiglia Cristiana n. 5 del 1-2-2009

<http://www.stpauls.it/fc/0905fc/0905fc40.htm>

FERROVIE
CRESCERE IN TUTTO IL PAESE LA PROTESTA DEI PENDOLARI

VIAGGIATORI DI 2ª CLASSE

Ritardi cronici, sporcizia e guasti: di chi la colpa? Regioni e Ferrovie dello Stato si rimbalsano la responsabilità. Chi deve pagare non paga e Trenitalia riduce il servizio all'osso...

Un mese di sperimentazione non è bastato. Dall'entrata in vigore dell'orario invernale, a metà dicembre, e dall'inaugurazione della Freccia rossa, i treni moltiplicano ritardi e disservizi. Quella che si annunciava come una rivoluzione, capace di migliorare stile e qualità di vita dei cittadini, non ha ancora centrato il suo obiettivo. L'unica rivoluzione che si prospetta è quella dei pendolari costretti, a loro spese, a continue levatacce e giustificazioni, sul lavoro e all'università, dei propri ritardi. Una situazione critica in tutta Italia, resa più precaria dal mancato rinnovo, quasi ovunque, del contratto di servizio con il quale le Regioni concordano con Trenitalia modalità e costi del trasporto. Dalla Liguria alla Sicilia è un moltiplicarsi, finora inutile, di tavoli tecnici tra amministrazioni locali, comitati di cittadini e Ferrovie dello Stato.

Esasperati dal nulla di fatto i viaggiatori minacciano lo sciopero del biglietto e l'occupazione dei binari. Senza contare le proteste più creative come quella di mostrare il biglietto al controllore con tanti minuti di ritardo quanti sono quelli accumulati dal treno su cui si viaggia.

La studentessa che perde l'esame

Magra consolazione per la studentessa che la mattina del 13 gennaio ha saltato l'esame al quale si era preparata con mesi di studio e notti insonni. Per essere prudente aveva preso il treno 2088 che da Verona porta a Milano e che promette di arrivare nel capoluogo lombardo alle 8,35. L'appuntamento in Università era fissato per le 10, ma quando, alle 9,50, il treno era ancora distante dalla stazione, la ragazza ha capito che non ce l'avrebbe fatta ad arrivare in tempo e ha cominciato a piangere.

Che dire, poi, di Giacomo, in piedi sul treno delle 7,27 da Rovato e giunto – con 45 minuti di ritardo – alla riunione da lui stesso convocata alle 9,30? Per non parlare di Matteo, che ha deciso, dopo l'ultimo mese di calvario, di cercare una nuova occupazione nella sua città. A malincuore, esasperato dalla sveglia alle cinque e dal ritorno incerto, ha preferito dar spazio alla sua famiglia.

Il braccio di ferro Regione-Fs

Storie comuni a tutta Italia, ma che in Lombardia sembrano aver assunto una particolare gravità, dato anche l'alto numero di persone che qui è coinvolto: oltre 300 mila pendolari, con le rispettive famiglie. Un bacino di voti al quale, alla fine, i politici non hanno potuto mostrare indifferenza. E così la protesta pacifica dei viaggiatori, che aveva intasato di e-mail i responsabili di Regione e Trenitalia e costretto gli amministratori locali a verificare di persona il pessimo stato di carrozze e servizi, ha portato attorno al tavolo, il 20 gennaio, l'assessore lombardo ai Trasporti, **Raffaele Cattaneo** e il direttore della divisione passeggeri di Trenitalia, **Giancarlo Laguzzi**. Dati alla mano, i pendolari lombardi hanno dimostrato l'inefficienza del trasporto a fronte di un aumento spropositato della spesa. Dall'altra parte del tavolo tante promesse di interessamento, ma nessuna risposta concreta. Anzi, alla minaccia di Cattaneo di non rinnovare il contratto di servizio scaduto a dicembre, Trenitalia ha risposto sottolineando che, in assenza del rinnovo, il servizio sarà garantito solo per pochi mesi. Distanti anche le posizioni sulle tariffe: secondo la Regione Lombardia 200 euro all'anno (in aggiunta all'attuale abbonamento) per salire pure sugli Eurostar, 1.300 euro secondo Trenitalia. E così l'intesa di massima, sottoscritta lo scorso 28 novembre, si è rivelata priva di valore concreto.

Pendolari a piedi, allora? Intanto, certamente, alle prese con la calcolatrice. Se prima della "rivoluzione", infatti, con una spesa trimestrale di 250 euro il viaggiatore poteva salire su tutti i mezzi di trasporto della Lombardia – compresi Intercity, battelli e mezzi pubblici di Milano – oggi deve sborsare 116 euro al mese per l'abbonamento Eurostar (valido su una sola tratta e che non consente di salire a bordo di treni di categoria inferiore), più 30 euro di tessera per i mezzi pubblici milanesi. Oppure deve acquistare l'abbonamento regionale ed Eurostar al costo di 122 euro al mese più la tessera di 30 euro. O, ancora, finché c'è, tenersi stretta la Carta regionale trasporto e continuare a spendere 83 euro al mese per un servizio più lento. Nel migliore dei casi, insomma, un aumento di oltre il 100 per cento per un servizio peggiore. Sembrano solo numeri, ma sono cifre che pesano su bilanci e fatiche di tante famiglie italiane.

Annachiara Valle

PREVISTI 1.000 TRENI REGIONALI

L'età media del materiale, tenendo in conto di locomotori, carrozze e treni elettrici, è di circa 23 anni. Il Piano industriale delle Ferrovie dello Stato 2007-2011 prevede un programma di investimenti futuri nel trasporto regionale per l'acquisto di 1.000 nuovi treni per i pendolari, con un costo totale di ben 6,5 miliardi di euro. Inoltre, dovrebbero essere acquisiti 50 treni ad alta velocità, con un costo di 2 miliardi di euro.

Intanto i pendolari viaggiano spesso sulle vecchie Gran comfort, prodotte a partire dal 1972, anche se negli ultimi tempi sono stati introdotti 100 Minuetto, 308 Vivalto e 99 Taf, quest'ultimi con un'età media di sette anni. Il ritardo nel rinnovo del parco rotabile è notevole. D'altra parte, le Ferrovie, grazie alla politica del "francescano" Mauro Moretti, hanno sfiorato il pareggio solo nel 2008, ma i debiti accumulati sono 9 miliardi di euro e gli interessi passivi 400 milioni di euro all'anno. Secondo, l'ultima relazione della Corte dei conti, sul bilancio dello Stato sono già stati caricati 40 miliardi di euro.

g. a.

SE MANCA IL CONTRATTO

Al momento il contratto di servizio che garantisce il trasporto locale è stato sottoscritto da Emilia Romagna, dalla Provincia di Trento e da quella di Bolzano, mentre è in dirittura d'arrivo il Friuli Venezia Giulia. «Grazie ai finanziamenti previsti dal Governo», precisa Trenitalia, «contiamo di chiudere la partita, con la gran parte delle Regioni, entro Pasqua. Non nascondiamo difficoltà con la Lombardia, Regione che sta valutando eventuali soluzioni alternative».

Numeri che non quadrano

- **2 milioni** i pendolari che ogni giorno utilizzano il treno per recarsi al lavoro, a scuola e all'università.
- **50 euro** al mese la spesa per percorrere una distanza media di 25 chilometri; in auto costa 4 volte di più.
- **+ 14,5%** la percentuale di pendolari che, secondo il Censis, tra il 2001 e il 2008 ha scelto il treno.
- **7.000** treni al giorno di spostano dai piccoli ai grandi centri e viceversa per trasportare i pendolari.
- **0,11 euro** al chilometro è quanto ricava dalle tariffe Trenitalia, contro i 22 centesimi delle ferrovie francesi.

FERROVIE
IL RACCONTO DI ALCUNI VIAGGI SULLA TRATTA TORINO-MILANO

QUELLA "FRECCIA ROTTA" CHE MANCA IL BERSAGLIO

Centinaia di pendolari ogni mattina sul treno "veloce". Ritardi, guasti, affollamento sono all'ordine del giorno.

L'hanno ribattezzata *Freccia rotta*. Un gioco di parole scontato, ma praticamente inevitabile dal momento che, di tante emozioni promesse, il fiore all'occhiello di Trenitalia ne garantisce con relativa costanza una, l'unica non reclamizzata perché per nulla ambita: quella legata al disservizio, ritardi cronici in testa. Così, almeno, sulla tratta Torino-Milano. Così, almeno, a gennaio.

Una nutrita pattuglia di pendolari confidava in un vero salto di qualità. È quella che, da tempo, ogni mattina si ritrova assonnata a Porta Nuova, nel cuore del capoluogo piemontese, oppure, qualche minuto più tardi, a Porta Susa. Impiegati e funzionari del gruppo bancario Intesa-San Paolo, dipendenti della Toro Assicurazioni acquistata tempo fa dalle Generali, esperti di società che garantiscono consulenza informatica: gente, insomma, che lavorava a Torino e che, trasferita, ora ha l'ufficio a Milano, pur continuando ad abitare nella città della Mole; gente che per via di un buon stipendio o grazie a particolari accordi aziendali può comunque permettersi quel tipo di treno. Gente, in ogni caso, che deve rispettare un orario.

La prima amara sorpresa è arrivata nell'autunno scorso. Fino al primo novembre 2008 l'abbonamento mensile per l'alta velocità costava, in seconda classe, 128 euro. Se si voleva la certezza di un posto a sedere bisognava comprare un carnet da 40 euro che dava diritto alla prenotazione di 20 tratte. Lavorando cinque giorni alla settimana e quattro settimane al mese, un pendolare aveva mediamente bisogno dell'abbonamento e di due carnet, spendendo complessivamente 208 euro mensili. Poteva scegliere treno e posto attraverso Internet. Una necessità, più che un vezzo, per chi deve andare di corsa.

E il prezzo del biglietto vola

Dal primo novembre 2008 è cambiato tutto. In peggio. L'abbonamento mensile dell'alta velocità è schizzato alle stelle: 230 euro per andata e ritorno in seconda classe. Ogni tratta, poi, necessita di un'apposita prenotazione ciascuna delle quali costa 3 euro e che si può fare solo presso le biglietterie delle stazioni o le agenzie di viaggio. Riassumendo: ora ci vogliono 350 euro per quel che ne costava 208.

Il servizio sarà sicuramente migliore, pensavano i pendolari, specialmente dopo l'entrata in funzione della Freccia Rossa anche tra Torino e Milano. Invece, no. Su blog e giornali le proteste si sono moltiplicate. Noi abbiamo voluto verificare di persona, percorrendo non una ma più volte, sia in un senso che nell'altro, i 153 chilometri di strada ferrata che separano le due città.

Appuntamento, dunque, al binario 16 di Porta Nuova, giovedì 8 gennaio. Il treno ad alta velocità Freccia Rossa 9491 parte puntuale, alle 7,15. Destinazione: Roma Termini, dove l'arrivo è previsto alle ore 12,59; tappe intermedie: Torino Porta Susa (7,26), Milano Porta Garibaldi (8,41), Milano Rogoredo (9,01), Bologna Centrale (10,05), Firenze Santa Maria Novella (11,09). Tutto sembra filare liscio nonostante le forti nevicate dei giorni precedenti. Alle 8,11, però, ci si ferma a Novara, «per un guasto tecnico», annuncia il capotreno, che aggiunge: «avremo 10 minuti di ritardo». In realtà ci si muove lentamente alle 8,25. La corsa finisce, con un fuori programma, a Milano Centrale, alle 8,57.

Un caso, andrà meglio nei giorni successivi... Macché. Lunedì 12 gennaio, ore 7,15, solito binario 16 di Porta Nuova, ancora il treno 9491 Freccia Rossa. Ci si ferma parecchio a Rho, e a Porta Garibaldi si arriva con oltre 10 minuti di ritardo. Al ritorno, se possibile, va anche peggio. Il treno ad alta velocità 9666 delle 17,43 "nasce" a Milano. Il 12 gennaio parte 38 minuti dopo l'orario previsto, «perché non si è riusciti ad avere in tempo la macchina, in riparazione al deposito», dice un ferroviere. «Ovviamente ci scusiamo per il disagio». Ah, be', grazie. Peccato che la temuta legge di Murphy (riguarda la sfortuna, dimostra in chiave ironica che quando una cosa prende una brutta piega non può che peggiorare) colpisce duro anche in ferrovia: a Porta Nuova il treno 9666 dovrebbe entrare alle 19,05. Quel 12 gennaio vi entra, mesto, alle 19,45.

Martedì 13 gennaio ci riproviamo con indomita fiducia. Torino Porta Nuova, ore 7,15, Freccia Rossa 9491, carrozza 7, posto 15. Appena saliti, un intoppo: la porta interna, dalla quale si accede alla vettura, si apre soltanto a forza di braccia. Alle 8,06 ci si ferma a Novara. A correre rimangono le lancette degli orologi. A Porta Garibaldi il ritardo accumulato è di 22 minuti, un'eternità.

Quella fermata fuori orario

Giovedì 15 gennaio, solito treno tra Torino e Milano. Ennesimo stop a Novara, un classico ormai. Ma ci si ferma anche dopo. I mugugni salgono. Il capotreno non è in giornata buona; quando arriviamo finalmente nel capoluogo lombardo sono le 8,57, 16 minuti dopo il dovuto, una figuraccia, e questo probabilmente lo agita al punto da non capire che la scritta "P.a Garibaldi" va letta "Porta Garibaldi" e non "Piazza Garibaldi" come lui invece dice, finendo sommerso dalle battute dei pendolari pronti a scattare verso taxi, tram, pullman o metropolitana.

Trenitalia buca anche la prova d'appello che le avevamo concesso. Giovedì 22 gennaio, il treno 9491 straccia ogni record e si ferma già a Porta Susa. «Scusate. È guasta una porta nella carrozza 7». *Freccia rotta* perde i pezzi, ma non il vizio. Poi, come se non bastasse, ci sono altri due stop imprevisi, uno a Torino Dora e l'altro nella "solita" Novara. A Milano Porta Garibaldi si arriva alle 8,55.

«Non creda che il successivo treno ad alta velocità, il 9661, che parte da Porta Nuova alle 7,55 e passa alle 8,07 da Porta Susa, abbia performance migliori, anzi», conclude Marco, una laurea in Scienze dell'informazione, pendolare dal gennaio 2008: «Il 9661 ha unicamente nove carrozze. Stracolme. Ci si arrangia. I più fortunati viaggiano nel vagone ristorante, alcuni si accucciano nel vano portabagagli, altri stanno in piedi. Molti si portano un seggiolino da casa. L'unica cosa certa è il ritardo. Noi arriviamo a Milano Centrale sempre dieci minuti dopo il previsto. Talvolta ci si mette anche di più».

Alberto Chiara

MA COSTA CHIEDERE INFORMAZIONI?

«È davvero incredibile che Trenitalia continui a far pagare 30 centesimi di euro alla risposta più 54 al minuto agli utenti che chiamano da un telefono fisso il suo call center (al numero 89.20.21) per ottenere informazioni oppure per effettuare acquisti o cambi di prenotazione». La denuncia arriva dall'Unione nazionale consumatori, che chiede un intervento del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti volto ad eliminare il balzello.

«Ci chiediamo se sia legittimo che un'azienda che eroga un servizio pubblico in regime di monopolio», continua l'Unione consumatori, «possa lucrare su un servizio così importante come fosse una cartomante o un venditore di numeri al lotto. Oltre tutto, dall'aprile 2007, per accedere alle numerazioni che iniziano con 892 bisogna richiedere pure l'abilitazione all'operatore telefonico». Al momento nessuno ha dato risposte.

g a.

<http://www.stpauls.it/fc/0905fc/0905fc45.htm>

FERROVIE

TRENITALIA: «FACCIAMO IL POSSIBILE MA LE REGIONI NON PAGANO»

E SE IL TRENO È IN RITARDO È COLPA DEL PENDOLARE

I contratti di servizio con gli enti locali sono scaduti nel 2007.

Le Fs: «Abbiamo garantito comunque il trasporto».

Più volte, il rigoroso amministratore delegato delle Fs ed ex sindacalista della Cgil, **Mauro Moretti**, ha spiegato fino a sgolarsi che il «servizio si fa se qualcuno paga». In questo caso, il riferimento è alle Regioni.

Ma la "coperta" dei finanziamenti è troppo corta, così disservizi e ritardi sono la regola. Ecco che cosa risponde Trenitalia alle nostre domande.

- **Qual è il giudizio delle Fs sulla qualità dei servizi regionali?**

«Se dovessimo valutarli in rapporto ai corrispettivi pagati dalle Regioni, diremmo che sono più che adeguati. Il ricavo unitario per il servizio regionale è in Italia la metà di quello incassato dalle ferrovie tedesche e francesi e, addirittura, è inferiore del 30-40 per cento rispetto a quello dei bus extraurbani italiani. Ogni mese facciamo una indagine sul comfort, sulla puntualità dei convogli... e raggiungiamo quasi sempre la sufficienza. Vuol dire che c'è da migliorare. Ma il livello del servizio sarebbe migliore se solo ricevessimo le risorse necessarie a garantirlo. È dal 2000 che il finanziamento del trasporto locale è stato affidato alle Regioni, ma le loro risorse coprono un terzo dei costi del servizio. Dal dicembre del 2007, data di scadenza dei contratti di servizio con le Regioni, Trenitalia ha comunque garantito il servizio per i pendolari».



Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, brinda alla partenza della prima Freccia Rossa sulla linea ad alta velocità Milano-Bologna inaugurata il 13 dicembre del 2008 (foto La Presse).

- **Perché non rispettate la composizione dei treni regionali, così come denunciato dalla Regione Lombardia?**

«In assenza di un contratto di servizio (scaduto da 13 mesi), non esiste una composizione, un parametro, uno standard da rispettare. Ma anche qui – nonostante incertezze e inadeguatezza di risorse - abbiamo cercato di rispondere alle esigenze dei viaggiatori».

- **A che cosa è dovuto il degrado del materiale rotabile?**

«I treni non sono degradati, spesso sono vecchi e in alcuni casi oggetto di stupidi atti vandalici. Ne registriamo a decine. Nel Lazio, un episodio al giorno: vetri rotti, estintori svuotati sui sedili, tappezzerie strappate...».

- **Perché i pendolari arrivano in stazione e il treno è soppresso?**

«Su quasi 7.000 treni regionali al giorno può accadere. È previsto che possa succedere anche nei contratti di servizio. Comunque il problema è sempre lo stesso: l'età del materiale rotabile. Abbiamo alcuni treni con carrozze di quasi 30 anni alimentate a batteria. Basta un calo di tensione improvviso a creare difficoltà e intoppi insuperabili».

- **Le Regioni sostengono che il servizio fornito è inferiore a quanto stabilito nel contratto con Trenitalia...**

«Non è così. L'azienda propone a ogni amministrazione regionale il catalogo dei servizi. Spetta a loro scegliere il tipo di treno, il numero di carrozze, la frequenza delle corse, persino quante biglietterie e presidi di assistenza tenere aperti sul territorio di competenza. Ciò che si paga copre i costi e remunera appena il capitale investito».

- **Che impegni si assume Trenitalia di fronte a due milioni di pendolari?**

«Il trasporto regionale è una priorità per tutto il Gruppo Fs. Nonostante le difficoltà finanziarie, la puntualità è superiore al 90 per cento. Il vero problema resta nelle ore di punta a ridosso dei nodi delle grandi città. Un treno che nelle ultime sei fermate ha difficoltà a far scendere e salire i viaggiatori, perché affollato, perde in stazione anche tre minuti. Sei per tre fa 18 minuti di ritardo...».

Giuseppe Altamore

Beppe Pinto

Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza
TRENITALIA