



# Tav, pendolari in rivolta «Treni regionali più lenti È l'effetto Frecciarossa»

*Nuovo orario, tagli e sorprese. Si corre ai ripari*

di GABRIELE MORONI

— MILANO —

**ALTA VELOCITÀ** anno zero o forse uno. L'anno della rivoluzione. Da domenica 65 minuti sul treno Frecciarossa da Milano a Bologna, 3 ore e 30 da Milano a Roma e fra un anno in 3 ore, Milano-Napoli in 4 ore e 50. «La nuova grande metropolitana che l'Italia ha a disposizione per collegare le grandi città del Paese», sintetizza l'amministratore delegato delle Ferrovie, Mauro Moretti. Vantaggi. Ma per tutti? La mappa delle riserve e delle critiche si disegna a macchia di leopardo chiazando la penisola, si innesta su situazioni locali. In Lombardia un lungo elenco di criticità accompagnerà, il 14 dicembre, l'entrata in vigore del nuovo orario e il debutto dell'Alta velocità: allungamento dei tempi di percorrenza di più di un convoglio; disagi provocati dalla circostanza che alcuni treni partiranno da Milano Porta Garibaldi o ci arriveranno; il mancato sfruttamento, in assenza di nuovi convogli che nessuno si decide ad acquistare, della «tracce» lasciate libere dall'Alta velocità.

**UNA RISERVA** condivisa anche dai pendolari di Piacenza, che la rendono pubblica sul loro sito: anche se col 14 dicembre la tratta viene liberata da tutti gli Eurostar, i treni regionali o interregionali vedranno allungati i loro tempi di percorrenza. Da Reggio Emilia a Bologna, soprattutto negli

orari mattutini dei treni pendolari, i tempi saliranno da 50 a 63 minuti. Alcuni treni vedranno modificati i loro tempi, ormai consolidati da una consuetudine ultradecennale che li aveva radicati nelle abitudini.

**PARLIAMO** di Intercity. Con l'orario 2008 saranno necessari 2 ore e 1-7 minuti da Milano a Bologna, 1 ora e 30 da Milano a Torino Porta Susa, 1 ora e 38 da Ancona a Pescara, contro i vecchi orari: rispettivamente, 1 ora e 57, 1 ora e 24, 1 ora e 19.

Trasferiamoci sugli Interregionali. Occorrevano 1h34 sulla Milano-Torino e 1h50 sulla Milano-Genova, oggi si parla di 1h45 e 1h53/2h09.

Un'Italia ferroviaria che non viaggia veloce, che rallenta, segna e cede il passo di fronte a quella che procede di corsa.

La replica di Trenitalia scatta puntuale. Non è vero che si avrà un allungamento generalizzato dei tempi di percorrenza dei convogli regionali e degli Intercity. Negli orari di punta, sulla tratta di 71 chilometri Milano-Piacenza, verranno recuperati dai 4 agli 11 minuti di percorrenza.

**AI TRENI** è stata affidata una «missione» specifica: quelli metropolitani e regionali fermeranno ogni 15-20 chilometri, alcuni Intercity e gli Eurostar City uniranno i capoluoghi di provincia e fermeranno ogni 50-70 chilometri,

gli Eurostar e gli Eurostar AV collegheranno le città più importanti. Per questa ragione gli Eurostar non fermeranno dovunque, mentre sono state velocizzate le linee più frequentate.

A ogni linea e a ogni mercato il treno lungo la direttrice adriatica (velocità 200 km/h) sono stati dedicati gli Eurostar City recuperando gli Etr 500 (costruiti fra il 1995 e il 2007) per destinarli alle linee AV a 300 km/h.

**DA ROMA**, dai vertici delle Ferrovie, viene disegnato uno scenario: il progressivo trasferimento dei treni destinati all'Alta velocità decongestionerà le linee convenzionali dove oggi si viaggia in un regime di promiscuità, dove un treno regionale fa da tappo al treno veloce o è costretto a bloccarsi per consentirne il passaggio. Più «tracce» verranno liberate lungo i binari. A questo punto saranno le Regioni a ricevere la palla e a decidere gli stanziamenti da destinare al trasporto pendolare.

**ALTA VELOCITÀ** e trasporto locale. Sarà la dialettica sui binari del terzo millennio. Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli, si inserisce per assicurare che la linea AV Milano-Bologna non avrà ripercussioni sul trasporto locale, dal momento che «è stata discussa con le Regioni Lombardia ed Emilia-Romagna, gli enti locali e i comitati pendolari delle due Regioni al fine di rendere quanto più possibile neutro l'impatto del nuovo sistema Alta velo-



città con i servizi pendolari».

**LE CRITICHE**  
**«Meno Intercity**  
**sulla linea storica**

**Allungati i tempi**  
**di percorrenza»**

**IL COMPROMISSO**  
**Trenitalia tratta**

**con le Regioni: «Ma**  
**tocca a loro tutelare**  
**le tratte locali»**



OGGI ONLINE SU   
Quotidiano.net

**TRENI LUMACA**

E' capitato anche a te  
di prendere un treno  
che non arriva mai?  
Raccontaci le tue esperienze  
di pendolare, clicca su

[www.quotidiano.net](http://www.quotidiano.net)



**TERMINI L'ad**  
delle Ferrovie,  
Mauro Moretti (Ansa)

**Tariffe agevolate agli abbonati**  
**«Così prenderete l'Eurostar»**

— ROMA —

**ABBONAMENTO** ad hoc per i pendolari che utilizzano Eurostar e l'Alta Velocità. Abbonamenti Intercity, Eurostar, Eurostar City e AV con una «estensione regionale», con una maggiorazione del 5 per cento, per viaggiare sulla tratta prescelta usando indifferentemente sia i treni regionali che i convogli veloci. L'accordo è già stato raggiunto in Emilia-Romagna e Lombardia, mentre sta per essere definito in Piemonte, Veneto, Toscana, Umbria, Campania e Puglia. Secondo Trenitalia, la velocizzazione dei servizi trasforma le abitudini degli italiani creando una nuova figura di pendolare tra grandi città, che si muove quotidianamente e che necessita di treni veloci e di mercato (ossia non finanziati né dallo Stato né dalle Regioni).