

Buongiorno, lentezza il treno visto da chi viaggia

Indagine di Altroconsumo: il 64% dei treni arriva con un ritardo di oltre mezz'ora

di *VINCENZO FOTI*

La Repubblica, 26 Febbraio 2009

Le ferrovie italiane viaggiano a due velocità. Da un lato i superveloci "Frecciarossa", all'occorrenza capaci di forti anticipi, dall'altro treni vecchi, sporchi, stipati all'inverosimile e in perenne ritardo. Non solo i regionali, ma anche gli Espressi, Intercity, Eurostar ed Eurostar City.

Secondo un'inchiesta di Altroconsumo condotta dal 20 al 24 dicembre 2008 e dal 3 al 6 gennaio 2009, su 571 convogli monitorati in partenza da Bologna, Milano e Torino per Bari, Bologna, Napoli, Reggio Calabria e Roma, il 64% è arrivato in ritardo (Frecciarossa compresi) con una media di 37 minuti, più di mezz'ora di maggior permanenza a bordo. Gli orari di arrivo dei treni sono stati registrati nelle stazioni di destinazione dalle 7 alle 20.

L'introduzione della flotta dei "Frecciarossa" (un gruppo di ETR 500 già in servizio da alcuni anni) ha causato una sostanziale riformulazione dell'orario di Trenitalia; questo cambiamento, se da un lato favorisce i bolidi su rotaia, dall'altro peggiora ulteriormente le condizioni dei pendolari. Treni soppressi, orari penalizzanti per i lavoratori, tempi di percorrenza diluiti, regionali dirottati verso stazioni periferiche costituiscono il prodotto di un sistema ferroviario schizofrenico, in cui neppure il nuovo scenario della 'metropolitana d'Italia riesce a ridimensionare l'eterno problema dei ritardi.

Le linee ad alta velocità sono collegate alle principali stazioni attraverso i cosiddetti 'nodi', punti di confluenza con le linee tradizionali, dove le nuove tecnologie cedono il posto a quelle più vecchie sia per quanto riguarda il distanziamento dei treni che per quanto concerne la regolazione del traffico. "I problemi - sostiene Giorgio Dahò, coordinatore dei comitati di pendolari della Lombardia - iniziano quando i treni veloci, cui viene data la precedenza, si immettono nella linea normale. Ci sono nodi urbani importanti dove si viaggia ancora a 30 chilometri all'ora. Vecchie procedure, scambi obsoleti e poche risorse sono all'origine dei disagi e dei ritardi. Mentre si è investito sulla velocità - che interessa solo un viaggiatore su dieci - nulla è stato fatto rispetto alla capacità della rete".

Come se non bastasse, oggi un pendolare rischia di pagare il 60-70% in più al mese a causa del cambio di categoria dei treni. Sulla Milano-Bologna gli ES (Eurostar) sono diventati AV (Alta Velocità), mentre gli ICplus (Intercity Plus) hanno ceduto il posto ai nuovi ESCity (Eurostar City). Insomma, i treni di fascia più bassa spariscono per fare spazio ai convogli più costosi. Lo stesso si è verificato al Sud: gli attuali Intercity Notte 751 Milano-Reggio Calabria e 761 Torino-Reggio Calabria qualche anno fa erano treni espressi (numeri rispettivi 831 e 811) e costavano molto meno. Sempre sulla Milano-Bologna, chi vuole arrivare prima deve per forza spendere di più.

Secondo i calcoli di Altroconsumo, con l'Alta Velocità si risparmiano sì 65 minuti rispetto a un Intercity Plus normale, ma il costo sale di 15 euro, per un totale di 35 euro in seconda classe. Chi vuole spendere meno deve scegliere un tradizionale Intercity, che costa 11 euro in meno dell'unico Eurostar rimasto e impiega anche sette minuti in meno. I pendolari protestano anche per la rigidità delle tariffe: in caso di necessità, un abbonamento ESCity non può essere utilizzato per un treno di

categoria inferiore - come un regionale - se non corrispondendo ulteriori differenze, alla faccia della flessibilità.

Nell'indagine di Altroconsumo 34 dei treni considerati, quasi tutti diretti al Sud, hanno avuto ritardi superiori alle due ore. Per alcuni di essi non si tratta di imprevisti, ma di disservizi cronicizzati, come nel caso dell'espresso 1921 "Trinacria" Milano-Palermo (ritardo massimo tre ore e 20 minuti), o dell'Intercity Notte 751 "Tommaso Campanella" Milano-Reggio Calabria (ritardo massimo due ore e 53 minuti).

I treni notturni, finanziati dal governo, vengono poco considerati dalle Fs e soffrono di guasti cronici per la vetustà dei mezzi che li compongono. Per esempio, in estate può capitare che intere sezioni di treno vadano avanti e indietro senza aria condizionata soffocando i passeggeri per giorni e giorni. All'arrivo, nonostante le innumerevoli ma inascoltate segnalazioni del personale di bordo, il guasto non viene mai riparato definitivamente. Si rimedia alla bell'e meglio fino alla prossima protesta. Fin quando la rabbia non esplode e si pretende, giustamente, la sostituzione della carrozza provocando però ulteriore ritardo. Lo stesso vale per gli Eurostar in viaggio fra Roma e la Calabria, con i bagni puntualmente inservibili: qualche capotreno è stato costretto persino a prolungare la sosta nelle stazioni per 'emergenza WC'.