

Sporcizia, ritardi e stress “E ora risarcite i pendolari”

I giudici: danno esistenziale. Pronte centinaia di cause

DAL NOSTRO INVIATO
MICHELE SMARGIASSI

PIACENZA— Se i pendolari un giorno si ribelleranno al loro tiranno, succederà subito dopo queste parole: «Trenitalia si scusa per il disagio». Al binario tre della stazione di Piacenza saltano i nervi: occhi al cielo, mano al cellulare, «Arrivo tardi», «Possiamo rinviare l'incontro?». L'Intercity 752 per Milano è annunciato con venti minuti di ritardo. Si rivelano poi 25, e anche questo fa imbestialire, pure i cinque minuti ti nascondono, in questa vita già stretta. I giornali, con i titoli agghiaccianti su Viareggio. «È orribile, ma è fuori dall'ordinario», dice Cinzia, infermiera, «mentre nessuno si scandalizza del disastro quotidiano dei treni, uno stillicidio che ti logora la vita». Un tale con bici rossa cerca il regionale delle 9.43 per Milano, sul pannello c'è scritto binario 3, ma al 3 c'è l'Intercity in ritardo, stessa destinazione, binario, orario ma treno sbagliato, se sali è multa. «È al cinque!» grida una donna che ha captato un annuncio. Corsa al sottopassaggio, fiatone, volti grondanti. Tanto sul treno l'aria condizionata sarà rotta.

«Trenitalia si scusa per il disagio»: affermazione che suona falsa come la voce che la pronuncia. Trenitalia non spreca fiato per scuse che non risarciscono nulla: le affida a un lettore automatico. Obama c'invia l'alta velocità, ma il resto, quasi il 90 per cento dei treni quotidiani, è un calvario di lentezza, sporcizia, afa.

Piacenza è il perno della Milano-Bologna, linea che doveva essere miracolata: col tracciato ultraveloce, il vecchio dove valibrarsi per più treni locali più puntuali.

Falso. I treni sono quelli di prima, e viaggiano più lenti: dal 13 dicembre l'orario («irricevibile» per l'assessore regionale Peri) ha istituzionalizzato i vecchi ritardi aggiungendo da due fino a sei-otto minuti. Ma i treni sfiorano lo stesso: dopo iniziali miglioramenti, in maggio (per il sito *FerrovieER* della Regione) il treno puntuale su questa tratta sono scesi sotto il livello pre-Tav (87% contro l'88 di gennaio 2008). Le ri-

levazioni autogestite del comitato “Fuori servizio” di Reggio Emilia danno cifre più allarmate: un treno su due in ritardo, il 16,5% oltre i 15 minuti. Le cifre ufficiali di Trenitalia invece sono ottimiste: ritardi in calo dal 2006, 91 treni puntuali su cento. Ma è una battaglia platonica: i viaggiatori locali e gli abbonati non hanno mai diritto a rimborsi. Del resto, ai benvenuti dell'alta velocità non va meglio: per *Altroconsumo* il 16% degli Eurostar arriva con più di un quarto d'ora di ritardo.

Alla stazione di Modena non c'è più lo sportello reclami. L'avevano ribattezzato

Customer Care, poi l'hanno chiuso, coerenti, perché alle Fs di questi *customer squattrinati* non gliene può *care* di meno. Non sono clienti paganti, sono passeggeri della mutua, spesati dalle regioni con milioni di euro in “contratti di servizio” per servizi scadenti. Per Trenitalia però non pagano abbastanza: un mese fa minacciò il governatore ligure Burlando di tagliargli 8 treni al giorno se non avesse aumentato di 2,3 milioni di euro il finanziamento. Intanto i “Frecciarossa” dell'efficiente ad Moretti vincono la corsa con gli aerei, ma le sue lumache grigie le prendono da uno *scooter*:

la velocità media dei convogli sub-metropolitani è di 37,2 km orari (in Germania 48).

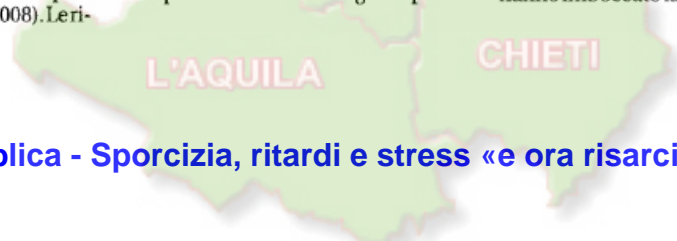
E che treni, ragazzi. La manutenzione spesso sono solo i cartellini gialli “porta non utilizzabile”. La rivista *Soldi&Diritti* ha constatato che da Roma Termini 6 treni su 8 partono con almeno una porta rotta. Che comporta affollamento e ritardi: è un circolo vizioso, il degrado delle ferrovie. Contagia anche gli sforzi migliori. Eccoci sul regionale 2124 Bologna-Piacenza, carrozze nuovissime, in tre l'aria condizionata non va, due bagni su cinque fuori uso (per seicento posti), eppure è un *Vivalto* a due piani, un moderno «treno ad alta capacità» (come la vescica di chi ci sale).

Quanto alla pulizia, dopo la crisi delle zecche del 2005, che costò a Fs 630 milioni in disinfestazione, non si registrano altre invasioni di insetti, ma non c'è da giurarsi sui microbi. La Federconsumatori di Bergamo ha convinto gli ispettori dell'Igiene a salire sui treni, referto: «Situazione critica per sedili, vetri, pavimenti, bagni, microclima». Secondo un'indagine 2008 di Codacons, il 38% degli Intercity viaggia con sedili sporchi e il 18% con bagni impraticabili.

Ma qui, per una volta, Trenitalia non ha colpe: da un anno cerca di liberarsi di una ventina di appaltatori inefficienti in sette regioni, ma quelli hanno fatto resistenza a suon di ricorsi al Tar. Così la settimana scorsa il sindaco di Seriate (Bergamo), Silvana Santisi, ha scritto «indignata» che «da una verifica personale le carrozze presentanosangue, siringhe, finestrini rattoppati con nastro adesivo: uno non ha retto a tanta riparazione ed è caduto sulla testa di un passeggero».

Sotto il parallelo di Roma, dove le regioni pagano poco, finiscono le carrozze scartate, che *Altroconsumo* chiama «treni ad alta vetustà». In Sicilia ci mettono fino a 15 ore per 400 chilometri. A Bologna vedo arrivare l'Ic Lecce-Bolzano con 105 minuti di ritardo, «un guasto a San Severo»; dietro i finestrini facce stanche e accaldate. Nel '97 il presidente Fs Giancarlo Cimoli, che poi lasciò con una buonuscita di 6,7 milioni di euro, promise «aria condizionata su tutte le carrozze». Qui l'aria c'è, ma a condizione che l'impianto funzioni, e non funziona; però i finestrini sono blindati perché «questa carrozza è climatizzata». Così qualcuno ha spaccato le serrature, mica si può asfissiare come hanno rischiato i passeggeri del Lamezia-Roma il 14 giugno scorso, due ore a cuocere sotto il sole. «Salga», m'invita un ragazzo affacciato, «tanto con questi ritardi il controllore non passa mai: o si vergogna o ha paura».

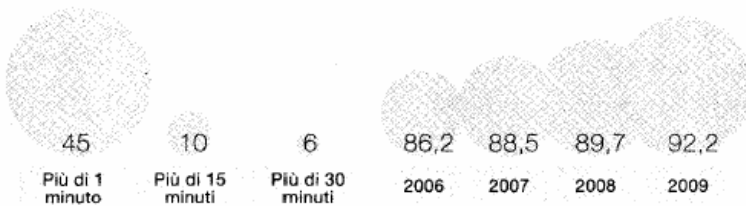
Comprensibile: la pentola bolle. La settimana scorsa l'Associazione funzionari di Polizia ha paventato possibili «problemi di ordine pubblico per il degrado del trasporto ferroviario nel Lazio». A Genova Brignole i pendolari sono scesi sui binari coi fumogeni gialli contro i ritardi di «Trenitalia». Qua e là balenano timidi tentativi di scippo del biglietto. Ma c'è anche la via legittima, e forse riserverà sorprese. I giudici di pace cominciano a riconoscere ai pendolari tartassati il “danno esistenziale”: il primo caso a Genova nel febbraio 2008, per un'ora e mezzo di ritardo. Pochi mesi dopo, a Milano, per la prima volta un giudice ha considerato il biglietto del treno per quel che è, un regolare contratto di viaggio soggetto al diritto commerciale, disapplicando le «clausole vessatorie» dell'unilaterale regolamento Fs. Dall'inizio dell'anno, solo in Lombardia, una trentina di persone hanno imboccato la strada del tribunale. A



Bergamo, annuncia Dante Goffetti del comitato "Ultimotreno", è in arrivo la causa civile collettiva di venti pendolari con anni di disagi documentati. Se il Parlamento approverà la *class action*, per Trenitalia l'orizzonte giudiziario si fa grigio, «ci sono centinaia di cause già pronte a partire». A Cernobbio, lo scorso 4 aprile, il presidente delle Ferrovie Innocenzo Cipolletta ha chiesto scusa ai pendolari per «il servizio non adeguato». Chissà se aveva lo stesso tono gelido del messaggio che echeggia in tutte le stazioni.

I ritardi

Treni alta velocità in ritardo, dati in % secondo Altroconsumo



Treni in orario

Dati in %, secondo Trenitalia

I guasti

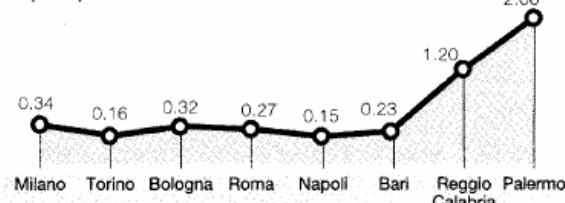
Numero di porte fuori servizio sui treni

Stazione	su 8 treni	ancora guaste dopo giorni:
Roma Termini	6	2
Bari Centrale	7	6
Torino Porta Nuova	7	7
Bologna Centrale	3	2
Milano Centrale	5	3
Napoli Centrale	5	3

Fonte: Soldi&Diritti 2007

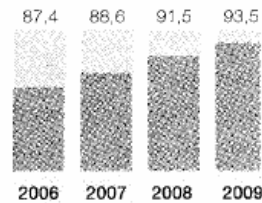
I ritardi nelle stazioni

Ritardi % medi all'arrivo secondo Altroconsumo In (h.min)



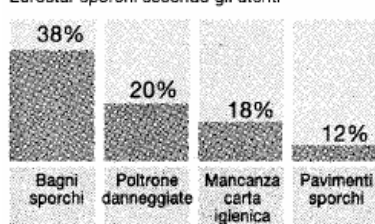
Alta velocità

Puntualità secondo Trenitalia Dati in %



La pulizia

Eurostar sporchi secondo gli utenti



“Viareggio è fuori dell'ordinario, mentre nessuno si scandalizza del disastro quotidiano dei treni, uno stillicidio”

I casi



1,5 ora

IL RITARDO
A Genova, il 23 febbraio 2008, il giudice di pace riconosce a un pendolare il “danno esistenziale” con un rimborso di 100 euro. Il treno Genova-Torino era rimasto bloccato per un guasto

3000

EURO
A Milano il giudice condanna Trenitalia a un risarcimento di 583.60 euro più le spese di 2.400 euro. All'andata il viaggio a Parigi aveva riportato 5 ore di ritardo, al ritorno arrivo in una stazione diversa

2500 euro

DOPPIO DANNO
Per una serie di ritardi ai danni di un pendolare sulla Piacenza-Milano il giudice riconosce il “danno fisico e psicologico” con rimborso di mille euro più le spese legali (1500)

1

CLASSE
Pendolare di Treviglio (Bergamo) con abbonamento di prima classe per Milano costretto spesso a viaggiare in seconda. Il 25 giugno 2009 il giudice ordina il rimborso della differenza

CALVARIO QUOTIDIANO

Sono sempre più numerosi i pendolari che chiedono risarcimento danni per i disagi causati dalle Ferrovie: e i giudici dicono sì

