

Frecciarossa, partenza lenta: il 70% in ritardo

Dossier al pm: su 420 treni monitorati, 300 hanno sfiorato. Ma Trenitalia: solo 1 su 4 sopra i 15 minuti

LORENZA PLEUTERI

TORINO — «Roma-Milano» in meno di tre ore, continua a promettere la martellante campagna pubblicitaria di Trenitalia. Ma gran parte dei Frecciarossa in corsa lungo la penisola, nella fase di avviamento della "rivoluzione" dell'alta velocità, non è stata all'altezza delle promesse e degli impegni. E non solo per colpa del maltempo. Lo raccontano i primi dati elaborati nell'ambito dell'inchiesta conoscitiva aperta a Torino, epicentro dei dissesti e delle proteste, dal sostituto procuratore Raffaele Guariniello. Il magistrato di battaglia, sempre attento ai problemi dei consumatori e alle questioni legate alla sicurezza, ha dato alla Polfer il compito di raccogliere i dati relativi a un robusto campione di treni veloci, zoomando sui primi dieci giorni di servizio, prima di Natale.

Le corse in linea con le tabelle di marcia — la massima puntualità — sono state meno di una ventina, secondo il dossier nelle mani di Guariniello. Un centinaio degli oltre 400 Frecciarossa monitorati è approdato a destinazione con meno di 15 minuti di ritardo. Oltre 300 invece, stando sempre alla ricognizione fatta dai col-

laboratori del pm, hanno accumulato ritardi superiori al quarto d'ora. E, di questi, 50 hanno sfiorato i tempi di oltre 60 minuti, 30 hanno doppiato la boa delle due ore extra perse, si è arrivati a picchi di 5 ore abbondanti. E tutto è cominciato prima che neve e ghiaccio flagellassero la penisola, due giorni dopo l'inaugurazione in pompa magna e in perfetto orario della linea Torino-Milano.

Trenitalia, nonostante i dati pesanti, continua a difendere le sue ragioni. Allungando il periodo-campione e spalmando le statistiche su un maggior numero di giorni, le percentuali si annacquano. E tuttavia tratteggiano un quadro del quale non c'è da andare fieri. Solo il 25 per cento dei treni fast in corsa dal 13 dicembre al 5 gennaio — dati resi noti ieri dall'azienda — è arrivato al capolinea con più di 15 minuti di ritardo. Altre centinaia di Frecciarossa non hanno centrato l'obiettivo puntualità per meno di un quarto d'ora, anche su tratte relativamente brevi. Ma secondo Trenitalia i ritardi dei treni sotto 15 minuti non sono considerati tali, «per consuetudine europea». E pazienza se centinaia di clienti hanno perso coincidenze o hanno mancato appuntamenti importanti. Anche per i treni super-

veloci c'è una sorta di "quarto d'ora accademico", ammesso, tollerato, escluso dal bilancio.

Numeri e non solo. Lo scopo dichiarato dell'indagine esplorativa di Guariniello — «il ritardo di per sé non ha rilievo penale», allo stato non ci sono indagati né ipotesi di reato — è quello di portare alla luce le cause degli stop e dei rallentamenti, per vedere che cosa c'è davvero dietro e lavorare di conseguenza. Per due ordini di ragioni. La sicurezza, e possibili correttivi. «Successes così — ricordano dallo staff del sostituto procuratore — anche con l'inchiesta sui ritardi aerei: si individuano le origini dei problemi, si studiano e pianificano soluzioni ad hoc». Ma fin qui le indicazioni avute da Trenitalia, nei prossimi giorni chiamata da Guariniello a dare risposte più approfondite, non sono state dettagliate. I motivi dei ritardi, minimi stratosferici che siano, vengono raggruppati in quattro macro-famiglie. Cause interne, cioè inconvenienti tecnici. Cause esterne, sostanzialmente eventi meteorologici; suicidi, incidenti. Cause attribuibili al gestore della rete, Rsi. E cause che dipendono da altri operatori ferroviari, ad esempio la società svizzera Cisalpino o le con-

cessionarie locali.

Dal quartiere generale di Mauro Moretti, l'amministratore delegato di Trenitalia, l'accento viene messo sul bicchiere mezzo pieno — la puntualità di tre quarti dei Frecciarossa o l'"accettabile" quarto d'ora di ritardo — e sulle difficoltà legate alla messa a regime della "rivoluzione alta velocità". Moretti da parte sua ribadisce la tesi già esposta a Repubblica il 18 dicembre scorso, nel pieno della crisi Frecciarossa. «Sono dei guai giovanili — spiegava l'a. d. — il nostro è un sistema così complesso che ha bisogno di rodaggio, di essere provato ora dopo ora, giorno dopo giorno e accompagnato da cure e attenzione dei nostri tecnici. Per fare ciò occorre del tempo: stiamo parlando di mille chilometri diretti ad alta velocità e 110 treni veloci al giorno». Aumentando l'offerta di treni del 40 per cento — aggiungono a Trenitalia — sono state anche inaugurate in contemporanea tre nuove linee Av. C'è stata poi l'introduzione dell'orario invernale. E infine ci si è messo il tempaccio. Con una coda di effetti collaterali. Non sono ancora stati rimessi in rete tutti locomotori fast mandati in manutenzione dopo l'ondata di gelo e i guasti elettrici provocati dalla basse temperature.

