

I pendolari e Milano lontana Si rompono 4 treni al giorno

Caos e disagi sulla rete. «Da quando c'è l'Alta velocità è ancora peggio»

SAN ZENONE AL LAMBRO (Milano) — In questa stazione non si vendono biglietti. Non c'è un addetto delle ferrovie, né una macchina self service. Avendolo comprato prima, il biglietto comunque non si può timbrare: l'oblitteratrice è fuori uso. Per ripararsi dal sole, c'è una sala d'aspetto imbrattata di scritte, con una pozza di urina rappresa in un angolo. Bagni ce ne sarebbero, due. Ma le porte sono sbarrate. Dalla fessura si intravedono due «turche» incrostate e coperte di immondizia. San Zenone al Lambro, 25 chilometri a Sud della Milano dell'Expo, è la più desolata tra le 409 stazioni della Lombardia. È anche un tempio, dedicato alla vita amara dei pendolari. Un esercito di 500mila viaggiatori che si sposta ogni giorno nella regione. Quelli dei vagoni sporchi. Dei ritardi. Delle soppressioni. Il 4 giugno scorso, a San Zenone, il treno delle 7.49 arriva un po' in ritardo. E un giovane pendolare sorride: «Questo non è niente. Saliamo e vi dimostro perché i pendolari sono cittadini di serie B. Anzi, di serie Z. Non ci credete? Basta guardare fuori dal finestrino».

Il gigante che arranca

In viaggio verso Milano. Percorrendo la rete più affollata d'Italia: la Lombardia è attraversata da 1.920 chilometri di binari, oltre un decimo dell'intero Paese. E assorbe il 17 per cento del traffico ferroviario nazionale; 1.800 treni al giorno fra Trenitalia e Ferrovie Nord. Un sistema doppio rispetto alla Svizzera. Organizzato a raggi, con la maggior parte delle 36 direttrici che confluisce su Milano. Sono i numeri di un sistema che lì, intorno alla metropoli-epicentro, sta esplodendo. Ogni mattina i pendolari che raggiungono il capoluogo in treno sono 200 mila. E lo fanno tutti tra le 7 e le 9. Come trasferire in due ore l'intera popolazione di Brescia. Per questo la densità di traffico su Milano è quadrupla rispetto alla media italiana. Esempio: sulla linea da Bergamo i treni viaggiano spesso carichi fino a due volte e mezzo la capienza. Conseguenza: viaggi infernali e rischi per la sicurezza.

Ecco cosa sono le ferrovie lombarde, un gigante con l'acqua alla gola. Un sistema talmente saturo da vivere il punto di rottura come condizione quotidiana. E la rottura, puntuale, arriva. L'ultima, venerdì scorso: «Ho totalizzato 3 ore e 20 minuti per fare i soliti 70 chilometri che di solito copro in 1 ora e 20 — racconta Emilio Bianchi —. Tutti i treni S5, S6 e regionali per Novara, Varese e Domodossola erano in ritardo o cancellati. La cosa peggiore, nessuna informazione». In mezzo al caos, si distingue però una linea netta. Quella che divide una minoranza di «privilegiati» (Freccia Rossa ed Eurostar) e una maggioranza, 90%, di pendolari «abbandonati e arrabbiati».

«L'alta velocità attrae gli investimenti — attacca — i comitati — mentre il trasporto regionale è al tracollo». È per capire la differenza tra le «due caste» che bisogna affacciarsi dal treno partito da San Zenone al Lambro.

La beffa dell'alta velocità

«La vede quella?», sorride il pendolare-guida. «È la Tav. Per noi, la peggiore delle beffe». La nuova linea dell'alta velocità si snoda a pochi metri dai vecchi binari. Il confronto è lì da vedere. Spietato: il Freccia Rossa che parte da Bologna alle 8.24, arriva a Milano alle 9.29. Per percorrere 210 chilometri, impiega un'ora e 5 minuti. Accanto arranca invece il regionale che da San Zenone, dove passa alle 7.59, approda nel capoluogo alle 8.55. Fa un decimo della strada, 25 chilometri. Ma ci mette un minuto in più, un'ora e 6 minuti. «Per anni — attacca Ettore Pittavolini, storico rappresentante dei pendolari Piacenza-Milano — ci hanno promesso che con l'alta velocità la nostra vita sarebbe cambiata». Il ragionamento filava (all'apparenza): i treni veloci si spostano sui nuovi binari, la vostra linea si decongestiona, avrete più servizi e treni più rapidi. «Invece è successo il contrario — sbotta Pittavolini —, i nostri regionali scassati impiegano in media 10 minuti più di prima». Sembra incredibile. Invece è così: sui «nodi», quando al confine di Milano i treni superveloci lasciano i loro binari riservati e si immettono su quelli comuni, hanno la precedenza. E gli altri? Che aspettino.

I guasti quotidiani

Dice la metafora: la Lombardia è una delle locomotive dell'economia europea. Però non tutti sanno che qui, in Lombardia, di vere locomotive se ne rompono in media 3 o 4 al giorno (dati Trenitalia). Dal 2 al 9 maggio, media di 2 guasti al giorno. La settimana prima, più di 4. Significa migliaia di persone bloccate in stazione, o in mezzo ai campi della Bassa. Come accade sul Milano-Pavia dell'8 giugno: quasi un'ora per fare un tragitto di 23 minuti. Davanti a chi perde ore di lavoro, non si può azzardare il ragionamento che le performance attuali di Trenitalia (rispetto ai 1.264 treni al giorno) sono in miglioramento: nella settimana orribile del trasporto lombardo, la prima di gennaio 2008, andarono in tilt quasi 9 locomotive al giorno. E qui il male dei mali. Trent'anni di mancati investimenti hanno lascia-

to in eredità un parco treni con età media di 27 anni (Trenitalia) e 32 anni (Ferrovie Nord). Dei 105 nuovi treni acquistati dalla Regione, con una spesa di 787 milioni, finora ne sono stati consegnati soltanto 39. E dall'anzianità dei mezzi discende una serie di conseguenze disastrose. Primo, la sporcizia. Tanto che tra le pendolari cir-

cola un comandamento: mai pantaloni bianchi. «Altrimenti ti presenti in ufficio con l'ombra marroncina dei sedili sul sedere». Ancora: «In estate l'incubo è il treno-forno — spiega Giorgio Dahò, rappresentante dei comitati lombardi —. I problemi con i condizionatori sono all'ordine del giorno. Almeno ci permettessero di riaprire i finestrini che sono stati sigillati». Inconvenienti peggiori: il Milano-Laveno del 18 maggio si ferma a Morosolo, le porte però non si aprono, il treno riparte con i passeggeri «prigionieri».

Il fronte della protesta

È stato un inverno di sciopero bianco dell'abbonamento e sciopero vero del biglietto (da Novara a Magenta). Ora parte l'estate delle battaglie legali. Causa pilota: a fine 2008 il giudice di pace ha riconosciuto il «danno esistenziale» a un pendolare piacentino. Come quella, sempre da Piacenza, altre 6 azioni sono partite e 27 scatteranno a breve. Qualcuno sta andando oltre: «A giorni depositeremo le nostre cause al tribunale civile», racconta Matteo Casoni, del comitato in *Ora*rio Mantova-Cremona-Milano: saranno più di trenta azioni legali, in accordo con Federconsumatori, fatte da viaggiatori di Cremona, Piadena, Pizzighettone. Infine, l'avvocato Angelo Musicco depositerà oggi gli atti di tre cause al giudice di pace di Milano, Lodi e al Foro del consumatore. «Il pendolare — spiega Musicco — è schiacciato da un potere che lo fa vivere male e se ne disinteressa». È la pseudo-class action che sale in ordine sparso dalla pancia della Lombardia. Le ultime tre cause arrivano da San Zenone al Lambro. Stazione desolata. Per pendolari che si ribellano.

Gianni Santucci

» Il direttore artistico

«Pronto a lasciare l'auto se diventeranno puntuali»

Pendolare in treno lo è stato: «Quando studiavo a Milano e nei primi anni di lavoro». Poi è passato all'auto: «Era una notte di tanti anni fa, mi ritrovai a correre in mezzo ai binari della stazione Centrale di Milano per prendere l'unico treno che non scioperava. Dissi "mai più"». Da quel giorno Ernesto Schiavi, direttore artistico dell'orchestra Filarmonica della Scala, è diventato un pendolare automobilistico. Spiega: «Sono contrario all'auto dal punto di vista culturale. Ma non posso rischiare di saltare un appuntamento per colpa di ritardi e imprevisti delle ferrovie». Vorrebbe compiere il percorso a ritroso. E tornare al treno: «L'altro giorno l'ho preso per andare da Abbado a Bologna». Il direttore della Filarmonica lascerebbe a casa l'auto «se il treno garantisce la certezza di arrivare da Piacenza a Milano con un ritardo non superiore a 10 minuti, viaggiando con un minimo di comfort. Non chiedo treni giapponesi, mi accontenterei di molto meno».



Ernesto Schiavi
Direttore artistico della Filarmonica

G. San.

» Il funzionario di banca

«Sempre in marcia dall'82 Ogni giorno un terremoto»

È la più longeva tra le dinastie di pendolari lombardi. «Vado al lavoro in treno dal 1982», spiega Ettore Fittavolini, funzionario di banca, leader del Comitato dei pendolari di Piacenza. La tradizione di famiglia però va molto più indietro nel tempo: «Anche mio padre è stato un pendolare, sulla stessa tratta verso Milano, per più di trent'anni. E anche mia sorella, da vent'anni».

Giovedì sera ha preso il treno dalla stazione Centrale, partito con dieci minuti di ritardo. Mentre si sedeva, ha sentito l'annuncio della cancellazione del regionale per Genova: «Anni fa la soppressione di un treno era un evento eccezionale, come un terremoto. Oggi invece è un fatto quasi quotidiano». In tanti anni di pendolarismo, quel che pesa di più a Fittavolini sono «le promesse non mantenute: all'avvio del progetto Tav, nel 1997, era stato assicurato un miglioramento del servizio regionale a fronte di un aiuto da parte di Comune e Provincia per il buon andamento dei lavori. Ora la Tav è finita. Ma quell'impegno è disatteso da 12 anni».



Ettore Fittavolini
Bancario e leader dei pendolari

»» **Lo «statistico» di Bergamo**

«La mia vita lungo i binari In orario il 62% dei viaggi»

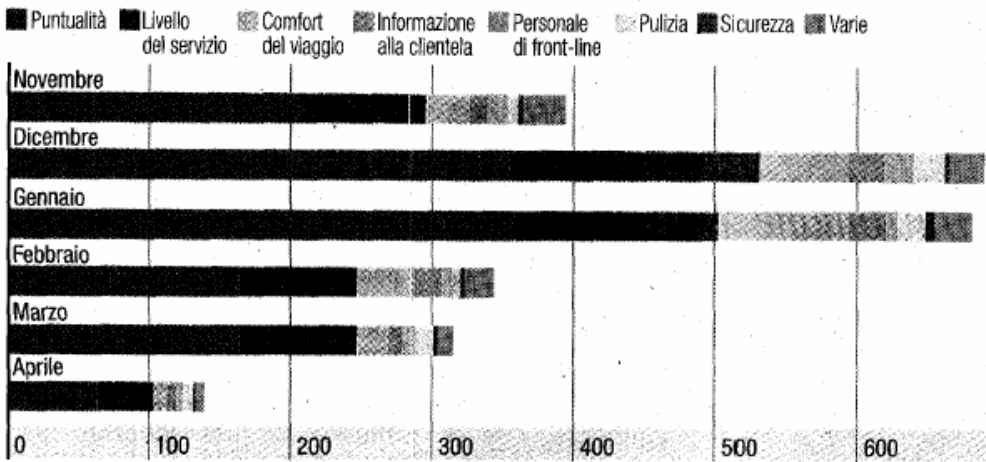
Nel mondo del pendolarismo lombardo lo conoscono tutti. È «lo Statistico». L'uomo che per oltre un decennio ha tradotto in calcolo l'affanno, la rabbia e le lamentele dei pendolari. Renzo Belussi, del Comitato pendolari bergamaschi, ha regolarmente aggiornato il sito *quellideltreno.com* con una raffica di grafici e statistiche. Ritardi annotati minuto per minuto, giorno per giorno, mese per mese. E tradotti infine in un compendio finale che restituisce un'immagine inedita della vita da pendolare in Lombardia.



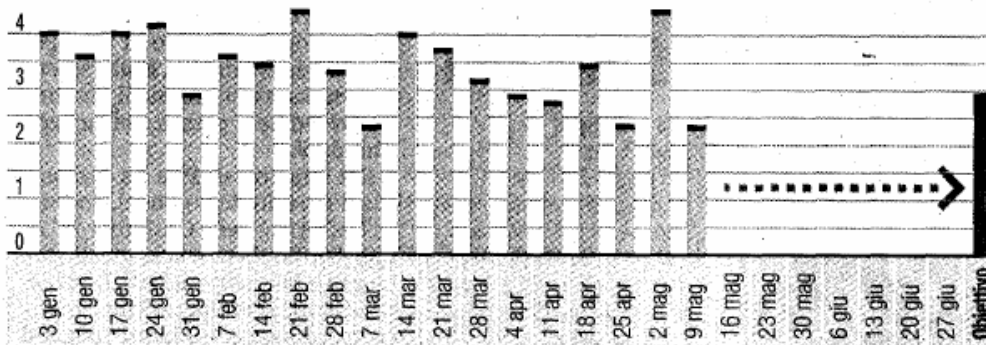
Renzo Belussi
«Statistico» dei treni bergamaschi

Commentando il bilancio riassuntivo del 2008, ha spiegato: «Ho fatto 461 viaggi Bergamo-Milano e ritorno. Sono arrivato puntuale (entro i 5 minuti di ritardo) 286 volte, il 62 per cento dei miei viaggi. Sono arrivato con un ritardo di oltre 5 minuti 175 volte, il 38 per cento dei viaggi. Ho trascorso in treno 425 ore (56 giorni lavorativi), di cui 38 ore per ritardi (5 giorni lavorativi)». Un pezzo di vita che scorre su un treno. Per questo vorrebbe che fosse pulito, meno affollato, più puntuale.

Reclami Le lamentele più frequenti sui convogli di Trenitalia



Locomotrici guaste Media settimanale. In rosso l'obiettivo di Trenitalia come media per l'anno 2009



EMANUELE LAMEDICA



I numeri

1.920

le linee, con 409 stazioni

33,4 milioni di treni/km annui

1.800

treni al giorno su 36 direttrici

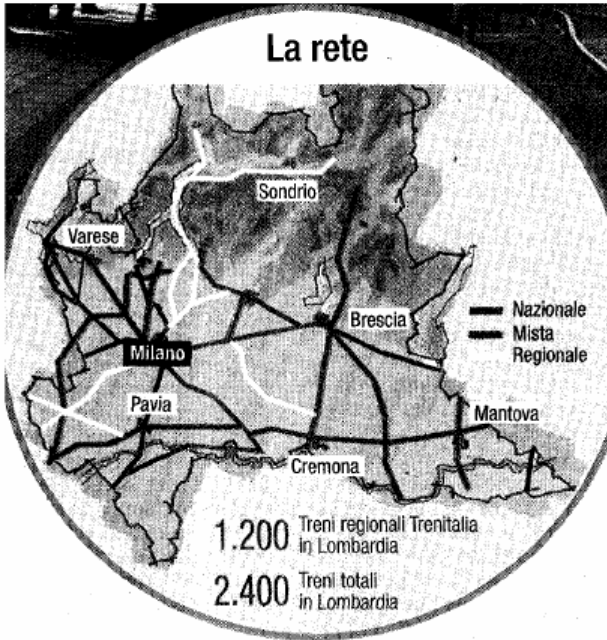
500.000 viaggiatori al giorno

Il materiale rotabile di Trenitalia

Totale **1.220**

Età media

Categoria	Quantità	Età media
Carrozze	908	29
Elettromotrici	213	20
Automotrici diesel	99	36



Protesta

La fermata

Da ieri è entrato in vigore l'orario estivo di Trenitalia. E i pendolari hanno iniziato a raccogliere le firme per protestare contro una novità: la fermata di Rho è stata soppressa e sostituita con quella di Rho-Fiera, «distante e scomoda». Per i cittadini di Rho è un «disagio notevole». Contro la decisione si è espressa anche la Regione Lombardia



DI LA TUA su treni e disagi su www.corriere.it

Il paradosso

66 minuti

Milano-San Zenone al Lambro

Distanza 25 chilometri

65 minuti

Milano-Bologna

Distanza 210 chilometri