

## **La grande bufala dell'Alta velocità: treni più lenti e costosi**

In Italia di Alta velocità si parla da più di vent'anni. Era il sogno venduto alla politica da Lodovico Ligato e Lorenzo Necci: fare dell'Italia un paese avanzato, come i cugini francesi che nel mondo posso vantare i 350 km all'ora del loro Tgv. Un sogno costato tangenti, anni di galera e morti. I tanti operai per costruirla e i due manager: Ligato ucciso dalla mafia e lo stesso Necci, investito da un'auto mentre era in bicicletta nel maggio 2006.

L'Alta velocità in Italia è stata lo specchio fedele del Paese. Oltre alle tangenti c'è un altro capitolo comune ad ogni infrastruttura: le infinite inaugurazioni. La prima fu per la tratta Firenze-Roma nell'ormai lontano 1992. Da quel giorno i treni lì sopra viaggiano a 250 km all'ora e continueranno a farlo, con addirittura un aumento dei tempi di percorrenza per il troppo traffico di Eurostar sulla tratta.

Il 21 dicembre 2005 Silvio Berlusconi doveva inaugurare la Roma-Napoli (300 km all'ora), passando anche sul territorio di Roccasecca, provincia di Frosinone. Comune nel quale il giorno prima, su un binario molto più vecchio, si scontrarono due treni regionali con un bilancio di due morti e una ventina di feriti. E Berlusconi fu costretto a rimandare il brindisi con paletta.

Il 14 dicembre toccherà alla terza inaugurazione, anche questa spacciata per rivoluzione. Milano-Bologna in poco più di un'ora. Tutto bellissimo, tutto iper tecnologico, non c'è che dire. Peccato però che a questa bellissima nuova tratta da 182 chilometri ne manchi qualcuno. Quelli vicini alle stazioni di partenza e di arrivo. Pochi chilometri che produrranno però un vero ingorgo e costringeranno, così come a Firenze e a Roma, a rallentamenti per tutti gli altri treni che non siano Alta Velocità.

Di inaugurazioni infatti ce ne saranno altre. L'anno prossimo, se tutto va bene, sarà il turno della Firenze-Bologna. Ma non è finita qui. Perché per concludere il tutto mancano i binari più importanti, quelli che attraversano le città in gran parte sottoterra e che, questi sì, finalmente libereranno binari per i pendolari. Il progetto Grandi Stazioni è comunque di là da venire. Torino Porta Susa sarà aperta ai viaggiatori entro il 2010, Bologna Centrale nel 2011, Firenze addirittura nel 2014. Quell'anno potremmo dire che l'Alta Velocità Torino-Napoli sarà (finalmente) completata e anche i pendolari metropolitani avranno binari liberi a loro disposizione. Sempre che ci siano i soldi per farci passare nuovi treni.

Eh sì, perché su una cosa l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Mauro Moretti ha ragione. Se i pendolari sono stipati come sardine su treni del secolo scorso la colpa è in gran parte del governo che ha tagliato i fondi (già stanziati) per comprarne di nuovi. Le risorse previste nella finanziaria 2009 ammontano a circa 1350 milioni, la stessa cifra prevista nel 1999, mentre la richiesta di Trenitalia per i servizi regionali e gli Intercity è di 2050 milioni. Un differenziale enorme che ha portato nelle settimane scorse Trenitalia a minacciare tagli ai servizi e il blocco di ogni previsione di sviluppo in attesa di un provvedimento di adeguamento. Ora il provvedimento è arrivato con il decreto «anticrisi» del 28 novembre. Ma anche in questo caso si parla quasi solamente di Alta velocità. E quasi niente di pendolari. La previsione di copertura è di 480 milioni, molto lontana dai 700 milioni necessari per Trenitalia. Sono previsti anche 960 milioni per investimenti, neanche a dirlo, tutti per l'Alta Velocità.

Comunque anche per l'Alta velocità i treni saranno sempre gli stessi. Cambieranno nome, ma di nuovi nemmeno l'ombra. Saranno tutti Etr500, con i pochi Etr600 che saranno testati al Sud dove i binari non

sono Alta Velocità. E a parte la Milano-Bologna la cosa paradossale è che l'Alta velocità farà aumentare i tempi di percorrenza. Per la Roma-Bologna si arriverà anche a 12 minuti in più (dalle attuali 2h e 38' a 2h50') e 4 minuti sulla Roma-Firenze (da 1h36' a 1h40').

Il Frecciarossa (Etr500) correrà tra Napoli - Roma e Milano, il Frecciargento (Etr 485 e qualche Etr 600 nuovo), capace di elevate prestazioni anche sulle linee convenzionali, raggiungerà la Puglia e la Calabria, i Frecciabianca (EurostarCity) «viaggeranno dove potranno al meglio sfruttare le loro potenzialità», dizione alquanto fantasiosa.

I nomi cambieranno anche per gli Intercity che diventeranno Eurostar city. E che naturalmente costeranno di più anche se impiegheranno in molti casi più tempo rispetto a oggi.

La strategia aziendale è chiarissima. Guadagnare più mercato possibile, anche a spese dell'Alitalia in crisi, prima dell'arrivo della concorrenza di Della Valle e Montezemolo con la loro Ntv e i treni che dovrebbero iniziare a viaggiare dal 2011. Naturalmente il business è tutto lì, sulla Roma-Milano e sulla Torino-Venezia, sempre che sia pronta per quell'anno.

Il tutto a scapito dei pendolari e di tutte le altre tratte.

Negli ultimi anni ogni cambio di orario è diventato un parto con travaglio lunghissimo. Quello del 14 dicembre è stato, se è possibile, più sofferto. Ogni regione deve stipulare il Contratto di servizio e i tavoli con Trenitalia sono estenuanti per ognuno dei 20 assessori ai Trasporti. Alla fine i più soddisfatti dicono di «aver contenuto le perdite». Iniziamo un giro d'Italia nel dolore dei pendolari.

#### BASSA TOSCANA, UMBRIA E LAZIO

I pendolari più penalizzati saranno quelli della bassa Toscana e dell'Umbria che vanno a lavorare a Roma. Gente come Monica, ingegnere ambientale che ogni mattina parte come altri 5 mila da Orvieto e che ha contribuito a mettere in piedi il comitato dei pendolari della zona. «Vado a Roma ogni mattina dai tempi dell'università e da 10 anni per lavoro. Ogni anno il servizio è peggiorato, ma dal 14 dicembre sarà lo sfascio. Anche gli Intercity che siamo riusciti a non far cancellare non percorreranno più la linea veloce con un ritardo che per noi potrà essere fino a 40 minuti. In più cambierà l'abbonamento: non sarà più possibile fare quello Intercity, ma saremo invece costretti a fare un abbonamento regionale e una carta di ammissione all'Intercity. Il tutto con un aumento mensile che dovrebbe essere di almeno 7 euro al mese per un servizio molto peggiore». Monica ha poi avuto la dimostrazione lampante che Alta velocità e pendolari per Trenitalia sono mondi divergenti. «Il direttore regionale ci ha già annunciato che se i nuovi Eurostar saranno riempiti da giugno taglieranno anche gli Intercity per metterne di più». Una prova schiacciante, alla faccia delle dichiarazioni di Moretti.

Tutti gli Intercity poi saranno rallentati, alcuni anche con aumenti di percorrenza di 20' fra Firenze e Roma. Il passaggio sulla tratta lenta a sud di Orte porterà alla paralisi di tutta la rete vicino alla Capitale con forti ripercussioni e rallentamenti sulle tratte per i Castelli e sulla Roma- Viterbo.

#### EMILIA ROMAGNA

A Bologna lo chiamano l'imbutto. Tutti i treni in arrivo e in partenza saranno rallentati per dare spazio alla nuova Alta velocità. E il tutto durerà fino al 2012. Anche il direttore Trenitalia Emilia Romagna Salvatore Di Ruzza ammette che l'Alta velocità creerà disagi a Bologna. Tutti sono concordi nell'attendere «tre anni di sofferenza». Anche le tratte non direttamente sovrastate dalla nuova Bologna-Milano pagheranno dazio. La più colpita sarà la Bologna-Prato con rallentamenti fra i 15 e 20 minuti; la Modena-Mantova ne avrà in

media di 10 minuti. Oppure: da Reggio Emilia a Bologna alcuni treni in fasce "critiche" (come le 7 o le 8 di mattina) vedranno il tempo di percorrenza salire da 50 a 63 minuti. Discorso a parte per la Piacenza-Milano. Come nel caso di Orvieto, i piacentini pagano il fatto di essere gente di confine. I loro treni sono di competenza di due regioni, ma come al solito in Italia quando le competenze si sommano, i disservizi e gli scaricabarile si moltiplicano all'ennesima potenza. «Andiamo avanti di riunione in riunione, perché non sappiamo ancora quali treni ci saranno lunedì 15 e quanto ci costeranno», spiega Franco, 46 enne di Piacenza che andrà in pensione «con un calcolo approssimativo di 5 anni passati sul treno». L'unica certezza è che per i 72 chilometri che separano Piacenza da Milano si impiegheranno dai 10 ai 15 minuti in più. «Ci avevano detto che con l'Alta velocità la nostra tratta sarebbe stata libera e i treni avrebbero viaggiato più veloce. E invece succede il contrario. Alcuni impiegheranno quasi due ore, anche se assessori e Trenitalia non lo ammettono e alle riunioni giocano con il cellulare invece di risponderci. Sulla questione costi sappiamo solo che il nostro abbonamento da 65 euro al mese non varrà più. Ce ne sarà un altro di cui non si conosce ancora al prezzo che verrà ulteriormente maggiorato del 5 per cento». Ma i piacentini sono gente tosta e hanno già deciso di far valere i loro diritti. «Abbiamo già consegnato più di un esposto alla magistratura ricordando i contratti firmati dal Consorzio Alta velocità nel 1997. In cambio dei disagi, Comune e Provincia di Piacenza strapparono nero su bianco la promessa di nuovi treni per i pendolari. Toccherà ai giudici stabilire quali», promette battagliaio Franco.

## LOMBARDIA

Come Franco, sul piede di guerra ci sono anche Giorgio da Lecco e Matteo da Cremona e i loro comitati. Il primo in 25 anni di treno Lecco-Milano ha visto la lenta costruzione del secondo binario. «Quando ho iniziato a fare il pendolare sono iniziati i lavori. Quest'anno sono finiti, ma se i binari sono nuovi, e ci si potrebbe viaggiare a 150 km all'ora, i treni sono vecchi e vanno solo a 70 all'ora. In tutta la Lombardia il problema è l'intasamento negli orari di punta e la quasi impossibilità di andare contro-flusso. Di mattina si va come lumache verso Milano e di sera come lumache si torna a casa, ma guai a fare il contrario: si impiega anche un'ora in più».

Va un po' meglio a Matteo che l'Alta velocità la vede sfrecciare a poche centinaia di metri nei 61 km che vanno da Codogno a Milano. «I binari vanno in parallelo ma poi, diversamente da quanto ci avevano promesso, vicino Milano l'Alta velocità va sulla nostra rete e a noi ci spostano sulla quella ancora più vecchia. Per fortuna con la lotta siamo riusciti a rimanere a Milano Centrale e a non farci spostare a Lambrate».

## UMBRIA E MARCHE

Si appesantirà la ormai storica vertenza aperta dalla Regione Marche. La linea che da Roma va all'Adriatico è considerata quasi un "ramo secco" ed è già stata colpita negli scorsi anni. In base al nuovo tabellone degli orari infatti risulta che della quattro coppie Eurostar da Roma e per Roma uno verrà soppresso: il treno in partenza alle 7.36 da Roma e alle 18.17 da Ancona. Per quanto riguarda gli altri Eurostar quello con partenza da Roma per Rimini delle 17.40 e quello con partenza da Rimini per Roma delle 6.55 continuerà a non fermare ad Ancona, Senigallia e Fossato di Vico e dal 14 dicembre non fermerà più neanche a Jesi.

Ancora più vessati i viaggiatori dell'Adriatica, a volte con effetti paradossali: fino al 13 dicembre sarà possibile andare da Bologna ad Ancona in un minimo di 1h48 (con gli Eurostar soppressi) o in 1h57 con gli EurostarCity e fino a 2h21 con gli Intercity. Dal 14 i tempi degli EurostarCity andranno da 1h45 (tre minuti meno di adesso) a 2h40 per quello che gli appassionati hanno soprannominato EurostarCalesse (treno 9777, partenza da Bologna alle 14 e 20, arrivo ad Ancona alle 17). Una "velocità" che i viaggiatori

pagheranno con una tariffa più elevata di quella dell'Intercity da 2h21.

## ABRUZZO

Il 14 dicembre 2008 cambieranno gli orari dei treni e l'Intercity 558 che parte da Pescara alle ore 6.35 per arrivare a Milano alle ore 12.55, cambierà natura. Non sarà più chiamato Intercity, ma Eurostar City.

Il tempo di percorrenza aumenterà (attualmente arriva a Milano alle 12.55, quando si chiamerà ES city arriverà alle ore 13.00) il materiale utilizzato, le fermate, e i servizi disponibili resteranno tutti come prima (quando il treno era chiamato intercity). Impressionante l'aumento dei prezzi: fra Pescara-San Benedetto del Tronto adesso si spendono 6 euro; quando il treno cambierà nome ne costerà 9. L'Abruzzo e Trenitalia non vanno molto d'accordo: dal 2007 sono stati soppressi ben 370 treni.

## PUGLIA

Pessime novità in vista anche per i pendolari di Puglia. L'entrata in vigore del nuovo orario invernale dei treni porterà ad un taglio di almeno un quarto di tutti i treni regionali. In più dalla Puglia si arriverà in Lombardia solo a bordo di vecchi Intercity rimodernati (detti Eurostarcity). Le Fs si "vendono" gli Eurostar che collegheranno Roma in poco più di tre ore. Ma questa novità verrà ottenuta grazie alla cancellazione di diverse fermate sia sul territorio pugliese che su quello campano (Benevento) verso Roma. In particolare quella di Barletta e quindi della sesta nuova provincia Bat.

## LIGURIA

Una buona notizia però c'è. In Liguria la Regione ha deciso di destinare le penali dovute da Trenitalia per i ritardi e i mancato rispetto del Contratto di servizio in sconti per i pendolari. Ben 511 mila euro che consentiranno la proroga di un mese della validità degli abbonamenti annuali emessi nel 2008 per chi era già abbonato nel 2007. Il braccio di ferro fra Regione Liguria e Trenitalia è stato durissimo, ma alla fine le Fs hanno finalmente stampato i moduli per richiedere gli sconti. Come risposta però, l'Intercity Milano-Genova che impiegava 1h50 da lunedì ce ne terrà 2h09. Che sia una ritorsione?