

Sulla scia di Frecciarossa ritardi e proteste dei pendolari

Treni soppressi, forti ritardi, e convogli con un numero di carrozze inferiori agli accordi firmati solo pochi giorni fa tra Regioni e Fs.

Partenza flop del nuovo orario invernale di Trenitalia, entrato in vigore domenica dopo il varo in pompa magna, sabato, del nuovo tratto dell'Alta velocità Milano-Bologna. Tanti, troppi i disagi per una quota importante di quei 2 milioni di pendolari italiani che viaggiano sui regionali e qualche volta sugli Intercity sempre più spesso plus, con prenotazione e sovrapprezzo obbligatorio. Ad esempio «Regione Lombardia non è soddisfatta del servizio erogato da Trenitalia. Le cose non hanno funzionato come Rfi e Trenitalia avevano garantito», tuona il governatore Roberto Formigoni. «Diamo 24-48 ore per andare a regime. Chiediamo tassativamente il rispetto degli accordi pattuiti con l'ingegner Moretti. Altrimenti, siamo pronti a bloccare il Frecciarossa», minaccia il suo assessore alle Infrastrutture, Raffaele Cattaneo.

Insomma una (prima) giornata campale per il nuovo orario invernale Fs, specie nelle due regioni vetrina dell'Av: Lombardia ed Emilia Romagna. E dire che il successo o meno della nuova linea lo si misurerà anzitutto sulla capacità di sviluppare un'efficiente mobilità di area vasta. Facendo convivere Av e traffico pendolare, ossia quella fascia di pendolarismo professionale, di ceto impiegatizio che si muove tra le città intermedie e i grandi centri. Invece...

Invece, spiega preoccupato Alfredo Peri, assessore regionale ai Trasporti dell'Emilia Romagna, «i treni del trasporto regionale, a partire dal Bologna-Verona, non saranno più veloci degli attuali. Anzi, per alcuni si prospetta un rallentamento». Una rapida analisi del nuovo orario invernale da la giusta misura dei disagi di queste ore: tutti i treni della linea Modena-Mantova, stanno subendo un rallentamento medio di 10 minuti; tre treni della Bologna-Prato, invece, di ben 15/20 minuti sulla tratta tra San Benedetto e Prato. Rallentamento di 5 minuti anche per alcuni treni sulla Parma-Piacenza-Milano. E per queste ultime tratte (Bologna-Prato e Parma-Piacenza-Milano), i rallentamenti previsti dipendono proprio dall'entrata in vigore dell'Av.

Inoltre, i cambiamenti dei tempi di percorrenza portano in alcuni casi alla perdita di coincidenze: chi arriverà, per esempio, a Bologna da Roma con l'Eurostar delle 22,20 non avrà più la garanzia di poter proseguire verso Parma, nonostante la richiesta della Regione che ne ha appurato la fattibilità tecnica. «Moretti non può pensare solo ai businessman di Milano e Roma che fanno Linate-Fiumicino», si legge malignamente in uno dei blog più frequentati dai pendolari emiliani. Secondo i 10mila utenti della Bologna-Verona, ieri ha addirittura ritardato il 50% dei convogli.

Risalendo in Lombardia, anche l'omologo di Peri, Raffaele Cattaneo, fino a qualche giorno fa era ottimista. «Le condizioni che abbiamo posto sono state accettate da Trenitalia, a tutto vantaggio dei circa 200mila nostri pendolari. La più importante è l'integrazione tra gli abbonamenti dei treni Eurostarcity e quelli regionali. Insieme al blocco dei tagli alle linee S in direzione di Treviglio, Lodi, Lecco e Brianza».

Poi, ieri, la doccia fredda. Soppresso l'Eurostar delle 7,40 da Brescia, che era il primo che avrebbero potuto prendere i pendolari. Soppressi due treni da Bergamo, via Carnate, e uno da Como. Soppresso il 7,19 da Piacenza per Milano concordato da Lombardia ed Emilia. Mentre il primo Eurostarcity utile per arrivare a Milano (previsto in Centrale alle 8,25) a Pioltello, ha addirittura ceduto il passo all'Eurostar proveniente da Venezia, accumulando ulteriori 15 minuti di ritardo. «Se Trenitalia ha deciso che Frecciarossa deve correre passando davanti a tutti gli altri treni, può darsi che saremo costretti a dimostrare a Trenitalia che il Frecciarossa può anche rimanere in stazione», tuona, appunto, l'assessore Cattaneo.

Frecciarossa che sempre ieri, dopo le paillettes dell'inaugurazione vip, ha mostrato un po' la corda. Il

Roma-Napoli delle 7,25, ad esempio, si è fermato per un'ora e mezzo all'ingresso della stazione di Gricignano d'Aversa, causa guasto al pantografo. Molti viaggiatori hanno chiesto di scendere e di percorrere a piedi il tratto sul selciato per arrivare fino alla stazione e prendere altri mezzi per Napoli. Richiesta respinta e momenti di tensione, con il capo treno costretto a chiamare il 113. «Sono giorni di rodaggio ma penso di poter presto migliorare la macchina», ha spiegato a consuntivo, l'ad di Trenitalia, Mauro Moretti. «Sulla nuova linea ad Alta velocità Bologna-Milano, comunque, stiamo mantenendo le promesse, riducendo i tempi di mezz'ora». Pendolari permettendo.

