

«Troppi tagli agli Intercity». I pendolari sul piede di guerra per i malfunzionamenti

BOLOGNA L'ultima tegola caduta sulla testa dei pendolari della linea Rimini-Bologna è stata la soppressione dell'Intercity 608, partenza dalla città romagnola alle 6 e 23, arrivo nel capoluogo emiliano alle 7 e 38. È stato sostituito da un Eurostar che parte alle 6 e non fa fermate intermedie. Praticamente un fulmine a ciel sereno, il 13 settembre. «La soppressione non è stata nemmeno comunicata - protesta Pascale Buda, presidente del comitato pendolari Rombo, che raduna 320 utenti abbonati che si servono dei collegamenti tra il capoluogo emiliano e la Romagna - e oggi dobbiamo utilizzare un regionale che è sempre sovraffollato. Ma questa è solo la punta dell'iceberg dei disagi che dobbiamo affrontare quotidianamente. Il contratto di servizio con la Regione stabilisce che i treni regionali devono avere almeno 10 carrozze, in realtà spesso e volentieri sono meno. Ma il problema vero resta l'alta velocità che non avremo mai perché non ci sono i binari, e ne paghiamo lo scotto, con notevoli ritardi negli orari di punta». Così i pendolari sono nuovamente sul piede di guerra. In Emilia-Romagna come in Toscana, dove non escludono una class action contro Trenitalia. Materiale rotabile vetusto, scarsa pulizia, aria condizionata che non funziona in estate, impianti di riscaldamento rotti in inverno, ritardi cronici. Sul banco degli imputati c'è la politica di Trenitalia: drenaggio delle risorse verso i Frecciarossa, disimpegno sulle tratte regionali. «La situazione è ormai compromessa - conferma Giuseppe Poli, presidente del Crufer, Comitato regionale degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna - e non si intravedono soluzioni a breve termine. Anche per tutto il 2012, almeno fino a quando non saranno ultimati a Bologna i lavori della stazione Av, saremo subordinati alla rete dei Frecciarossa, con ritardi e soppressioni all'ordine del giorno. Sulle altre linee viaggiano treni che hanno una età media di 30 anni. E lo stato del materiale rotabile non può garantire un servizio efficiente». Entro la fine dell'anno entrerà in scena Italo, il treno ad alta velocità targato Ntv, con la fine dell'effettivo monopolio di Trenitalia, ma nessuna boccata d'ossigeno per i pendolari. La tensione sale anche in Toscana. «Noi pendolari - osserva Sandro Pintus, presidente del comitato della Valdichiana - siamo i più penalizzati. Con gli abbonamenti diamo i soldi in anticipo a Trenitalia, che però investe solo sull'alta velocità». Nel Granducato la protesta corre nel Mugello, per il dissesto della linea Firenze-Faenza. Ma anche ad Arezzo e Chiusi. «Poche settimane fa - prosegue Pintus - 18 corse sono state accorpate, con notevoli svantaggi per chi si muove tra le 14 e le 17. Ed è saltato un Intercity che collegava Arezzo al capoluogo regionale ed era utilizzato dai pendolari. Le condizioni dei treni continuano ad essere pessime, nonostante i controlli che vengono disposti dalla Regione. L'anno scorso avevamo minacciato l'occupazione dei binari, a causa di ritardi divenuti insostenibili. Adesso non escludiamo una class action insieme alle associazioni dei consumatori».