

Pochi, lenti, sporchi e spesso in ritardo Il pendolare viaggia a passo d'uomo

Il servizio ferroviario è sempre di più a due velocità: belli, veloci, funzionali ma anche costosi i convogli a lunga percorrenza sulle tratte più redditizie. Ma gli altri, quelli che ogni giorno portano i lavoratori sulle tratte regionali, hanno qualità e tempistica da terzo mondo

ROMA - Per andare in treno da Matera a Potenza, 102 chilometri, un'ora e ventinove minuti in auto, servono sette ore e due cambi. Bisogna transitare in Puglia, cambiare a Bari, quindi a Foggia e rientrare in Basilicata. Si sale e scende tra regionali e nazionali. La velocità media del trasferimento è di 14,5 chilometri orari. Un fondista con tempi da Olimpiade, correndo tra i due capoluoghi, impiegherebbe un'ora in meno. L'alternativa per il Matera-Potenza è un regionale su binario unico con cambio ad Altamura: impiega dalle tre ore alle quattro e quaranta, ma in "orario da pendolare" ne passa soltanto uno al giorno.

Da Cosenza a Crotona (110 chilometri tutti in Calabria e un cambio) si impiegano tre ore. Per coprire Ragusa-Palermo (250 chilometri tutti in Sicilia, tre cambi) i convogli regionali di Trenitalia hanno bisogno di sei ore e dieci minuti. L'orario invernale prevede due treni, tutti e due a ridosso dell'ora di pranzo. O a Ragusa becchi questi o cerchi un pullman o fai l'autostop. La littorina è così lenta, poi, perché non è stata progettata per affrontare le curve del percorso: se aumenta la velocità, deraglia. Ma lo "slow train" non è solo un problema da profondo Sud. Per coprire la distanza da Acqui Terme a Genova (74 chilometri) ci vuole un'ora e mezza e si viaggia a 50 l'ora. Mauro Moretti, l'amministratore delegato del risanamento e rilancio delle Ferrovie di Stato, in questi giorni sta presentando i vagoni del silenzio sui nuovi Frecciarossa, annuncia un "Roma-Parigi" tutto coperto con la luce del giorno. Lo scorso maggio, a Piacenza, sul treno pendolare destinato a Fiorenzuola un impiegato bancario di 55 anni è dovuto uscire dal finestrino. Le porte del treno erano bloccate, quasi tutte.

Treni lenti, sporchi, in ritardo. E sempre di meno. Della Ferrovia Porrettana - il primo collegamento attraverso l'Appennino tosco-emiliano, dal 1864 scavalca la dorsale collegando Bologna a Pistoia - sono rimaste sei coppie di treni. Carrozze eliminate, la Rete ferroviaria italiana (ancora Fs) ha rimesso su strada 24 pullman. E in Calabria è dato in via d'estinzione un altro storico treno per pendolari, il "Tamburello" che collega Melito di Porto Salvo a Reggio Calabria quindi a Rosarno. Le politiche ferroviarie di questi tempi si possono osservare in maniera chiara nel Tigullio ligure: sono saltate diverse fermate per i treni a servizio universale, i rivieraschi devono prendere altrove freccerosse più care a cui poi mancano le coincidenze per tornare a casa. Su questo tratto di costa a forte richiamo turistico due Intercity non si fermano più, altri due non si fermeranno nel 2012. È per questo che i pendolari occupano i binari? È per questo che dal Veneto alla Puglia si assiste alla rivolta degli abbonati?