

Odissea treni, la rivolta dei pendolari contro "Frenitalia"

PESCARA. «Siamo a 700 firme», si leva una voce da Avezzano. «Noi abbiamo preparato una raccolta di firme tra studenti e lavoratori della zona San Donato/ tribunale di Pescara», le fa l'eco una signora di Sulmona.

Dalla Marsica alla Valle Peligna il popolo dei pendolari parla una sola voce ed ha sulla bocca una sola parola: «Basta!». Sono i veri protagonisti di questa nuova Odissea scritta da Trenitalia. Sono loro che stanno passando all'attacco con sfoghi, raccolte firme, petizioni, le uniche armi da imbracciare in questi tempi di guerra e...di magra. E sono sempre loro ad incassare picche dalle istituzioni.

«Per chiedere il ripristino di una fermata», dice Tiziana da Bussi, «abbiamo scritto all'assessore regionale ai trasporti Giandonato Morra, al presidente della Provincia, a Trenitalia ma nessuno ci ha degnati di una risposta».

C'ERA UNA VOLTA UNA LOCOMOTIVA...

Una ferrovia costeggiata dal verde, una fumata in lontananza, una vecchio convoglio cigolante si trascina, un omino in salita sparge la sabbia per aumentare l'attrito e qualche mucca pascola indisturbata sui binari. Non siamo sul set di un film western ma sulla tratta adriatica di Trenitalia: Avezzano, direzione Roma. Poi si aggiungono le fermate, le code, i vagoni sporchi e puzzolenti, gli intercity più lenti di regionali, i ritardi cronici. Lo sa bene Lucia Proto, presidente del "Comitato pendolari 5.30" che da tempo si spende per questa battaglia.

«Tutto il centro della Regione Abruzzo», dice, «viene lasciato in stato di abbandono: stazioni, binari, collegamenti ottocenteschi, treni carovana che sostano a lungo in tutte le più piccole località, motrici che non ce la fanno nemmeno a fare le salite (a Colli di Monte Bove, se la motrice è costretta a sostare prima della lunga galleria, un addetto delle ferrovie deve mettere della sabbia sui binari per creare attrito), carrozze vetuste e rotte, senza intercity che colleghino le principali città». Ed è sempre lei a raccontare che non se la passano meglio i viaggiatori su gomma.

«I mezzi Arpa, talvolta senza riscaldamento», dice, «si guastano molto spesso, sino a 5 volte in dieci giorni, costringendo i passeggeri a sostare pericolosamente lungo l'autostrada A24, accumulando grossi ritardi in partenza e in arrivo». Ormai sempre più spesso, i pullman delle 5.50 e 6.20 da Avezzano sono costretti a file interminabili fin dal casello della A24, impiegando sino alla fermata di Ponte Mammolo circa 2 ore di più rispetto al normale orario di arrivo. E anche a ritorno, i pesanti flussi di traffico impongono ritardi di più di mezza ora. Una volta a Roma?

«Siamo come i deportati», dice, «all'arrivo alla stazione Tiburtina, sono stati dedicati solo due binari (1 e 2 Est) per i treni della linea Pescara - Roma. Inoltre, la massa di passeggeri che scende dai treni della prima mattina, viene incanalata in uno stretto imbuto privo di estintori. Le persone sono costrette in una fila, impiegando dal binario di arrivo quasi mezz'ora per accedere alla metropolitana e se qualcuno malauguratamente si sentisse male verrebbe calpestato».

Che cosa chiede (anzi ri-chiede) Lucia a Trenitalia, Regione Abruzzo, Regione Lazio per i suoi concittadini pendolari?

Treni direttissimi senza fermate intermedie ed un biglietto di tipo integrato su ferro e gomma (un abbonamento che permetta di viaggiare in modo flessibile su tutti i tipi di mezzi di trasporto, con tariffe invariate). Richieste già presentate vagliate da tecnici, studiate da persone competenti e giudicate fattibili.

Lo scorso novembre, infatti, l'assessore regionale ai trasporti Giandonato Morra dispensava strette di mano e rassicurazioni a raffica tanto da dire che avrebbe «organizzato entro 10 giorni un tavolo tecnico per rendere fattibili le proposte», apprezzando la pragmaticità del lavoro svolto da comitato. E' passato un mese da allora e tutto tace. Da Avezzano si passa a Bussi: stessa storia, stesso copione. Ogni mattina orde di ragazzini che frequentano le diverse scuole medie superiori di Pescara e Chieti, impiegati, professori, studenti universitari e dipendenti delle ferrovie affollano la banchina della stazione. C'è chi bofonchia perché il treno è puntualmente in ritardo, chi scorre con le dita un quotidiano per ingannare il tempo, chi si stropiccia gli occhi guardando in lontananza. «I treni o il materiale, come lo chiamano loro è ferraglia dell'anteguerra», racconta Tiziana, dipendente dell'Agenzia delle Entrate di Pescara che tutti i giorni prende il treno delle 7.32 a Bussi per arrivare a Pescara S.Marco alle 8.20. «Il più nuovo», dice, «è il minuetto; si blocca ad ogni gelata e viene sostituito da vecchi vagoni a gasolio; quando scendi sembri un benzinaio per quanto si impregnano i vestiti».

Una volta a bordo oltre a combattere con il condizionamento («d'estate si oscilla tra l'ibernazione e la sauna finlandese con gli effluvi dei bagnanti di ritorno dal mare e d'inverno bisogna percorrere tutto il treno per trovare una carrozza riscaldata»), ci si mettono pure gli insetti.

«Una volta», continua Tiziana, «fermai un controllore per segnalare la presenza di strani animaletti e lui mi rispose che non ero obbligata a viaggiare in treno e che se non era di mio gradimento avrei potuto scegliere l'Arpa o automunirmi». E al ritorno?

Tra una corsa ed un'altra ci sono buchi inspiegabili.

«La prima corsa utile è quella delle 16.07», dice, ma uscendo dall'ufficio per quell'ora non completo l'orario di lavoro, perciò un paio di volte a settimana sono costretta a tornare col treno delle 18.08 perché tra le due corse non c'è altra possibilità». Le lancette dell'orologio, infine, si consumano per aspettare treni che non arriveranno perché le corse sono state soppresse senza preavviso.

«Mi è capitato più di una volta», conclude Tiziana, «di aspettare anche tre quarti d'ora in stazione senza sapere cosa fosse successo».

«99 MILIONI DI EURO»

Quanto riceve la società Arpa dalla Regione Abruzzo?

«Sembra», dice la Proto, «che riceva circa 99 milioni di euro all'anno per adempiere al trasporto su gomma di tutta la Regione. Eppure i disservizi sono tanti e la situazione per chi viaggia da Avezzano a Roma è insostenibile, gravissima, non solo per i pendolari ma per tutte le famiglie e i giovani costretti a vivere e ad affittare case a Roma, perché il collegamento non è funzionale». Ricapitolando, se fossero realmente queste le cifre la Regione spenderebbe 55 milioni di euro per Trenitalia, 99 milioni per l' Arpa,

tutto per avere questo servizio trasporti?

«FRENITALIA»

C'è chi fa anche ironia sulla questione. Del resto, penseranno in molti, meglio ridere che piangere. E infatti molti già chiamano Frenitalia l'azienda di trasporti proprio in riferimento alla lentezza dei collegamenti sulla fascia adriatica. Secondo Tino Di Cicco di Federconsumatori i treni regionali altrove viaggiano ad una velocità superiore a quella degli intercity adriatici. «Con l'orario in vigore dall'11.12.2011», dice, «Trenitalia ha deciso di chiamare intercity un treno che parte da Pescara alle ore 6.48 per arrivare a Bologna alle ore 11.39: quattro ore e cinquanta minuti di percorrenza. La velocità (si fa per dire) commerciale di questo presunto intercity è di 72 Km/h. Altrove è diverso». E comincia la carrellata dei treni di altre regioni con tempi di percorrenza davvero ristretti. Per esempio, per raggiungere Arezzo da Roma (229 Km) occorrono 2 ore e 24 minuti con un regionale, oppure sulla Bologna – Venezia (160 Km) servono, sempre con un regionale, 111 minuti. Mentre sulla Firenze-Pisa (81 Km), i treni regionali viaggiano oltre i 99 Km/h : tempo impiegato anche 49 minuti. «Siamo all'assurdo», commenta Di Cicco, «i treni regionali altrove viaggiano ad una velocità commerciale superiore a quella dei treni intercity adriatici; in compenso i nostri intercity costano mediamente il 50% in più».

