

L'anno nero dei pendolari treni soppressi e caos ritardi andare al lavoro è un'odissea Da Milano a Roma, i tagli colpiscono tre milioni di italiani

ROMA - La vita agra dei pendolari italiani del treno - 2,8 milioni certificati nel 2012, l'anno peggiore del trasporto locale nell'era moderna - è scritta sul diario della signora Daniela Buonconsiglio, utente della Roma- Viterbo dal lunedì al venerdì. «Sono le 18,46 di un mercoledì qualunque, senza scioperi e manifestazioni. Hanno soppresso tre corse, non si sa perché. Fuori piove. Aspetto 40 minuti, poi arriva il treno, inizia l'assalto. Non riesco a entrare, provo con il prossimo. Salgo, ma restiamo fermi minuti, stipati, aggrappati a quel pezzo di poggiamani. Si diffonde nel vagone un odore nauseante. Il finestrino è inceppato, il caldo asfissiante nonostante dicembre, guardo fuori ma non riesco a capire dove siamo. Sporchi i finestrini, buie le stazioni». Lungo la peggiore e più frequentata (le due cose vanno in accordo) tratta italiana del pendolarismo su ferro, la RomaViterbo, la prosa affidata al diario di una signora perbene rappresenta il pensiero furioso di quasi tre milioni di clienti. Questi stanchi viaggiatori delle linee regionali - seicentomila in più rispetto a cinque anni fa perché la benzina costa e nelle grandi metropoli di approdo non si può parcheggiare - hanno una consapevolezza: il 2012 è stata la stagione del crac del sistema, l'anno in cui si è sancito il divorzio tra il cittadino in movimento e chi gli offre il servizio. Trenitalia ha l'80 per cento del mercato, il resto se lo dividono venti aziende locali. Perché l'alta velocità vede crescere investimenti e utili mentre i treni per i pendolari sono abbandonati?

L'ASSENZA DELLE REGIONI Crescono le Frecce rosse (quelle a partire da 86 euro), diminuiscono i tempi di percorrenza tra Roma e Milano, ma nell'universo parallelo regionali sono sempre meno: 6.800 quelli di Trenitalia, il numero più basso degli ultimi dieci anni, che nel 2012 hanno coperto 155 milioni di chilometri (-4,5% rispetto al 2010). I treni a percorrenza breve sono sempre più rotti e sporchi. Non solo in ritardo, non passano proprio. Saltano una, due, tre corse - per un'avaria, uno sciopero senza preavviso, perché c'è stato l'ennesimo furto di rame sulla tratta - e alla quarta, quando arrivano, non possono ripartire perché non c'è spazio per contenere i passeggeri accumulati in banchina. È accaduto, l'altra sera, sul serale per Nettuno. Sono saltati il 18 e 07, il 19 e 07, il 19 e 37. Quando è arrivato il 20 e 07 le carrozze erano stipate oltre ogni limite di sicurezza, il macchinista si è rifiutato di partire. In trenta hanno occupato i binari, la polizia li ha sgombrati a manganellate. Dopo aver preso le botte, quelli del Comitato pendolari Fr8 carrozza di Nettuno si sono visti rigettare una class action contro Trenitalia. «Dovete rivolgervi alla Regione Lazio», ha sancito la Corte d'appello. I tribunali hanno segnalato una questione decisiva: la responsabilità dei treni regionali, alla fine, è tutta delle Regioni. Che, con atteggiamento equanime, non mettono soldi né idee su un nodo decisivo di sviluppo e di futuro. Per capire, la ipercitata Roma-Viterbo conta da sola il doppio di passeggeri di tutta l'alta velocità italiana e il numero dei pendolari regionali del paese sarebbe il quarto partito d'Italia. Fa una certa impressione scoprire che nessuna delle venti Regioni dedichi al tema - ferrovie locali - una cifra che arrivi all'1 per cento del proprio bilancio. Nella Lombardia dello scandalo Trenord (è il quarto giorno di disagio per i pendolari) s'impegna lo 0,51 per cento del totale, nel Lazio di Fiorito-Batman lo 0,13 per cento e la Calabria spende per il trasporto locale su ferro tre euro ogni diecimila a disposizione. Nel Lazio le spese per le indennità di consiglieri e gruppi politici nel 2011 sono state di 36,1 milioni, quelle destinate ai pendolari un milione in meno. La Regione Sicilia ha speso 36 milioni per i gruppi di partito, un terzo per i treni regionali. Tutte le Regioni negli ultimi due anni hanno aumentato - in complicità con i gestori - le tariffe dei biglietti. In Liguria anche del 30 per cento.

L'INCREDIBILE CASO LAZIO Per il treno che dalla capitale porta al mare, i pendolari hanno lanciato l'iniziativa: "Diventiamo tutti dj". Il presidente della XIII Circoscrizione aveva ottenuto che il venerdì e il

sabato la prima corsa dell'Ostia-Roma fosse anticipata alle 4,30 per riportare a casa i nottambuli della movida. Negli ultimi due anni, però, i treni giornalieri in dotazione da 28 sono diventati 13. Per descrivere il Tivoli-Roma, i pendolari di Facebook hanno lanciato un referendum: "Qual è il pensiero che associ al Fr2?". Ha vinto la voce: "Ci scusiamo per il disagio". Segnalazioni per "Mucca sui binari" e "Puzza di soffritto riscaldato". Ecco il minidiario del "Tivoli": «Giovedì si è quasi sfasciato, 50 minuti di ritardo all'andata. Sciopero e al ritorno sono 98 minuti. Lunedì 53 minuti di ritardo per un treno in panne. Oggi il 7 e 47 è arrivato alle 9 e 09». Rosa Valcarenghi: «Assomigliamo sempre più al Popolo di Mosè dopo l'attraversamento del Sinai: distrutti». Sul Cassino-Roma settecento passeggeri sono arrivati a destinazione al terzo treno utile, i primi due si erano rotti alla stazione di Frosinone e quindi ad Anagni. Due ore di ritardo con il freddo pungente, alcuni passeggeri sono stati accolti a Roma dall'ambulanza. Fondi ridotti in tutte le regioni e destinati a diminuire, quale sarà il futuro del trasporto locale su ferrovia?

NAPOLI, BLOCCHI PER VENDETTA Nel triennio 2010-2012 la media delle risorse stanziata è diminuita del 22 per cento rispetto ai tre anni precedenti. Edoardo Zanchini, vicepresidente di Legambiente e coordinatore del rapporto annuale "Pendolaria", rivela: «Il prossimo anno i fondi per il trasporto pendolare si ridurranno ancora». Sono crollati i servizi in Campania e nel Veneto. Sulla Napoli-Avellino il taglio è stato del 90 per cento. Ogni dieci carrozze della Circumvesuviana quattro sono andate in ricovero e ventidue biglietterie sono sparite dalle banchine. Eleonora Colonna, ogni giorno sulla tratta Torre del Greco-Napoli, racconta: «Si arriva in stazione e si prega. Da due mesi sopprimono treni a sorpresa, sciopero bianco. Due ore per fare dodici chilometri, è impossibile arrivare puntuali al lavoro». La guerra tra poveri (pendolari) è dichiarata: «Due settimane fa, alla stazione di Porta Nolana, il treno per Sorrento non riusciva a partire: lo bloccavano i passeggeri per Sarno, seduti sui binari. Il loro convoglio era rotto, per ritorsione fermavano noi». Le tre aziende di trasporto regionale hanno un rosso di bilancio da mezzo miliardo. L'assessore al Trasporto della Campania, Sergio Vetrella, spiega: «Tre giorni fa lo Stato ha sbloccato i trasferimenti alle Regioni per saldare Trenitalia, un miliardo e mezzo. Pagheremo il 2012, per il 2013 non sappiamo come fare». In Lombardia i pendolari brevi sono diventati 670 mila, mai così tanti. Grazie al sistema informatico della Trenord sulle linee lombarde viene annunciato caos fino a Natale. «Vogliamo investire anche sul trasporto locale», dice l'amministratore di Trenitalia, Mauro Moretti, «acquisteremo imprese al Centro-Nord, sono in difficoltà e gestite male. Vantiamo un credito con le Regioni di 770 milioni di euro, fossimo un'azienda normale avremmo già lasciato