

Trasporto ferroviario e disservizi - Genova-Milano tra caldo e macchie sporchie Viaggio sul treno a bassa velocità

Il sindaco Doria: «Più lento di trenta anni fa». In seconda classe: «Tre carrozze per trovare un bagno funzionante»

GENOVA - Il capotreno Domenico Chilà, guarda l'orologio nervosamente. «Aspetta qualcuno?» chiede quando sono le 14.05. Davanti alla risposta sfoggia un sorriso: «Ah, giornalista... partiamo in orario, lo scriva».

L'Intercity 669 Milano-Genova-La Spezia promette bene. Niente ritardo. Che si sia sbagliato il sindaco genovese Marco Doria nel dire che la situazione della linea ferroviaria Milano-Genova è «inaccettabile»? Che abbia esagerato nel parlare di «decadimento del servizio» per «quantità, qualità e puntualità dei treni?». Ha detto questo e molto di più, ieri mattina, in un'intervista alla televisione locale Primocanale. Ha raccontato della «sporcizia delle carrozze» e di «un servizio più lento di quello offerto trent'anni fa», ha immaginato le difficoltà davanti alla «tappa strategica dell'Expo 2015» e ha promesso: «Da ora in poi mi occuperò di più di questo problema». Una questione che conosce bene anche perché sua moglie, docente alla Cattolica di Milano, è una pendolare della linea.

Il capotreno Chilà dice che «sì, capita che qualche lamentela ci sia, soprattutto con la pulizia. Il fatto è che questi treni sono vecchi». Sospira. «Comunque è annotato tutto qui dentro». E mostra il «libro di bordo», ogni pagina qualcosa che non va. Sotto l'elenco «irregolarità contestata» ci puoi trovare dall'aria condizionata alle luci, dai sedili ai lavandini, dal riscaldamento ai tappeti, dal finestrino ai filtri dell'aria. Per ciascuna delle voci va specificato se è mancante, difettoso, se non si apre, non si chiude, se è sporco e così via. Appunti buoni per l'ufficio manutenzioni. Che però, a giudicare dalle condizioni del treno, non intervengono con grande frequenza.

In prima classe l'aria condizionata funziona, ma in compenso le poltrone degli scompartimenti sono sporche (per usare un eufemismo) e la parte in moquette del pavimento è una coltivazione di macchie di ogni genere. Due carrozze e si passa in seconda dove, tanto per cominciare, non c'è traccia di aria condizionata. «Ma sì che c'è, venga a sentire», il signor Chilà mette la mano sui bocchettoni dei finestrini. In effetti arriva aria fresca, ma il risultato non cambia: fa caldissimo.

Manuela Mussi è una viaggiatrice diretta a La Spezia. «Io ho vissuto in Africa e non era così sporco da nessuna parte» attacca. «Mi sono fatta tre carrozze per trovare un bagno funzionante, i sedili qui davanti sono sfondati e che non mi vengano a dire che lo sono da oggi».

Poco più avanti una coppia di newyorkesi in vacanza entra nella discussione per chiedere al capotreno dove denunciare un bagaglio smarrito, come mai i treni regionali non si possono prenotare online e perché non ci sono prese elettriche in seconda classe? Lui allarga le braccia sconsolato e riempie fogli del suo libro di bordo. È arrivata l'ora di controllare lo stato delle toilette: nelle otto carrozze (due bagni ciascuna) se ne salvano tre-quattro al massimo. Il resto è, nella migliore delle ipotesi, inguardabile. Però alla fine l'Intercity arriva in orario. A differenza di quel che succede normalmente per i regionali come quello in partenza da Genova ieri alle 17.43: arrivato 30 minuti dopo. Enrico Pallavicini, leader del Comitato dei pendolari Genova-Milano, ha fatto i calcoli: «Ogni anno un pendolare di questa linea perde cinque giorni di vita aspettando treni in ritardo». Il libro dei sogni? «Potenziare la linea e ridurre la percorrenza a

un'ora». Non che ai vertici di Trenitalia non conoscano il problema: «Gli intercity e i regionali sono a contratto di servizio» spiegano. «Accordi fra noi e il ministero oppure la Regione che decidono i dettagli, dalla vetustà del treno, al numero di carrozze». L'usura e la pulizia però no: «Quelli sono a carico nostro».

