

In viaggio a bassa velocità, treni più lenti che nel 1975. Pendolari «L'alta velocità costringe gli altri treni a mettersi in coda penalizzando quei lavoratori che utilizzano le linee minori»

Probabilmente ha ragione Francesco Cioffi, direttore della divisione passeggeri regionale di Trenitalia quando avverte: «Bisogna stare attenti ai confronti: in 40 anni sono cambiate molto le situazioni oggettive e le caratteristiche dei vari treni. E' facile compiere l'errore di paragonare pere con mele»

Facendo tesoro dell'avvertenza abbiamo provato a fare un viaggio nel passato cercando, il più possibile, di mettere a confronto tipi di viaggio più meno simili, ad esempio il rapido degli anni Settanta con il Frecciabianca del ventesimo secolo. Il risultato?

Su alcune linee del Piemonte nel 1975 i treni viaggiavano più veloci di quanto non avvenga nel 2013.

Da Milano a Genova certo, ci sono i treni ad alta velocità che fanno a gara per ridurre i tempi ma nel secolo scorso le locomotive sembravano correre sui binari.

Il rapido 214 in partenza da Milano Centrale alle sette del mattino arrivava a Porta Nuova alle 8.35. Adesso il Frecciabianca (9.10) impiega 5 minuti in più.

Anche l'Espresso delle cinque del mattino arrivava a Milano 2 minuti prima del Frecciabianca.

Nel 1975 per raggiungere il mare di Savona e arrivare fino alle spiagge di Ventimiglia c'erano anche i treni rapidi che arrivavano alla destinazione finale in 3 ore e 58 minuti (rapido 939).

Adesso ci sono i regionali veloci che impiegano 4 ore e 15 minuti, cioè 17 minuti in più di 38 anni fa, per arrivare all'ultima stazione prima della Francia.

Fino a Savona il tempo di percorrenza è aumentato di 14 minuti.

E poi c'è la linea per Genova: 22 minuti di viaggio in più sull'Intercity 503 rispetto al Rapido 903 del 1975.

Viaggio nel Piemonte Anche i collegamenti all'intero del Piemonte nel 2013 sono più lenti di 38 anni fa. Nel 1975 per raggiungere Pinerolo ci volevano un ora e 26 minuti (treno 7165) adesso ne servono 14 in più se si utilizza il servizio ferroviario metropolitano che parte da Torino alle 6.50.

Per arrivare a Bra la differenza è di 5 minuti in meno. Più lento anche il collegamento verso Fossano (14 minuti in più) e anche per Alessandria (nove minuti) anche se invece del regionale veloce si prende un Frecciabianca o l'Intercity si arriva prima di 38 anni fa.

Cesare Carbonari, tra gli animatori del coordinamento dei 23 comitati pendolari del Piemonte, mette sotto accusa l'alta velocità «che fa a gara per battere gli aerei» e che costringe gli altri treni a mettersi in coda «perché per entrare nelle stazioni l'Av deve usare spesso le linee storiche provocando ingorghi in entrata e uscita con i treni dei pendolari che finiscono in lista d'attesa».

Sullo sfondo resta comunque un problema di costi: «Un abbonamento mensile sull'alta velocità per Milano costa 300 euro, chi se lo può permettere? Non certo operai e impiegati».

E poi ci sono gli aumenti delle tariffe: «Praticamente una volta all'anno e la nostra speranza che questi soldi vengano usati per investimenti svanisce basta vedere la lentezza con cui viene rinnovato il materiale rotabile».

Le Ferrovie non ci stanno «Intanto non è vero che i nostri treni siano sempre più lenti», replica Cioffi. E spiega: «I treni devono soddisfare le diverse esigenze dei clienti: penso ai pendolari che viaggiano tra le grandi città e che hanno necessità di velocità e frequenza». In questo caso è il mercato a dettare le regole. Mentre il trasporto locale è finanziato dalle regioni che ci chiedono servizi capillari, e decidono loro quali e quante fermate fare».

Il direttore della divisione passeggeri regionali di Trenitalia spiega che da questo punto di vista «quel che conta, per un treno che in pochi chilometri ferma in decine di stazioni, non è tanto la velocità, quanto la frequenza, l'efficienza, l'affidabilità».

Le regioni decidono anche con quale materiale rotabile gestire il servizio ma «purtroppo le risorse che le Regioni riescono a destinare a questo capitolo di spesa sono ancora modeste, se commisurate alle medie francesi, tedesche e inglesi».

