

Nel ciclone i nuovi orari e lo stop degli interregionali sostituiti dagli intercity: che fanno meno fermate

leri è «saltato» l'Eurostar Napoli-Milano. Oggi incontro tra consumatori e Trenitalia: «Pronti a altre proteste»

# «Ore e ore per un treno che non passa mai»

**Cresce la rivolta dei pendolari: «Tratte cancellate, orari fantasma: e nessuno ci avvisa»  
Ieri caos a Napoli e sulla Roma-Cassino: «Ci abbiamo messo 5 ore, ma i ritardi sono la norma»**

■ / Roma

**RITARDI A SORPRESA** Guasti e ritardi praticamente ogni giorno. Da Lucca a Firenze, a Genova, a Napoli, da Brescia e Bergamo verso Milano, al sud, specie in Sicilia. «E noi viaggiatori non veniamo nemmeno informati» denunciano i pendolari. Ieri l'ultimo caso, sulla tratta Roma-Cassino. Una frana all'altezza di Za-

garolo ed è stato subito il caos. In condizioni «normali» il viaggio di circa 140 km dura un'ora e mezza. Ieri ce ne sono volute 5. «Ma i disagi sono all'ordine del giorno - denuncia l'Aproca, il comitato dei pendolari - è una situazione insopportabile». Proteste anche alla stazione di Napoli: cancellato l'Eurostar delle 15:30, i passeggeri diretti a Roma e Milano sono partiti con due ore di ritardo, sull'Intercity per Verona. Anche in questo caso lamenti «per la totale mancanza di informazioni». Il caos è esploso soprattutto dopo l'entrata in vigore dei nuovi orari di Trenitalia l'11 dicembre. Per non dire poi dei treni «scomparsi». Sono stati infatti soppressi gli interregionali per far posto agli intercity. Studenti e lavoratori si sono trovati a dover cambiare più convogli per raggiungere le città, dato che gli intercity non fermano in tutte le stazioni. Il totale delle cor-

se è ben oltre 276 milioni di chilometri l'anno - fa sapere Trenitalia - ma sin dai primi giorni ci sono state manifestazioni di contestazione dei passeggeri in Lombardia, Piemonte, Liguria, Emilia e Toscana. Proteste che hanno portato alla creazione di comitati di pendolari e iniziative come quella della Regione Liguria, che ha presentato un esposto alla procura di Genova contro i vertici di Trenitalia per interruzione di pubblico servizio. L'assessore regionale Luigi Merlo è stato chiaro: «Tra luglio e settembre abbiamo registrato 1.047 treni soppressi: non si può andare oltre». Una strada, quella della denuncia, minacciata anche dal presidente dell'Emilia Romagna, Vasco Errani.

E proprio oggi si svolgerà un confronto fra la società ferroviaria e le associazioni. La Federconsumatori denuncia «aumenti dal 65 al 75% sul prezzo del biglietto per viaggiare alle stesse condizioni di prima, se non peggiori», visto che «in molti casi il tempo del viaggio è più lungo per i cambi necessari a raggiungere le stazioni dove non fermano gli intercity. Se Trenitalia non verrà all'incontro per una revisione avremo iniziative più dure da mettere in campo».

lu.ben.



Foto di Corrado Giambalvo

**LUCCA-FIRENZE**

## In 4 giorni 172 reclami: «Ritardi cronici di mezz'ora»

■ di Valeria Giglioli

**LUCCA** Pochi convogli, scarsa manutenzione, personale non sufficiente. E il viaggio dei pendolari diventa un inferno quotidiano. La linea ferroviaria Lucca-Firenze è nell'occhio del ciclone: dopo l'introduzione di un nuovo orario cadenzato, che avrebbe dovuto facilitare la vita di chi viaggia su una delle linee più «pesanti» della Toscana, la polemica impazza.

Sulla carta il servizio sarebbe «perfetto»: 30 treni in più sulla tratta Firenze-Lucca-Viareggio-Pisa e partenze fisse, con convogli suddivisi tra veloci e locali, a disposizione di chi si sposta per lavorare o studiare. Peccato che dal 12 dicembre (il giorno successivo all'entrata in vigore del cosiddetto «Memorandum») al 16 il Contact Center della Regione abbia registrato un picco di 172 reclami, a seguito di 97 tra soppressioni di treni e ritardi sopra i 30 minuti. Una situazione che a chi paga 68,5 euro di abbonamento mensile per recarsi Firenze e 42 per Viareggio proprio non va giù. Anche perché, spiegano i pendolari, si aggiunge al «sovraffollamento e alle cattive condizioni (riscaldamento e pulizia) delle carrozze, senza parlare dei ritardi ormai cronici di 10-15 minuti». Il Movimento per i diritti dei pendolari ha parlato di «mese nero»: per aumentare i treni, sostiene l'associazione, si sarebbe di fatto depotenziata la linea, con la soppressione di altre partenze. La Lega dei consumatori racconta di «angherie da parte di Trenitalia». Per la Filt-Cgil si tratta di una «crisi annunciata». E qui entrano in ballo le cause. La Regione Toscana ha investito dal 1999 ad oggi circa 300 milioni di euro per il sistema ferroviario: i problemi che riguardano la quantità e la qualità del ma-

Dicembre «mese nero»:

92 casi tra treni cancellati o in ritardo. Trenitalia deve risarcire alla Regione 800mila euro per i disagi

teriale rotabile, le difficoltà sulle infrastrutture e la carenza di organico restano però irrisolti. Solo per il 2005 Trenitalia dovrà pagare all'amministrazione regionale 800mila euro di penali per i disservizi. Tanto che l'assessore ai trasporti Conti ha annunciato l'apertura di una vertenza con Trenitalia sul funzionamento del centro di manutenzione, in cui la Regione ha investito 115 milioni di euro. Ma il dito è puntato anche contro il governo: nessun finanziamento per carrozze e locomotori e solo 5 milioni di euro per l'incremento dei servizi. Da Lucca arriva anche un'altra voce critica: «In un accordo tra Governo e Regione del 2003 erano stati destinati 190 milioni di euro per interventi sulla tratta Pistoia-Lucca» spiega l'assessore provinciale ai trasporti Cecilia Carmassi. Ma il centrodestra ha avanzato proposte sulla viabilità non comprese nell'accordo (tra cui una tangenziale ovest, nel cuore delle colline lucchesi, caldeggiata da Pera): «E adesso tutti i progetti sono bloccati» conclude l'assessora.

## I NUMERI DELLO SFASCIO

**86%** dei viaggiatori dei treni italiani è composto da pendolari

**435 MILIONI** sono gli utenti delle tratte regionali di media percorrenza (+6,6% rispetto al 2004)

**69 MILIONI** sono gli utenti per le tratte di lunga distanza (cifra stabile dal 2000)

**4,15%** di aumento nel nuovo «menù tariffario»

**6317 CHILOMETRI** di ferrovie a doppio binario sono elettrificati su un totale di oltre 16000 Km di rete

**4700 CHILOMETRI** dotati di sistema di controllo della marcia

**1,3 MILIARDI** il taglio in Finanziaria per le ferrovie

**IL CASO** Rivolta delle sezioni contro il presidente: già raccolte 700 firme per un congresso straordinario

## Ripa di Meana vende la sede, Italia Nostra nella bufera

Il compromesso sarebbe stato firmato il 22 dicembre, sorpresa amara sotto l'albero di Natale per Italia Nostra, storica associazione giunta al 51° anno di vita: il neopresidente Carlo Ripa di Meana ha venduto Villa Astaldi, che ospita la sede nazionale, per una cifra che si aggira intorno ai 12 miliardi di euro. Non ci sono più soldi, il buco di 600mila euro dello scorso luglio, in sei mesi di nuova gestione è svettato oltre il milione di euro. E così con un blitz il contestatissimo presidente ha preso la decisione: la villa, bene tutelata, è stata venduta. Nessuno sa se il ministero dei Beni culturali, che ha un'opzione, è stato informato. Le sezioni regionali sono in subbuglio, i soci hanno raccolto più di 700 firme per chiedere un congresso straordinario e votare i nuovi vertici di Italia Nostra, e-mail infuocate con dichiarazioni di sdegno per la vendita del «patrimonio di famiglia», antico lascito testa-

mentario della nobile famiglia romana all'associazione, e per «questo modo di condurre le cose che ci lascia interdetti», come dice Margherita Signorini, coordinatrice nazionale, insieme a Evaristo Petrocchi, delle sezioni autoconvocate. È una guerra ormai aperta quella che sta combattendo tra i soci: «Non ci sta bene la gestione dell'attuale presidente Ripa di Meana, arrivato con un blitz di piena estate, grazie a un ribaltone. Avrebbe dovuto gestire soltanto la normale amministrazione fino a nuove elezioni, ad aprile - dice Signorini - invece ha deciso di vendere la sede dell'associazione proprio nel momento in cui il Senato aveva deliberato un finanziamento di 360mila euro derivante dall'8 per mille per il restauro della villa». Finanziamento che rischia ora di finire nelle casse degli acquirenti. L'ex presidente Desideria Paolini Dall'Ona l'ha saputo così: aveva invia-

to una lettera comunicando a Ripa di Meana dell'avvenuta decisione del Senato. Il giorno ha ricevuto la risposta: grazie per l'interessamento, ma ho venduto. Alla base di tanta urgenza, secondo Ripa di Meana, ci sarebbe il buco di circa un milione di euro. Secondo i soci alla base dell'incremento del buco ci sarebbe una totale incapacità gestionale degli attuali vertici. Per questo chiedono a gran voce di poter svolgere il congresso. «Secondo lo Statuto bastano 550 firme - spiega Evaristo Petrocchi - noi ne abbiamo raccolte più di 700 ma finora non è successo niente». In realtà sembra che al presidente le firme così come sono non vadano bene: le vuole autenticate. L'ex presidente, Pasolini Dall'Ona, è più che amareggiata: non riconosce più lo spirito dell'associazione che contribuì a fondare 51 anni fa. «Noi siamo consapevoli che è necessario procedere a un'opera di svecchiamento-

**BUSALLA-GENOVA**

## «Costretti a prendere quello successivo. Pieno il doppio...»

■ di Matteo Basile

**GENOVA** Sono le 7 e 18 minuti, l'ora calda alla stazione di Busalla, nell'entroterra genovese: pendolari, ragazzi, lavoratori pronti per andare a Genova. Il viaggio dura 40 minuti, o meglio dovrebbe. Già perché, i ritardi quasi non si contano più e le soppressioni ai convogli sono ormai ordinarie. Tanto che i ragazzi spesso si divertono ad improvvisare un toto-ritardo. «Soprattutto per andare a scuola è un problema: quanti minuti aspettiamo? Ma arriverà il treno oppure saltiamo la prima ora?» La linea è quella che da Alessandria arriva a Genova, via Busalla appunto. La utilizzano in tanti ogni giorno, ed è solo uno dei numerosi esempi di disservizio ferroviario in Liguria. «I treni sono quasi sempre in ritardo - racconta Gilda, 29 anni, impiegata in un'azienda genovese - Ci sono dei giorni in cui siamo costretti ad aspettare anche mezz'ora prima di sapere che il treno è stato soppresso. Quindi prendiamo il treno successivo,

in pratica un treno con i passeggeri di due». Non solo ritardo e disagio però. «I monitor nelle stazioni spesso non funzionano e nessuno ci avvisa». «Anche quando il ritardo viene annunciato non cambia granché - sottolinea Piero, pendolare da anni - in ogni caso siamo sempre soggetti a disagi di ogni tipo e se arriviamo in ritardo? Non possiamo sempre giustificarci dando la colpa al treno». Leggermente più fortunata è Sara, 26 anni, impiegata in un'azienda del centro cittadino: «La mia principale è stata pendolare per anni - spiega - Se arrivo in ritardo da che la colpa non è la mia...». «Stufo dei ritardi ho preso il treno prima, quello che passa alle 7 e 3 minuti, per avere un quarto d'ora di margine in più - spiega desolato Giuseppe - Ma sono arrivato a Genova addirittura alle 8 e 30, circa tre quarti d'ora in ritardo. Mi sono rassegnato, evidentemente non c'è nulla da fare». C'è chi per paura di problemi di questo tipo alle volte rinuncia al treno. «Faccio il consulente finanziario - racconta Roberto - Se ho un appuntamento importante prendo la macchina, non mi fido, non posso permettermi di arrivare in ritardo. Così l'abbonamento rimane inutilizzato, devo pagare benzina, autostrada e sperare di trovare un parcheggio in centro».

Numeri alla mano i disagi per i pendolari sono davvero pesanti. Nel periodo tra luglio e settembre i treni cancellati sono stati ben 1047, 511 quelli saltati solo nella prima metà del mese di dicembre. Soppressioni e disagi continui che hanno portato la regione Liguria a denunciare Trenitalia per interruzione di pubblico servizio, ponendo l'indice tra l'altro anche sui possibili problemi di ordine pubblico tra i pendolari che rischiano di perdere la pazienza.

Giuseppe: «Per non restare in trappola prendo il convoglio precedente, ma arrivo lo stesso con 45 minuti di ritardo»

Maria Zegarelli