

Parte l'Alta Velocità Beffa-pendolari: sempre più un incubo

Oggi l'inaugurazione della Bologna-Milano, si risparmiarono 40 minuti
Ma sulle altre tratte sarà sempre peggio. E Piacenza denuncia Trenitalia

Foto Emblemata



Il nord

La novità Mi-Bo: 65' invece di 104'

Milano-Bologna

182 KM ■ Unica tratta tutta nuova. Sarà percorsa in 65' invece che in 104'. Gli Eurostar City ci impiegheranno anche 2h 27'.

Piacenza-Milano

70 KM ■ Tratta tutta vecchia. Gli Eurostar City ci metteranno 57' (prima 41').

Il centro

Gli Eurostar City al rallentatore

Prato-Bologna

81 KM ■ Tratta più penalizzata verso Bologna. I Regionali impiegavano 1h 6', da domenica 1h16' e 1h22'.

Firenze-Bologna

78 KM ■ La nuova linea Alta velocità partirà nel dicembre 2009. Ora gli Eurostar avranno ritardi fino a 13'.

Roma e Torino

Tra altri ritardi e opere incomplete

Firenze-Roma

253 KM ■ Inaugurata nel 1992, 250 km/h. Gli Eurostar impiegheranno 4' in più. Per gli Eurostar City ritardi fino a 20'.

Torino-Milano

125 KM ■ Tratta ad Alta velocità non ancora completata. Manca la Novara-Milano (40 km).

Il dossier

MASSIMO FRANCHI

ROMA
mfranchi@unita.it

È innegabile. Con l'avvio in servizio domani della Bologna-Milano il treno diventa concorrenziale con l'aereo. Con l'Alitalia in queste condizioni, Trenitalia fa benissimo a far leva sul paragone negli spot che inondano le tv. A chi fa su e giù fra Milano e Roma converrà prendere l'Eurostar: si impiegheranno tre ore e mezza raggiungendo il centro delle città; in aereo - sempre che se ne trovi uno - si rischia di impantanarsi nel traffico o nei ritardi delle navette. Peccato però che il popolo dei pendolari - 1,9 milioni secondo il Censis - dell'Alta Velocità non se ne fa niente. Anzi, ne soffrirà. Perché fra treno e aereo c'è una differenza non da poco. Il treno, infatti, viaggia sui binari e questo limite fisico si farà sentire, specialmente in prossimità delle città: lì l'Alta Velocità non c'è ancora (ci vorranno 5 anni per completare il progetto Grandi Stazioni) e i binari sono uguali per tutti i tipi di treni. Binari che quindi saranno ingolfati di Eurostar (raddoppiati e triplicati) che elimineranno o rallenteranno i ferivecchi (Intercity, Interregionali e Regionali) già stracolmi, maledetti ogni giorno da milioni di persone per i ritardi. Il tutto alla faccia del servizio pubblico che, sbandierato dalle Ferrovie, manda su tutte le furie le Regioni costrette a litigare sui contratti di servizio stipulati e mai rispettati da Trenitalia.

In più, l'azienda guidata dall'ex sindacalista della Cgil Mauro Moretti deve far tornare i conti. E se tutti gli investimenti sono stati messi sul progetto dell'Alta Velocità, per il resto della rete, in gran parte una lunga gimcana a binario unico (lo è per il 57%), arrivano i tagli. Meno soldi e meno treni. Di nuovi non ce sono neanche per la Milano-Bologna. Il nome «Frecciarossa» è una denominazione accattivante che nasconde il fatto che i treni saranno sempre gli Etr 500, usati da più di 5 anni. L'altro maquillage riguarda i vecchi Intercity. Verranno ridipinti e si chiameranno Eurostar City: stesso treno, abbonamento aumentato in media del 10%. Da domani i tempi di percorrenza miglioreranno solo fra Milano e Bologna. Per il resto peggioreranno anche per l'Alta Velocità da Roma a Bologna o da Firenze a Roma con aumenti dei tempi di percorrenza anche di 10 minuti. Anche sul prezzo c'è poi da ridire. Passate le offerte promozionali per il lancio, il costo standard per il Milano-Ro-