

**CIFRE DA...****Il popolo dei pendolari****1,9 milioni**

il numero dei pendolari italiani secondo il Censis

**57%**

la percentuale delle tratte a binario unico sulla rete delle Ferrovie

**L'Unità**SABATO  
13 DICEMBRE  
2008

17

ma sarà di 79 euro, con un aumento di 13,4 euro pari al 20,4%. Il tutto per risparmiare 35 minuti, ossia solo il 14,2%.

**Oggi il Capo dello Stato** inaugurerà la tratta. Sarà la terza inaugurazione Tav dopo il 1992 della Roma-Firenze e il dicembre 2005 della Roma-Napoli. L'anno prossimo, se tutto va bene, sarà il turno della Firenze-Bologna. Ma non è finita. Per concludere l'opera mancano i binari più importanti, quelli che attraversano le città in gran parte sottoterra e che, questi sì, finalmente libereranno binari per i pendolari. Il progetto Grandi Stazioni è comunque di là da venire. Torino Porta Susa aprirà nel 2010, Bologna Centrale nel 2011, Firenze nel 2014. Quell'anno potremmo dire che l'Alta Velocità Torino-Napoli sarà completata e anche i pendolari metropolitani avranno binari liberi a loro disposizione. Sempre che ci siano i soldi per farci passare nuovi treni. Eh sì, perché su una cosa Moretti ha ragione. Se i pendolari sono stipati come sardine su treni del secolo scorso, la colpa è in gran parte del governo che ha tagliato i fondi. Le risorse previste nella finanziaria 2009 ammontano a circa 1350 milioni, stessa

## Gl ingorghi

**Stazioni e binari intasati di Eurostar: «bloccati» gli altri treni**

## I rincari

**Il costo standard per la Milano-Roma sale del 20,4%**

cifra prevista nel '99, mentre la richiesta di Trenitalia per i servizi regionali e gli Intercity è di 2050 milioni.

**Comunque** anche per l'Alta velocità i treni saranno sempre gli stessi, come dicevamo. Tutti Etr 500, con i pochi Etr 600 che saranno testati al Sud dove i binari non sono Alta Velocità. E a parte la Milano-Bologna la cosa paradossale è che l'Alta velocità farà aumentare i tempi di percorrenza. Per la Roma-Bologna si arriverà anche a 12 minuti in più (dalle attuali 2h e 38' a 2h50') e 4 minuti sulla Roma-Firenze (da 1h36' a 1h40'). Il Frecciarossa (Etr500) correrà tra Napoli-Roma e Milano, il Frecciargento (Etr 485 e qualche Etr 600 nuovo), capace di elevate prestazioni anche sulle linee convenzionali, raggiungerà la Puglia e la Calabria, i Freccia-bianca (EurostarCity) «viaggeranno dove potranno al meglio sfruttare le loro potenzialità». La strategia aziendale è chiarissima. Guadagnare più

## L'investimento

**Tutti i soldi su questo progetto, per il resto mancano 700 milioni**

## I concorrenti

**Dal 2011 Della Valle e Montezemolo pronti a sbarcare con la Ntv**

mercato possibile, anche a spese dell'Alitalia in crisi, prima dell'arrivo della concorrenza di Della Valle e Montezemolo con la loro Ntv e i treni che dovrebbero iniziare a viaggiare dal 2011. Naturalmente il business è tutto lì, sulla Roma-Milano e sulla Torino-Venezia, sempre che sia pronta per quell'anno.

Negli ultimi anni ogni cambio di orario è diventato un parto con travaglio lunghissimo. Quello di domani è stato, se è possibile, più sofferto. Ogni regione deve stipulare il contratto di servizio e i tavoli con Trenitalia sono estenuanti per ognuno dei 20 assessori ai Trasporti. Alla fine i più soddisfatti dicono di «aver contenuto le perdite». Iniziamo un giro d'Italia nel dolore dei pendolari.

**Toscana, Umbria e Lazio** I pendolari più sono quelli che vanno a lavorare a Roma. Tutti gli Intercity saranno rallentati, alcuni anche con aumenti di percorrenza di 20' fra Firenze e Roma. Il passaggio sulla tratta lenta a sud di Orte porterà alla paralisi di tutta la rete vicino alla Capitale.

**Emilia Romagna** A Bologna lo chiamano l'imbuto. Tutti i treni in arrivo e in partenza saranno rallentati per dare spazio alla nuova Alta velocità. E il tutto durerà fino al 2012. Anche il direttore Trenitalia Emilia Romagna, Salvatore Di Ruzza, ammette che l'Alta velocità creerà disagi a Bologna. Tutti sono concordi nell'attendere «tre anni di sofferenza». Anche le tratte non direttamente sovrastate dalla nuova Bologna-Milano pagheranno dazio. La più colpita sarà la Bologna-Prato con rallentamenti fra i 15 e 20 minuti; la Modena-Mantova ne avrà in media di 10 minuti. Oppure: da Reggio Emilia a Bologna alcuni treni in fasce «critiche» (come le 7 o le 8 di mattina) vedranno il tempo di percorrenza salire da 50 a 63 minuti.

**Lombardia** Sulla Piacenza-Milano ci sono 70 km tutti vecchi. Ma i Regionali e Intercity fino a oggi impiegavano dai 41' ai 57'. Da lunedì regionali e «nuovi» EurostarCity impiegheranno più di un'ora con punte di 1h e 47' soprattutto nelle ore di punta. Proprio ieri - per solidarietà con i pendolari - il presidente della Provincia e il

sindaco di Piacenza hanno annunciato il loro forfait all'inaugurazione della nuova tratta e procederanno legalmente contro Trenitalia, se entro 30 giorni non onorerà gli accordi presi con il Comune all'avvio dei cantieri della nuova tratta ferroviaria. Tutta vecchia anche la Cremona-Milano. Da Codogno a Milano affianca la nuova linea. Ma vicino a Milano i treni si sposteranno sulla linea ancora più vecchia con rallentamenti che vanno dai 10' ai 20' in media su treni tutti Regionali. Dopo trent'anni a luglio è stato inaugurato il raddoppio della Lecco-Milano. Ma se la tratta è nuova, i treni usati sono vecchi. E così invece di viaggiare a 150 km/h vanno solo a 77 km/h. .

**Marche e linea adriatica** Si appesantirà l'ormai storica vertenza aperta dalla Regione Marche. La linea che da Roma va all'Adriatico è considerata quasi un «ramo secco» ed è già stata colpita negli scorsi anni. Sarà tagliata una delle quattro coppie di Eurostar, le tre restanti non fermeranno più a Senigallia e Fossato di Vico e Jesi. Ancora più vessati i viaggiatori dell'Adriatica, a volte con effetti paradossali: fino a oggi sarà possibile andare da Bologna ad Ancona in un mi-

## Il maquillage

**I nuovi EurostarCity? Sono come gli Intercity ma costano il 10% in più**

## La gimcana

**La rete per i viaggiatori «normali» resta una vera e propria trappola**

nimo di 1h48 (con gli Eurostar soppressi) o in 1h57 con gli EurostarCity e fino a 2h21 con gli Intercity. Dal 14 i tempi degli EurostarCity andranno da 1h45 (tre minuti meno di adesso) a 2h40 per quello che gli appassionati hanno soprannominato Eurostar-Calesse. «Velocità» che i viaggiatori pagheranno con una tariffa più elevata di quella dell'Intercity da 2h21.

**Puglia** L'entrata in vigore del nuovo orario invernale dei treni porterà ad un taglio di almeno un quarto di tutti i treni regionali. In più dalla Puglia si arriverà in Lombardia solo a bordo di vecchi Intercity rimodernati (detti EurostarCity). Le Fs si «vendono» gli Eurostar che collegheranno Roma in poco più di tre ore. Ma questa novità verrà ottenuta grazie alla cancellazione di diverse fermate sia sul territorio pugliese che su quello campano (Benevento) verso Roma. In particolare quella di Barletta e quindi della sesta nuova provincia Bat. ♦

## Voci dalla protesta

**«Noi, dannati del vagone Da domani sarà lo sfascio»**

### «SULL'INTERCITY DA ORVIETO A ROMA ANCHE 40' IN PIÙ»

**MONICA, 38 ANNI** ■ Ogni mattina parte come altri 5mila da Orvieto e che ha contribuito a mettere in piedi il comitato dei pendolari della zona. «Vado a Roma ogni mattina ma da domani sarà lo sfascio. Anche gli Intercity che siamo riusciti a non far cancellare non percorreranno più la linea veloce con un ritardo che potrà essere fino a 40 minuti. In più cambierà l'abbonamento, con un aumento mensile di almeno 7 euro per un servizio molto peggiore».

### «L'ALTA VELOCITÀ? PER NOI SARANNO SOLO GUAI»

**FRANCO, 46 ANNI** ■ «Andrò in pensione con un calcolo approssimativo di 5 anni passati sul treno. La Piacenza-Milano è di competenza di due regioni, ma come al solito in Italia quando le competenze si sommano, i disservizi e gli scaricabarile si moltiplicano. Non sappiamo ancora quali treni ci saranno e quanto ci costeranno. L'unica certezza è che per i 72 km si impiegheranno dai 10' ai 15' in più. Avevano detto che con l'Alta Velocità la nostra tratta sarebbe stata libera e i treni sarebbero stati più veloci. Invece succede il contrario».

### «BINARI NUOVI, MA TRENI VECCHI A 70 KM/H»

**GIORGIO, 43 ANNI** ■ «In 25 anni di treno Lecco-Milano ho visto la lenta costruzione del secondo binario. Quest'anno sono finiti i lavori, ma se i binari sono nuovi, e ci si potrebbe viaggiare a 150 km all'ora, i treni sono vecchi e vanno solo a 70 all'ora. In tutta la Lombardia il problema è l'intasamento negli orari di punta e la quasi impossibilità di andare contro-flusso. Di mattina si va come lumache verso Milano e di sera come lumache si torna a casa».

### «CREMONA-FARSA, CI SPOSTANO SULLA RETE ANTICA»

**MATTEO, 35 ANNI** ■ «Da Cremona io l'Alta velocità la vedo sfrecciare a poche centinaia di metri nei 61 km che vanno da Codogno a Milano. I binari vanno in parallelo ma poi, diversamente da quanto ci avevano promesso, vicino Milano l'Alta Velocità va sulla nostra rete e a noi ci spostano sulla quella ancora più vecchia. Per fortuna con la lotta siamo riusciti a rimanere a Milano Centrale e a non farci spostare a Lambrate». ♦