

LEGAMBIENTE. Monitoraggio nazionale nell'ambito della campagna «Pendolaria»: puntualità miraggio da Milano a Palermo

L'Italia dei treni dei pendolari va a una sola velocità: in ritardo

E in Sicilia si viaggia tra convogli soppressi, sporchi o non climatizzati

MARIA AUSILIA BOEMI

CATANIA. E' sempre più dura la vita dei pendolari d'Italia: mentre sfrecciano loro davanti (dove ci sono) i treni ad alta velocità che non li riguardano, sono costretti a trascorrere parte della loro giornata in spostamenti alle prese con continui ritardi - in Italia un treno pendolare ogni tre non viaggia in orario, come rilevato da Legambiente -, vagoni sporchi o non climatizzati adeguatamente, convogli soppressi e mancanza di un'informazione tempestiva agli utenti. Secondo un'indagine nell'ambito della campagna «Pendolaria 2009» di Legambiente - con rilevazioni effettuate nella fascia oraria dalle 7 alle 9,30 del 23, 24 e 25 novembre - su 1.216 treni monitorati, ben 430 - la maggioranza - hanno accumulato un ritardo superiore ai cinque minuti (quello ritenuto accettabile), solo 374 sono giunti in orario, i rimanenti 412 hanno avuto lievi ritardi.

Il record di treni in ritardo spetta a Milano: alla stazione Cadorna sono arrivati in ritardo il 59% dei treni, a Milano centrale il 57%, a Roma Termini il 54% dei convogli. Seguono a ruota Palermo (con solo il 16% dei treni monitorati in orario, il 41% in ritardo di pochi minuti, il 43% in ritardo di oltre 5 minuti), Salerno (con il 37% dei convogli con ritardi superiori ai 5 minuti), Torino (con il 32% dei treni che hanno accumulato ritardi cospicui) e Messina (il 30% dei treni ha ritardi superiori alla soglia di tolleranza dei 5 minuti). Chiude la classifica la stazione di Genova Principe con «solo» il 18% dei treni in ritardo oltre i 5 minuti.

E se il trofeo di «treno lumaca» spetta al regionale tra Albano Laziale e Roma (con una velocità media di percorrenza tra i 30 e i 36 km/h), non va meglio alla Sicilia: «Solo per fare un esempio di martedì - racconta il coordinatore del comitato pendolari Messina-Catania-Siracusa, Giosuè Malaponti, 13 anni di pendolarismo alle spalle - i primi 2 treni che trasportano molti pendolari sulla tratta da Messina a Siracusa hanno accumulato, rispettivamente, 40 e 20 minuti di ritardo. Ci sono poi treni che giornalmente accumulano ritardi, come il 12819 che parte da Messina alle 12,10 e dovrebbe arrivare a Catania alle 14,10, ma che prima delle 14,24 non arriva quasi mai».

Ma i pendolari non devono combattere solo contro i ritardi: «Ad esempio, dal 19 ottobre sono stati soppressi ingiustificatamente 2 tre-

ni sulla Messina-Catania-Siracusa: il 3889 che partiva per Siracusa da Messina alle 5,25 e il 12801 che partiva da Taormina alle 5,20 diretto a Catania. Al loro posto è stato attivato un altro treno - il 3841 - che parte da Messina alle 4,45 e arriva a Siracusa. L'attivazione di questo solo treno, che parte quasi tre quarti d'ora prima di quello soppresso da Messina, ha costretto i pendolari a svegliarsi un'ora prima e arrivare a destinazione con largo anticipo, quando è ancora troppo presto per andare in ufficio».

Ma al danno Trenitalia non fa mancare anche la beffa: «Questo nuovo treno - continua Malaponti - non è segnalato sul sito dove si possono acquistare i biglietti e dove invece sono rimasti indicati i due treni soppressi: secondo me ci sono gli estremi di una truffa e, in proposito, l'Adoc sta presentando un esposto-denuncia al garante».

Né va meglio sulla linea tirrenica: ad esempio, con i nuovi orari, è possibile andare da Sant'Agata di Militello a Messina, ma non si può poi tornare indietro.

E ci sono poi i treni sporchi, o la climatizzazione a singhiozzo (in alcune carrozze sì, in altre no), o la scarsa manutenzione delle aperture delle porte: «L'altra mattina - racconta ancora Malaponti - 200 persone sono state costrette ad entrare da un'unica porta». Il che vuol dire accumulare ritardi. «Trenitalia sui convogli e Rete ferroviaria italiana nelle stazioni - lamenta poi il coordinatore dei pendolari - non danno agli utenti la tempestiva informazione, come previsto dalla carta dei servizi. E, nelle stazioni non presenziate, ciò può anche comportare dei pericoli».

In Sicilia resta in sospeso la questione del contratto di servizio da 110 milioni di euro tra la Regione e Trenitalia, contratto dal quale dipende la decisione di Trenitalia se potenziare o affossare definitivamente il servizio: «Come pendolari - spiega Malaponti - abbiamo chiesto di potere esaminare il contratto prima della firma, per dare i nostri suggerimenti, visto che viviamo giornalmente sulla nostra pelle le pecche del servizio. Ma non abbiamo avuto risposta». Infine, sulla rete ferroviaria restano misteri inspiegabili: come quello di due treni che, per percorrere la tratta tra Catania e Messina, impiegano entrambi un'ora e 57 minuti: «Il giallo - sorride Malaponti - è che uno fa 9 soste, l'altro 23. E allora, come possono avere gli stessi tempi di percorrenza?».

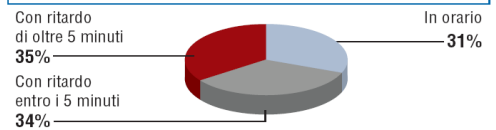


TRENI DEI PENDOLARI QUASI SEMPRE IN RITARDO: UNA SORTE CHE UNISCE L'ITALIA

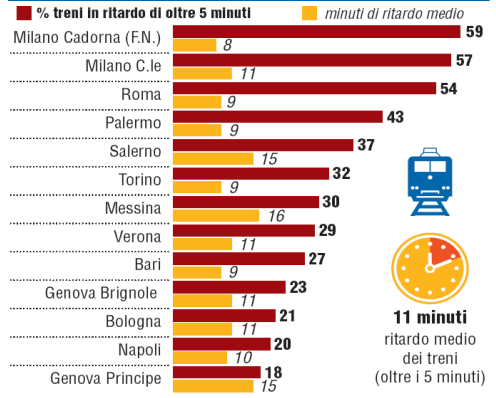
I treni pendolari

La situazione del trasporto ferroviario monitorata tra il 23/11 e il 27/11

TRA LE 7.00 E LE 9.00



LA CLASSIFICA



Fonte: Legambiente - Pendolaria 2009

ANSA-CENTIMETRI