

TRENI REGIONALI IN RITARDO

Il bluff del Frecciarossa

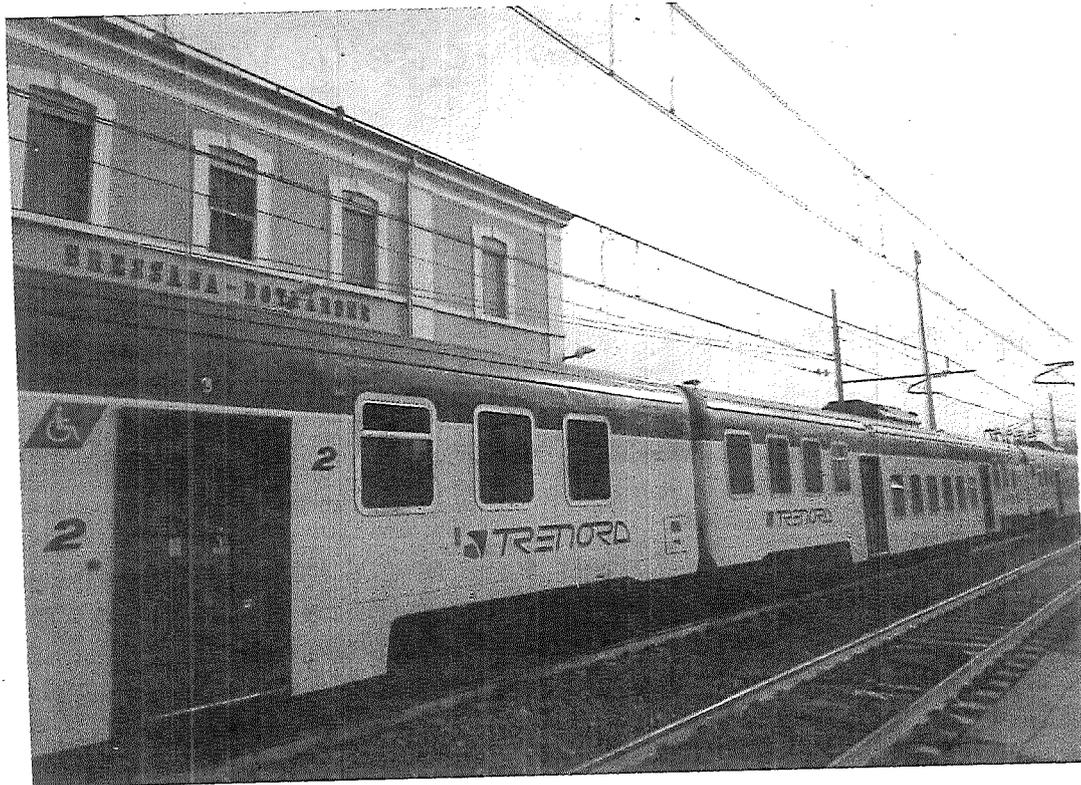
SENZA FERMATE SUL NOSTRO TERRITORIO RISPARMIA SOLO 6 MINUTI DI TEMPO

di Mirko Confaloniera

Sono lontani i tempi in cui a Voghera fermava il "Pendolino" per Roma Termini. Negli anni '90 si poteva andare a Roma e tornare dalla capitale addirittura in giornata, senza grossi sacrifici economici: si partiva alla mattina da Voghera e si tornava in serata. Oggi c'è solo un Freccia Bianca diretto che ferma a Pavia alle 13:35 e che raggiunge Roma, però, alle otto di sera. Impossibile da utilizzare per organizzare una gita giornaliera nella "Caput Mundi". Il depotenziamento delle nostre principali linee ferroviarie (Milano-Genova e Torino-Piacenza) è stato lento ma progressivo. Hanno influito tanti fattori, uno su tutti l'avvento delle offerte delle compagnie aeree low-cost che oggi come oggi permettono di volare al Sud Italia (come nel resto d'Europa) a prezzi davvero irrisori. Tuttavia, anche le costruzioni delle linee T.A.V. hanno spostato direttrici e traffici ferroviari a lunga percorrenza. Ad oggi la maggior parte dei treni che da Torino raggiungono Bologna, e poi Firenze e Roma, corrono sulla linea ad alta velocità Torino-Milano e non più sulla Alessandria-Voghera-Piacenza. A onor del vero è stato rivalificato (e bene) il servizio locale: la razionalizzazione delle linee Stradella-Pavia-Milano Greco Pirelli, del Regio-express Alessandria-Voghera-Milano C.le e del passante Pavia-Milano Bovisa hanno permesso di avere treni a cadenza oraria precisa e di avvicinarci (come tempi di percorrenza) al capoluogo lombardo. Purtroppo, tutto questo è avvenuto solo sulla carta. Ogni settimana, se non ogni giorno, sull'intera rete ferroviaria pavese si segnalano ritardi, disservizi, soppressioni di treni, ecc.; disagi e disagi che vanno a colpire principalmente quelle fasce orarie di trasporto di lavoratori e studenti. Sono stati fatti lavori di importante ammodernamento sulla linea Milano-Genova, è vero, ma in ritardo rispetto ai tempi previsti e in altri punti sono stati lasciati incompleti: a Castelletto

di Branduzzo, per esempio, sopravvive ancora l'ultimo passaggio a livello dell'intera linea Milano-Genova; il Terzo Valico doveva essere pronto già da diversi anni; e, infine, le tratte Pavia-Milano e Tortona-Voghera dovrebbero essere quadruplicate per gestire al meglio tutto il traffico di treni a breve, media e lunga percorrenza. In questo scenario di incertezze e rassegnazione, ci mancava proprio un altro bello scossone che facesse traballare il già delicato castello di carta descritto: l'istituzione di un treno giornaliero ad alta velocità Genova-Milano-Venezia (senza fermate intermedie fra Genova e Milano, quindi né a Voghera, né a Pavia), che per imposizioni dall'alto ha la precedenza assoluta su tutti gli altri treni della tratta (intercity, regionali e passanti metropolitani).

Dallo scorso 15 marzo il Freccia Rossa 9796 parte da Genova Principe alle ore 7:05 e arriva a Milano Rogoredo alle 8:24 (poi Milano Centrale), costringendo tutti gli altri treni a fargli strada, fermandosi, rallentando e facendo accumulare ritardi consistenti. Stesso scenario al "ritorno", ovvero alla sera, nella antitetica fascia pendolare: partenza da Rogoredo alle ore 18:35 e arrivo a Piazza Principe alle 19:55, scansando tutto ciò che il treno ad alta velocità trova sul suo cammino di 150 km. Il Governatore della Liguria Giovanni Toti e il d.g. di Trenitalia Orazio Iacono celebrano l'avvento di un treno Freccia Rossa che "collega due antiche Repubbliche Marinare che hanno fatto la storia d'Italia" (Genova e Venezia, nda): peccato che sono i primi che dimostrano di non sapere la Storia, ma quella più recente. Fino a una quindicina di anni fa esistevano dei treni intercity che collegavano la Liguria con Venezia (con fermate a Voghera e a Pavia), che pian piano sono stati soppressi o limitati a Milano per "mancanza di mercato". E lo stesso esperimento di un treno non-stop ad alta velocità Milano-Genova fu fatto una decina di anni fa, con l'allora Eurostar 9314 che partiva da Genova Principe alle



7:47 e arrivava a Milano Porta Garibaldi alle 9:22, con l'unica fermata intermedia a Rogoredo alle 8:57. Era l'anno 2008 e l'esperienza di un treno direttissimo fu un fallimento, perché non trasportava più di 40-50 passeggeri al giorno, tant'è che fu soppresso pochi mesi dopo. Un treno che non ferma né a Tortona, né a Voghera e né Pavia oggi come nel 2008 fa solo risparmiare pochi minuti: basta mettere a confronto il nuovo Freccia Rossa che percorre Genova P.P. - Milano Rogoredo in 1 ora e 19 minuti, con un intercity qualunque che

ci mette 1 ora e 25; o addirittura con un treno interregionale che ci impiega un'ora e 30! Il risparmio è di soli 6 minuti sugli intercity classici e appena 10 sui regionali veloci! Questo perché la linea Milano-Genova non è attrezzata per accogliere i T.A.V., che possono sfrecciare fino a 300 km orari, ma è limitata ai 150 di media: gli incroci di Tortona e di Voghera, e i soli due binari esistenti fra Pavia e Milano non consentono ad oggi di ospitare super treni veloci. Ma si sa: viviamo ormai in una società dove conta più la facciata

che il vero senso delle cose, per cui conta di più il nuovo e scintillante Freccia Rossa che arriva puntuale a Milano Centrale, piuttosto che i ritardi dei tanti treni pendolari della provincia. Chi ci governa e amministra pensa solo ai treni di lusso e non a quelli dove ogni giorno viaggiano migliaia di comuni lavoratori. Treni di serie A e treni di serie B. Passeggeri di serie A e, ovviamente, passeggeri di serie B... La solita Italia a due pesi e due misure, intrappolata nelle maglie delle sue infinite contraddizioni.

