



Le tratte ferroviarie minori sacrificate sull'altare del business

Binario, triste e solitario

di Simone Ramella

Treni superveloci in grado di percorrere in pochissime ore le tratte ferroviarie più frequentate d'Italia, mentre i viaggiatori navigano in Internet o guardano un film stando comodamente seduti in poltrona. E' questo il futuro delle ferrovie descritto su Rai Tre, nella puntata di Telecamere del 28 novembre scorso, dal ministro delle Infrastrutture, **Pietro Lunardi**, e dal presidente delle Fs, **Elio Catania**.

Un futuro che ha il sapore della beffa per milioni di pendolari di tutta Italia, Lombardia in testa, costretti a fare i conti quotidianamente con un presente fatto di locomotori vecchi e tutt'altro che superveloci, carrozze sporche e stracolme, e ritardi cronici. "Stiamo lavorando anche per risolvere i problemi dei pendolari - ha assicurato Catania nel corso della trasmissione condotta da **Anna La Rosa** - Fra i nostri obiettivi, infatti, c'è anche quello di lavorare sulla pulizia, l'affollamento, la puntualità dei treni regionali. Purtroppo si tratta di risultati che si vedranno nel medio periodo, ora tamponiamo le urgenze. Ma per il futuro abbiamo grandi speranze".

Speranze, quelle di Catania, condivise dalla Regione Lombardia, che la scorsa settimana ha firmato un protocollo d'intesa con le Ferrovie dello Stato, la Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) e Trenitalia per il miglioramento della rete rotabile e dei treni, che prevede, tra l'altro, l'acquisto di 37 locomotive, 25 carrozze a due piani e cinque



carrozze pilota a due piani. Speranze a parte, però, il futuro che si profila per il nostro servizio ferroviario corre su due binari separati. Uno è quello ad alto tasso tecnologico strombazzato dai vertici di governo e Ferrovie, l'altro quello rivelato

La promessa delle Fs: Internet e film in carrozza

tempo fa, senza fare troppo scalpore, da **Carlo De Vito**, responsabile stazioni di Rfi, che ha spiegato che "entro il 2012 il 90 per cento delle stazioni italiane saranno impresenziate". Già oggi, in effetti, le stazioni impresenziate, ovvero rimaste totalmente prive di personale ferroviario grazie allo sviluppo

dell'automazione, sono ben 1.344 su un totale di circa 2.700 (167 su 292 in Lombardia). Lo scenario descritto da De Vito assume, però, i contorni di un vero e proprio "terremoto". "Grazie alla tecnologia saremo in grado di gestire tutte le operazioni a distanza - ha spiegato il responsabile di Rfi - Sarà comunque importante garantire il decoro e la sicurezza degli impianti, e fornire adeguate informazioni ai viaggiatori, che saranno comunicate attraverso degli altoparlanti gestiti da una sede operativa centralizzata".

A dispetto delle rassicurazioni di rito, però, la strategia delle ferrovie appare chiara. Da un lato valorizzare e investire sui collegamenti Eurostar a lunga distanza tra le metropoli della penisola, sulla clientela del business e su una trasformazione delle stazioni principali, rag-

gruppate nelle società Grandi Stazioni e Centostazioni, in veri e propri centri commerciali. Dall'altra ridurre drasticamente i costi di gestione sulle tratte minori, proprio quelle percorse ogni giorno dalla stragrande maggioranza dei pendolari, ta-

Entro il 2012 il 90 per cento delle stazioni impresenziate

gliando tutto quanto si riesce a tagliare.

Per usare il gergo aziendalistico di Centostazioni, questa strategia, nella sua prima parte, ha come obiettivo la trasformazione della stazione "in luogo qualificato di aggregazione, aumentando il numero di frequentatori, viaggiatori e

visitatori attraverso lo sviluppo di progetti architettonici che garantiscano la riorganizzazione strutturale dei flussi di accesso all'interno delle stazioni, privilegiando il concetto di piazza rispetto a quello di attraversamento, concentrando i flussi verso le aree commerciali e di servizio ('aree calde') e delocalizzando tutte le altre attività nelle aree fuori flusso ('aree fredde').

Mentre si preoccupa di attirare sempre più persone all'interno delle stazioni principali, però, questa strategia sembra fare di tutto per allontanarle da quelle minori. Come ha spiegato De Vito, infatti, il destino di un terzo delle stazioni impresenziate è quello di essere abbattute, perché si tratta di immobili in cattive condizioni, che saranno sostituiti da strutture leggere, simili alle pensiline degli autobus. Un terzo sarà messo in vendita e un terzo dovrebbe essere valorizzato attraverso accordi con enti locali, associazioni o privati.

La strada seguita prevalentemente finora è stata quella del comodato d'uso, vale a dire la cessione gratuita dell'utilizzo di alcuni locali all'interno delle stazioni in cambio dell'impegno a mantenere le strutture pulite e funzionanti. A Soresina, per esempio, nel maggio del 1999 il Comune ha stipulato un contratto di nove anni con le ferrovie per la gestione in comodato d'uso gratuito di quattro locali della stazione e dell'ex magazzino merci, che in seguito sono stati assegnati al comitato locale della fondazione "Aiamoli a Vivere", mentre a Ca-

stellone l'amministrazione comunale si è fatta carico della realizzazione di un parcheggio per i pendolari da 70 posti.

Altre località italiane hanno sfruttato l'opportunità dei comodati con più fantasia, trasformando gli edifici delle stazioni in centri culturali e ricreativi, come nel caso di Corsico (Milano), o in strutture per la riabilitazione dei disabili, come avvenuto a Castellucchio (Mantova), ma in ogni caso la tendenza prevalente all'interno delle ferrovie sembra essere quella che considera la "stagione dei comodati" un'esperienza ormai arrivata al capolinea, e sostanzialmente fallita. Il futuro, dunque, è delle "tecnostazioni", svuotate di personale ma arricchite, in compenso, con una nutrita dotazione tecnologica, dai display elettronici degli orari, già largamente diffusi, agli altoparlanti controllati a distanza per gli annunci, mentre la sicurezza dei viaggiatori verrà delegata a te-

Un terzo delle strutture saranno demolite

lecamere e colonnine per la segnalazione delle emergenze. In attesa dell'invenzione del robot-ferroviere, insomma, ai pendolari irriducibili che si ostineranno a transitare in queste stazioni resterà solo l'opzione di sfogarsi per i ritardi facendo gestacci in favore di telecamere.



BEDANI

CARPENTERIA METALLICA

MANUTENZIONE E POSA:

- TAPPARELLE • ZANZARIERE • SERRAMENTI
- CENCELLI • PORTE • SERRATURE • BASCULANTI

Via Riglio, 2b - Tel. 339 62.38.961 - Cremona



**Auguri di
Buone Feste
alla Gentilissima
Clientela**

Dario Ballotta (Fit Cisl) commenta l'accordo tra Regione e Fs

“Lombardia penalizzata”

“Il protocollo d'intesa? Un atto dovuto. Ed è solo grazie alla protesta dei pendolari che si è mosso qualcosa su questo fronte”.

Dario Ballotta (nella foto a destra), segretario regionale della Fit Cisl, commenta così l'accordo raggiunto la scorsa settimana tra Regione Lom-

bardia, Ferrovie dello Stato, Rfi e Trenitalia, che prevede un investimento di 130 milioni di euro, 45 dei quali a carico della Regione, per il miglioramento della rete ferroviaria lombarda.

“Finalmente si è deciso di comprare 37 nuovi locomotori, che però saranno pronti so-

lo tra un paio d'anni - aggiunge il sindacalista - E' positivo, comunque, che la Regione abbia cambiato idea, dopo aver ripetuto per anni che non avrebbe più investito nelle ferrovie, limitandosi a finanziare le Nord, anche perché questa decisione comportava un problema di equità distributiva delle risorse tra i lombardi. L'accordo della settimana scorsa, in ogni caso, rappresenta solo un inizio. Per avere una schiarita vera e propria bisogna mettere fine alla confusione di ruoli tra l'amministrazione regionale, che dovrebbe programmare i servizi e pagarli, e le Fs, che dovrebbero occuparsi di gestirli meglio. Questo rapporto va riscritto e chiarito una volta per tutte: la Regione deve definire un contratto di servizio che preveda

“I nuovi locomotori pronti solo tra due anni”

premi e penali, che nel meccanismo attuale non sono previsti”.

Per Ballotta è fondamentale anche “redistribuire il materiale rotabile all'interno delle Fs, togliendo locomotori vecchi di 40 anni dalla nostra regione”. In questo senso, infatti, la Lombardia vanta un poco invidiabile record nazionale: l'età media delle 216 locomotive in servizio è di 27 anni. E il no-

stro territorio è penalizzato rispetto ad altre aree del paese anche per quanto riguarda il rapporto tra abitanti e chilometri di rete. “I 3,5 milioni di abitanti della Toscana - precisa infatti Ballotta - possono contare su una rete ferroviaria di 1.462 chilometri. L'Emilia Romagna, con 3,9 milioni, arriva a 1.404 chilometri, mentre la Lombardia, con nove milioni di residenti, ha soltanto 1.800 chilometri”.

Tra gli altri fattori di criticità per la marcia dei treni, la sicurezza e la viabilità stradale, il segretario della Fit Cisl indica anche i passaggi a livello: “A fronte di una media nazionale di una barriera ogni tre chilometri, in Lombardia ce n'è una ogni due chilometri soltanto. Solo sulla Codogno-Mantova, per esempio, sono 52. Bisogna fare in modo di eliminarle, e la responsabilità non è solo delle Fs, ma anche delle amministrazioni comunali”. E' per questa ragione che per Ballotta è sbagliato investire in nuovi binari. “Si tratta, piuttosto, di gestire meglio quelli esistenti - spiega - anche perché i flussi di traffico sulle nostre linee sono molto inferiori rispetto a quelli degli altri paesi europei. E' il caso, per esem-

pio, della linea Cremona-Brescia, sulla quale transitano soltanto 35 treni al giorno. Un volume di traffico che non giu-

“Ci sono troppi passaggi a livello. La colpa è anche dei Comuni”

stifica la realizzazione del secondo binario”.

Sarebbe proprio grazie a questi flussi di traffico ridotti che le nostre ferrovie hanno conquistato il primato della sicurezza nell'area continentale. “Il numero degli incidenti - precisa però Ballotta - in realtà è sostanzialmente in linea con quello di altre nazioni. E poi, con un traffico così limitato di treni, ci mancherebbe che ci fossero troppi problemi”.

Ballotta ribadisce anche il proprio “no” al bonus, che ha finito per “istituzionalizzare i ritardi” e si traduce in uno spreco di risorse, calcolato dal sindacalista in 2,4 milioni di euro all'anno, che equivalgono al costo di un locomotore nuovo. In più, Ballotta sottolinea la necessità di garantire condizioni decorose nelle stazioni rimaste prive di personale, che in Lombardia sono già il 57 per cento del totale. “Bisogna fare in modo di garantire condizioni decorose per i viaggiatori anche in queste stazioni - spiega - assicurandosi che sale d'aspetto e servizi igienici siano puliti e confortevoli e che tutte le attrezzature, dalle biglietterie automatiche alle obliterate, funzionino. A partire dalle obliterate, che spesso sono fuori servizio”.

s.r.

Simone Ramella



Treni, i pendolari come San Tommaso

Dopo essersi sentiti ripetere per anni le stesse promesse, i pendolari cremonesi stentano a entusiasmarsi per l'accordo raggiunto tra Regione e Fs per il rilancio delle ferrovie lombarde. “Il proclama è buonissimo - spiega **Matteo Casoni (nella foto a destra)**, veterano del Comitato InOrario, che raggruppa i pendolari della linea Milano-Cremona-Mantova - Sembra che finalmente qualcosa si sia mosso, ma prima di gioire bisognerà verificare dove finiranno i nuovi locomotori che sono stati promessi. Ormai, infatti, siamo come San Tommaso: se non vediamo, non ci crediamo”.

La prima verifica è fissata per il prossimo mese di marzo, quando sulla linea per Milano dovrebbe fare la sua comparsa il primo nuovo locomotore. “E ci è stato promesso - aggiunge Casoni -

che entro il 2005 i nuovi locomotori in funzione sulla linea saranno cinque”.

Nel frattempo, la vita dei pendolari prosegue nella sua “normalità”, fatta di disagi e ritardi. L'ultimo bollettino parla di ritardi cronici compresi tra i 10 e i 15 minuti, che venerdì 3 e lunedì 6 dicembre hanno raggiunto i 30 minuti sui treni di ritorno. Il fatto più grave, che ha interessato tutti i treni in ingresso a Milano Rogoredo, si è verificato giovedì mattina: la sorte peggiore, segnalata come “perturbazione” dal servizio sms messo a disposizione degli abbonati da Trenitalia è toccata al treno 2648, che alle 9,40 ha visto numerosi viaggiatori scendere nella stazione di Melegnano per prendere a proprie spese un mezzo sostitutivo, dopo che il personale viaggiante ha avvisato che non era possibile quantificare l'entità del ritard-

do, dovuto a un guasto nella stazione di Milano Rogoredo.

Da alcune settimane a questa parte, inoltre, per chi viaggia verso Milano con il treno delle 7 del mattino ai ritardi si somma la stranezza della composizione del treno: “Si tratta di un convoglio composto da carrozze con cuccette - precisa Casoni - In pratica stiamo seduti sui letti più bassi, con un altro letto sopra le nostre teste. Ci auguriamo che il treno torni alla sua composizione normale appena possibile, perché con questi vagoni i posti a sedere si riducono di un terzo e quando si arriva a Codogno sono già pieni”.

I pendolari in partenza da Cremona si lamentano anche della chiusura del bar della stazione, che ormai si protrae da diversi mesi e li costringe a raggiungere via Dante per fare colazione, col ri-



schio di perdere il treno in caso di improvvise variazioni dell'orario di partenza.

s.r.

Simone Ramella

Il Caaf Cgil calcola il giusto! Con te tutto l'anno

Non perdere tempo telefona e prenotati al nostro Centro

199.441.555

Costi per chi chiama il numero 199, per chi chiama da rete fissa (toll-free) scatto alla risposta (C 0,066) più C 0,1069 al minuto in orario di punta (8 18,30) oppure € 0,0780 in orario non di punta con fatturazione minima di 1 minuto.

CREMONA

CENTRO SERVIZI CGIL Caaf-Cgil Lombardia

via Mantova, 25 • per consulenza telefona allo 0372.453984/5

www.cgilcaafcremona.it • e-mail: csf.cr@caaf.lomb.cgil.it

... e nelle altre sedi e recapiti Cgil e Sindacato Pensionati SPI-CGIL di tutta la provincia

CGIL

CAAF Cremona

scordati le penne.



il CAAF CGIL compila per te il tuo modello RED-INPS, 730, UNICO, ICI, ISEE

•730 •UNICO •ICI •ISEE •fondo affitti •Nidil •contenzioso •Red •successioni •770