

L'ESPERIENZA DEI VIAGGIATORI CONSIGLIA UN NUOVO PIANO DI COINCIDENZE

«L'orario lo facciamo noi» La sfida dei pendolari

«Abbiamo scoperto tutti i buchi del sistema Trenitalia»

Massimo Mathis

Da pendolari furiosi a esperti di orari collaborativi con Trenitalia. Contro i ritardi il nuovo orario lo facciamo noi. Eviterete le multe e i treni saranno «svizzeri».

Accade a Cuneo dove a suon di coincidenze mancate, convogli in panne e ritardi i viaggiatori sono diventati esperti di treni. Messa da parte la rabbia (comprensibile) e le lamentele, da qualche mese si trovano e chattano anche su Internet per scambiarsi dati e cifre. Il confronto è aperto e da quando termini come «tempi di percorrenza», tabelle di frequentazione, materiale rotabile - prima appannaggio esclusivo dei capistazione - sono entrate nel lessico dei «trasportati», questi sono diventati periti ferroviari. La Provincia li ha invitati al tavolo che dovrà scrivere i nuovi orari. Da un lato politici e tecnici (Regione, sindacati, il gestore della rete Rfi e Trenitalia). Dall'altro loro, le «vittime», i vecchi poveri utenti.

Ieri si è tenuta la seconda riunione. La strada è ancora lunga, perché l'elenco dei guai supera di gran lunga - e non da oggi - i chilometri di ferrovia, e i convogli a disposizione sono sempre meno. Però, ed è la prima volta, la discussione potrebbe non essere un «binario morto».

Vi partecipano sei comitati, in rappresentanza di un territorio che da decenni sconta nei trasporti un isolamento quasi totale. Ancora manca un'autostrada in grado di offrire collegamenti decenti fra il capoluogo e la rete nazionale (è in costruzione, con forti ritardi, il ramo Asti-Cuneo).

«Se conciliare le esigenze di tutti è difficile, provare a farlo è possibile - spiega Andrea Sacco, 27 anni, insegnante di Diritto ed economia a Bra e attivista di un comitato -. Quando nel 2001 venne introdotto il Memorario, con tabelle calate dall'alto, crollarono gli equilibri fra le diverse tratte, rimasti immutati per

decenni. Ci furono momenti di tensione, come nel 2004, quando i pendolari scesero sui binari a Carmagnola e occuparono la stazione. Capimmo che potevamo dire la nostra. Riuscimmo a ottenere un dialogo con le Fs che diede risultati rimasti purtroppo un episodio isolato».

Ma i viaggiatori non si sono dati per vinti. Dopo una seconda occupazione, hanno ottenuto altre cifre sulla circolazione. Hanno «studiato» e ora si confrontano su roba seria: orari di arrivo e partenze, conoscendo la velocità massima consentita sulle varie tratte. Agli incontri dove prima ci si recava solo per protestare, ora si presentano preparati. «Sappiamo quanta gente sale e scende dal treno. Così, abbiamo scoperto i "buchi" del sistema: fermate aggiunte in zone che non hanno viaggiatori, tempi di percorrenza "gonfiati" per giustificare l'impiego di mezzi più lenti di vent'anni fa, convogli che si spostano per la manutenzione con personale a bordo ma senza trasportare nessuno. Ci siamo accorti che alcune coincidenze saltavano per cinque minuti e la corsa successiva era prevista solo mezz'ora dopo. D'accordo pagare dazio ogni tanto, ma le giornate storte delle Fs recentemente sono frequentissime. Una situazione traballante che crea disagio ogni mattina quando prendiamo il treno per recarci a scuola, in fabbrica e in ufficio».

C'è chi, a furia di ritardi, ha consumato giorni di ferie. «A Porta Nuova - prosegue Sacco -, avevano aperto uno sportello reclami aperto solo in orario "da shopping", dalle 9 alle 11, inutile per la maggior parte dei pendolari. L'errore, negli ultimi anni, è stato ripartire sempre da zero: visto che l'orario non funzionava, a ogni stagione Trenitalia ha scelto di rivoluzionare tutto, disorientando utenti e abbonati, creando sconcerto anche fra il personale. In Italia manca la cultura

del treno, sia da parte di chi gestisce il servizio che da parte dei cittadini. Tutti sanno i tempi di accelerazione di una Ferrari, nessuno conosce quelli delle locomotive che prende ogni mattina per andare al lavoro».

