

TRENI

Mazzoncini cosa ne pensa?

Egregio direttore, ho letto parole grosse sulla stampa - rabbia e rivolta dei pendolari - per una situazione che sta esplodendo per le scelte di Trenitalia sulla linea Brescia-Milano e oltre. Una delle due linee strategiche più importanti del Paese. Parole pesanti, ma motivate dai fatti. La repentina, anticipata sostituzione delle Freccie Bianche con le Freccie Rosse rispetto ai programmi preventivati (cambio orario invernale 2016-17), con rilevanti aumenti di costo e cambio delle modalità d'uso, ha determinato uno sconquasso. Fino a ieri i «pendolari del disagio» erano soprattutto colletti blu e studenti su linee ritenute secondarie. Oggi sono «colletti arcobaleno» e sulla tratta principale. L'assenza d'informazione, poi, moltiplica tensioni. Con cartelli alle stazioni che riportano ancora orari e treni fatti già sparire come per magia da Trenitalia, come da un David Copperfield. Come Agenzia del Tpl di Brescia - pur non avendo dirette competenze, se non per aspetti riguardanti la ricaduta sul trasporto locale - giorni fa abbiamo con la Provincia incontrato il «Comitato dei pendolari» e pubblicamente condiviso le loro forti preoccupazioni sulla soppressione quasi totale (36 treni su 44) della Freccia Bianca entro il 2016. Avanzando peraltro proposte per la velocizza-

zione dei treni Regio Express ed auspicando un Tavolo regionale per il riordino del sistema. Ma Trenitalia mi pare non intenda far fronte alla ricaduta negativa delle sue scelte. E neppure accogliere proposte che son venute anche dalla Regione Lombardia. Manifestando così una logica di chiusura. Non si tratta soltanto di veder privilegiate alcune utenze a scapito di altre. Infatti, per la particolare tipologia del servizio delle Freccie Rosse si produce una cosa ben più grave. Quella di una concreta soppressione di valide alternative egualmente percorribili. Anzi, forse con qualcosa di più e di peggio. Con possibili alternative di servizio ferroviario che Trenitalia, per proprio ed esclusivo interesse di azienda, pare voglia contrastare. È un po' quello che - per metafora, in campo penale - si configurerebbe come una «interruzione di servizio pubblico». Con il paradosso d'una responsabilità in capo non già a pendolari che occupano stazioni, ma ad una azienda «pubblica» che sopprime una parte essenziale d'un proprio servizio. Ovvero proprio quei treni che possono essere presi con criteri e facilità con cui si prende un metrò, e non già un aereo, a prezzi più abbordabili e senza l'obbligo della prenotazione

del posto. Il risultato è il monopolio delle Freccie Rosse (spesso peraltro semivuote) che fa sparire alternative, diversificate ed equivalenti, per gli utenti. Rimangono solo i treni regionali che hanno un tempo di percorrenza maggiore e nelle ore di punta sono sovraccarichi, senza posti a sedere. Oltretutto un abbonamento annuale per la Freccia Bianca (sulla tratta Brescia-Milano) è di 1.350 euro, pagato anticipatamente per avere un servizio che nel frattempo viene fatto sparire. Con Trenitalia che cambia unilateralmente le condizioni per il titolo di viaggio. Tenuto conto anche del fatto che la Regione sborsa a Trenitalia circa 600 euro per ogni abbonamento, ma per un servizio che non c'è più. Ed immagino che la Corte dei Conti avrebbe qualcosa da ridire - sia per Regione che per Trenitalia - per circa un milione di euro spesi senza aver più garantito il servizio contrattato. Un esempio. Per la sostituzione della Freccia Bianca delle 8.39 (oltre a quello delle 9.39) con la Freccia Rossa, molti saranno costretti a prendere il treno delle 8.09 o delle 8.25, treni sui quali già oggi difficilmente chi sale a Brescia trova posto a sedere. E sarà quindi sempre più difficile garantire un servizio ai molti lavoratori e studenti,

che prima si distribuivano su più treni. Se si è arrivati a inappuntabili travet e colletti bianchi che, da viaggiatori «clandestini» sulla Freccia Rossa, si son rifiutati di dare i loro documenti ai controllori per nulla intimoriti dalla Polizia ferroviaria, vuol dire che si è già oltre la soglia d'una protesta. Una soglia che merita l'attenzione anche dei Parlamentari lombardi, oltre che bresciani. Il solo Tavolo regionale, per quanto positivamente bipartisan, a quanto pare non basta più. A questo punto si tratta di capire quanto di queste inaccettabili scelte è una mission autonomamente assunta da Trenitalia e quanto invece imposta da Ferrovie dello Stato. Quindi in base ad un indirizzamento assunto da tempo, ma oggi giocoforza da sottoporre anche al vaglio del nuovo amministratore delegato, l'ingegner Renato Mazzoncini.

Claudio Bragaglio
BRESCIA



Peso: 21%