

**BOLOGNA** ► Caos a Natale, in centinaia compressi nei vagoni per il Sud

# Assalto al treno della notte

**Le Ferrovie dello Stato si espandono in Francia, ma in Italia tagliano i convogli economici a lunga percorrenza**

pag. 8 ►

# NATALE 2011, ASSALTO AL BOLOGNA-LECCE

**Biglietti esauriti per il treno-notte, pur di salire si paga subito la multa**

**Vagoni strapieni, posti letto a ruba tra le 21 e le 23. Ma per le Fs la fascia oraria è antieconomica**  
**di Elisabetta Reguitti**

**P**ur di salire su quel treno hanno pagato il doppio del prezzo del biglietto. Nove ore di viaggio stipati l'uno affianco all'altro con borse e valigie. Ad alcuni è andata anche peggio, dovendo rimanere comunque in piedi, al freddo, immersi nella puzza inconfondibile dei bagni dei treni delle Fs. Non stiamo parlando di immagini attinte da qualche archivio storico, ma della cronaca del viaggio notturno sulla tratta Bologna-Lecce di venerdì 23 dicembre 2011. Per Trenitalia, per la verità, "non è successo niente di particolare. Chi sale senza biglietto deve pagare una maggiorazione di 50 euro". Il regolamento

prevede che la multa venga pagata in treno non prima di salire, ma a Bologna si è pensato bene che i 50 euro di multa da anticipare sul binario sarebbero stati un deterrente per quelli (tanti) che avevano deciso che su quel treno ci sarebbero saliti a tutti i costi. Alla fine 30 persone sono rimaste a terra, se fossero state 50, per loro sarebbe stato organizzato un pullman in Autostazione che li avrebbe portati a Lecce, invece, non riuscendo a riempire l'autobus, i responsabili hanno deciso di annullarlo.

**MA LA** schizofrenia ferroviaria notturna, per la verità, era iniziata ben dieci giorni prima come conseguenza alla soppressione di numerosi treni che collegano il nord al sud d'Italia e viceversa. Un servizio, definito dall'amministratore delegato delle Ferrovie Mauro Moretti "antieconomico" eppure era stato lo stesso manager proprio l'11 dicembre (lo stesso giorno in cui venivano dimezzati i treni per la Sicilia) ad inaugurare la Lione-Venezia (della società italo-francese Thello Trenitalia e Veolia-Transvied) che a soli 35 euro (nel-

le cuccette a sei posti) parte da Lione alle 19.45 e arriva in laguna alle 9.34 del giorno successivo. Un servizio destinato a diventare quotidiano.

Ebbene, da un lato Trenitalia pensa in grande con la nuova tratta (sempre notturna) Parigi-Roma prevista già per il 2012 ma dall'altro però sostiene che viaggiare di notte lungo il Paese sia "antieconomico". Da Bologna, nei giorni scorsi, si erano già registrati forti disagi con vagoni strapieni e posti letto esauriti su quasi tutti i quattro treni che partono nella fascia oraria tra le 21 e le 23. Sembra davvero un paradosso, considerando che proprio sui treni a lunga percorrenza, nelle scorse settimane, si è aperto un nuovo problema occupazionale per i dipendenti della Servirail (ex Wagon Lits) e di Rsi (addetti alla manutenzione). In tutto 800 lavoratori.

Intanto tra i passeggeri della Bologna-Lecce rimane il ricordo di un viaggio della vergogna; di norma i posti in piedi nelle carrozze non dovrebbero essere più di 15 ma la corsa al treno di Na-



tale per Lecce era tale per cui i controllori anziché impedire l'accesso alle persone hanno iniziato a far pagare la multa di 50 euro (pari al costo del biglietto regolare) prima ancora di salire. Nessun potenziamento dei treni a lunga percorrenza per le festività, quindi, ma soprattutto una drastica riduzione dei convogli che non pare destinata a fermarsi. Sul versante dei treni notturni si assiste ad una situazione in cui l'Italia rischia di essere divisa in due cancellando le storiche tratte.

**IN CALABRIA** tra il 2010 e il 2011 sono stati soppressi 4 Intercity notturni e 12 treni espressi che permettevano il collegamento sia con la Sicilia che con Roma. Tra Taranto e la Capitale prima c'erano treni diretti che impiegavano 4 ore a coprire la distanza, mentre ora è obbligatorio cambiare a Napoli, Bari o Salerno e le ore sono diventate 6. Ma l'esempio più clamoroso delle conseguenze della riduzione delle tratte a lunga percorrenza riguarda, manco a dirlo, sempre Lecce: abolito il collegamento con Parma, i viaggiatori dovranno effettuare un cambio obbligatorio a Milano impiegando così 19 ore per arrivare a destinazione.

di Angelo d'Orsi

## MORETTI A DUE VELOCITÀ

L'ultima trovata dell'inamovibile ad del Gruppo Fs, ingegner Moretti, è l'eliminazione dei treni notte. La rottura dell'asse Nord-Sud. La cancellazione di un migliaio di posti di lavoro e il disinteresse per i concittadini che viaggiavano su quei treni. pag. 8

CHI SPEZZA IL PAESE **Milioni per l'Av, briciole per il resto**

## L'Italia a doppia velocità dell'ingegner Moretti

**La divisione  
"di classe",  
nel disinteresse  
quasi generale,  
è ormai  
nettissima**

**anche sui binari**  
di Angelo D'Orsi

L'ultima trovata dell'inamovibile a.d. del Gruppo Fs, ingegner Moretti, è l'eliminazione dei treni notte. La rottura dell'asse Nord-Sud. La cancellazione di un migliaio di posti di lavoro e il disinteresse per quel milione e mezzo di concittadini che viaggiavano su quei treni, il cui servizio è stato nel corso degli anni deliberatamente boicottato dal management dell'azienda, per poi dimostrare che ormai la causa era persa. Le sovvenzioni pubbliche, ossia soldi nostri, concessi a Trenitalia sono stati dirottati sulle famose "alte velocità", a scapito delle altre linee, quelle "normali". La divisione di classe è ormai nettissima anche nelle ferrovie, nella sanità, come nella scuola, nell'università, e così via.

**SERVIZI DI** pregio, scuole d'élite, supertreni per gli abbienti, il cui tempo vale, la cui salute conta, il cui denaro – tanto, troppo – pesa ben più di quello, poco e ormai destinato alla pura sopravvivenza, quando basta, degli sfigati. Cancellare quei treni è stato un preciso messaggio in questa direzione. E, nel contempo, ha significato affermare, nella dura evidenza di un atto brutale, che il ministero della Coesione territoriale è una vuota espressione.

Come si fa a non capire che si spezza il

Paese? Che non si può pretendere che tutti abbiano i mezzi finanziari per compiere il tragitto da Torino a Reggio Calabria in aereo (costo verificato Torino-Lamezia Terme, in data 22 dicembre, 400 euro!), o con le famose Freccie ferroviarie, ammesso che coprano tali destinazioni: e così, tra l'altro, non è. E che dire del fatto che il servizio sia stato interrotto, anzi ucciso, in data 8 dicembre? Non è forse un'aggravante imperdonabile. E perché i partiti tacciono? Perché solo i sindacati di categoria si stanno muovendo? Perché l'encomiabile movimento "No Tav", non considera il ripristino di queste linee e dei treni notte un obiettivo da accogliere come proprio e sostenerlo? Se nella loro Valle si tratta di dire no, qui, nell'Italia tutta, occorre ribadire un "sì": quei treni servono. E dove sono i "no Ponte", "no Dal Molin", e quant'altro? Dove sono i giovani delle università?

**DOVE**, i lavoratori precari e in nero di ogni settore? E perché le alte gerarchie ecclesiastiche, pronte ad alzare la voce quando si tratti di "difese della vita fin dal suo concepimento" o altre occasioni re-

lative a temi "eticamente sensibili", non si rendono conto che quelle famiglie, che in questi giorni stanno impiegando 48 ore per raggiungere Palermo da Milano, o Messina da Torino, sono offese innanzi tutto nella loro dignità? Che quegli uomini donne e ragazzi che vagano da un binario all'altro trascinando pesanti bagagli, pronti ad attese di ore e ore in gelide sale d'attesa sporche e buie, sono altrettanti (poveri) Cristi, da difendere, cetta da parte di tutta la Chiesa che venga onorato il "santo Bambino" con una grottesca corsa al superfluo? Dobbiamo renderci conto che come si è fatto per i referendum di giugno 2010 anche questa è una battaglia – mi si lasci dire, sacrosanta – per i "beni comuni". E che dietro la specifica questione si affaccia un problema generale: dobbiamo far capire in ogni modo a "lorsignori" che non possono decidere sulle nostre teste, dobbiamo incalzarli, e, quando necessario, contribuire a scalzarli dal potere. La dirigenza Fs e Trenitalia, ormai, è un centro di potere che a dispetto della debordante pubblicità (milioni di euro investiti che quanto sarebbero più necessari nella manutenzione delle carrozze o delle stazioni, ormai involarate da assordanti pubblicità televisive, che stanno ora anche aggredendo i viaggiatori nei vagoni), prescinde completamente dagli interessi della maggioranza della popolazione di questo Paese. Gliela vogliamo dar vinta?

