



SETTIMANALE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI - DIRETTORE: ROBERTO FRANCHINI 23 DICEMBRE 2004

Inchiesta

“ORARI QUASI SEMPRE RISPETTATI E BUONA VELOCITÀ, MA DA S.PIETRO IN CASALE SI RESTA SEMPRE TUTTI IN PIEDI”. IL GIALLO DELLE CARROZZE...

Il sogno di sedersi in treno I disagi e le proteste dei pendolari Ferrara-Bologna

“Sedersi in treno? Un sogno. Io ho deciso di comprare l'abbonamento mensile per la prima classe per poter stare più comoda, anche se spendo circa 15 euro in più. Ma spesso capita che ci sia una sola carrozza di prima classe e resto in piedi comunque”. Ferrara, ore 7.30 del mattino: sul binario una signora racconta del suo viaggio quotidiano alla volta di Bologna Centrale.

A seguito della segnalazione alla nostra redazione di un pendolare che da Ferrara si reca a Bologna ogni mattina con l'Interregionale 2225 delle 7.35 (il cui arrivo è previsto a Bologna Centrale per le 8.07), abbiamo deciso di verificare direttamente le condizioni di affollamento del treno viaggiando con i pendolari. Nella lettera che ci ha inviato, il viaggiatore ferrarese ci ha segnalato che “di solito il convoglio è puntuale. I casi di ritardo non sono frequenti, anche se quando capitano sono disastrosi (fino a un'ora e mezzo)”. Il problema è costituito invece dal numero di posti a sedere: “Ho notato – scriveva il pendolare - che dal termine dell'estate la capienza del convoglio non è più adeguata al numero dei viaggiatori. Mentre prima non c'erano problemi per trovare posto, ora è frequente che ci siano persone che rimangono in piedi. Quelli che salgono a San Pietro in Casale, poi, restano sempre in piedi. Deduco che o sono di molto aumentati i viaggiatori dalle stazioni a Nord (il treno parte da Ve-

nezia), oppure il materiale è scarso”. Secondo Trenitalia, nel suo contratto di servizio con la Regione Veneto (competente sull'IR 2225) è prevista una composizione formata da 9 carrozze, 7 delle quali di seconda classe e 2 di prima.

La questione però è controversa, perché un'informatica della stessa Trenitalia alla Regione Emilia-Romagna riporta una composizione di 11 carrozze. Quindi uno dei due dati è sbagliato: andrebbe chiarito su quale dei due fare affidamento.

All'arrivo alla stazione di Ferrara, comunque, lunedì mattina, di carrozze ne abbiamo contate solo 8 e la stessa composizione mancante di una carrozza, comunica Trenitalia, si è ripetuta già altri due giorni di dicembre. A novembre invece, per esigenze logistiche di Trenitalia, alcuni giorni il treno è stato eccezionalmente allungato a 11 carrozze.

Il treno arriva puntuale e saliamo assieme a circa 200 persone che, accelerando il passo, trovano quasi tutte posto a sedere. Assieme a noi ne restano 3 in piedi nel passaggio di collegamento tra due carrozze. Ce ne sono altrettante nell'altro e tutti i posti sono già “assegnati”.

A San Pietro in Casale sale un altro centinaio di passeggeri e nel passaggio diventiamo una dozzina e si comincia a stare stretti. Elisabetta, Michele e Vito sono saliti assieme e ci raccontano le loro “avventure”



quotidiane. Sono pendolari di lungo corso: lei viaggia avanti e indietro da S. Pietro a Bologna da 20 anni, Michele da 15 e Vito da 7.

“Va bene se riusciamo a sederci due volte l'anno – dice Elisabetta. L'unico periodo in cui non è stipato è agosto, ma non parliamo di periodi caldi come quello recente del Motor Show. È stata una follia, c'era gente che pareva attaccata al soffitto”. Anche al ritorno, da Bologna a Ferrara – dicono - le cose non migliorano.

“Si sta appena più larghi sui Regionali, ma poi nemmeno tanto, e così si creano situazioni a volte spiacevoli. L'altra settimana, ad esempio, – racconta Michele – un signore stava in piedi nella carrozza di prima classe dove avrebbe dovuto sedersi. Quando è arrivato il controllore e gli ha chiesto di mostrare l'abbonamento gli ha risposto: ‘io l'abbonamento non glielo faccio vedere finché voi non mi

date il servizio per cui pago. Se vuole le lascio il mio indirizzo e il numero di telefono, così mi avverte quando si viaggia in maniera decente e allora io le faccio vedere il titolo di viaggio”.

Certo, si sta scomodi e stretti, ma in quanto a velocità (32 minuti da Ferrara a Bologna) il treno non lo batte nessuno. Lo sottolinea Vito: “di sicuro, comunque, il treno è più conveniente dell'auto. Percorrere la ‘Galliera’ al mattino e alla sera in macchina o in autobus è un incubo. E poi bisogna dire che di ritardi non ne fa molti, anche se di recente si è rotta due volte la linea elettrica aerea e ci hanno lasciato a piedi a Castel Maggiore. Ma forse non fa ritardi particolarmente pesanti perché c'è un Eurostar che passa qualche minuto dopo il nostro Interregionale e deve essere quello che ‘spinge’ per farci stare in orario”.

Sorveglianza rafforzata

In questi giorni è stato rafforzato il servizio di sorveglianza a bordo di molti treni serali e notturni (circa 10 ogni notte su tutta la rete nazionale dei servizi di Trenitalia, dagli Eurostar ai Regionali) per tutelare la sicurezza e la tranquillità dei viaggiatori.

A vegliare sui treni saranno guardie giurate, in divisa e ben riconoscibili da una fascia con la scritta “sorveglianza per Trenitalia”, che affiancheranno la polizia ferroviaria. Il servizio di sicurezza di Trenitalia interesserà in particolare l'area del quadrilatero Milano-Venezia-Roma-Ancona. Al centro dei controlli saranno quindi l'Emilia-Romagna e Bologna, in quanto principale nodo ferroviario della rete. Per ora il servizio sarà sperimentale sino alla fine di gennaio e al termine di questa prima fase si valuterà se mantenerlo anche in futuro.

Comitato regionale utenti

Alla ripresa della newsletter, in gennaio, verrà dato ampio spazio alle conclusioni cui si sta in queste ultime settimane giungendo riguardo la costituzione del Comitato Regionale degli Utenti ferroviari.emiliano-romagnoli ([clicca qui per andare alla newsletter sul Comitato](#)). Gli incontri si stanno susseguendo tra la società incaricata e i rappresentanti dei gruppi di pendolari e delle associazioni di consumatori. Le indicazioni raccolte finora e l'impegno dimostrato da tutte le parti in causa confermano la previsione che i tempi per la costituzione del Comitato Regionale, nella sua veste necessariamente provvisoria, potranno essere rapidi. Non sono ancora conclusi i colloqui, quindi è inopportuno interferire anticipando elementi che sono ancora oggetto di discussione: non pare però giusto tacere del clima positivo, di reciproco rispetto e apertura alla comprensione delle rispettive posizioni che finora si è manifestato.



PendolariER numero 24
Settimanale della
Regione Emilia-Romagna
Assessorato Mobilità e Trasporti
Direttore: Roberto Franchini

Coordinatore **Cesare Sgarzi**
csgarzi@regione.emilia-romagna.it

Redazione
Buriburi Comunicazione
buriburi@buriburi.it

Progetto Grafico
Studio Allen Goodman Bologna
lucaweb@allengoodman.it

RACCONTI DI VIAGGIO

Questa pagina della newsletter è dedicata ai viaggiatori del treno. Ai loro problemi dedica la sua attenzione, ma non disdegna di allargarsi alle occasioni in cui il treno la ferrovia, il mondo ferroviario diventano motivo di cultura e, in questo caso, di letteratura.

Per questa ultima edizione del 2004 vengono proposti due brani, molto diversi tra loro, ma entrambi speriamo godibili, in grado di suscitare il sorriso e, forse anche, qualche riflessione non legata alla pressante attualità.

Il primo di questi è una favola, tratta dalla raccolta "Mi leggi un'altra storia" di Roberto Piumini (illustrazioni di Altan), E/O edizioni, che parla di treni sensibili, di viaggiatori attenti e di ferrovieri dalle capacità insospettite.

Il secondo è tratto dalle pagine iniziali di un romanzo che si chiama "Lunga notte" ed è stato scritto da Olivio Romanini. Edito dalla casa editrice Pazzini di Rimini, lo si trova da alcune settimane nelle librerie. Vi si narra di studenti fuorisede a Bologna, delle loro piccole e grandi illusioni, di amori impossibili e amicizie che segnano una vita. Ma comincia e finisce con un viaggio in treno. Nelle pagine iniziali qui estratte si descrivono le situazioni e le sensazioni comuni a tanti viaggiatori (in particolare agli studenti universitari fuorisede che si trovano a fare i pendolari). Sensazioni che forse soltanto il treno riesce ad evocare con forza e a rendere quasi tangibili. Poi nel resto del romanzo il treno passa in secondo piano, ma resta presente con il dubbio che se non ci fosse stata la possibilità per il protagonista di essere pendolare la stessa storia narrata non avrebbe potuto svolgersi.

Buona lettura

ARRIVEDERCI al 2005

La newsletter, con questo numero, fa uno stop per le festività natalizie. Ritournerà a informarvi su tutto ciò che riguarda il trasporto ferroviario in Emilia-Romagna con l'anno nuovo. Nel darvi perciò appuntamento alle prossime settimane, la redazione di PendolariER.it augura a tutti i pendolari e ai lettori Buon Natale e Felice 2005!

LUNGA NOTTE

Prima di andare a vivere a Bologna e di conoscere Buddy mi erano successe molte altre cose. Ad esempio, avevo passato un mucchio di tempo in treno. In uno di quei rari momenti della vita in cui il cervello dorme stecchito, avevo preso una decisione scellerata: frequentare l'università a Bologna facendo il pendolare. La prima mattina che presi il treno per andare a Bologna c'era nebbia dappertutto. Era la nebbia di un mattino d'autunno, la nebbia del posto dove ero venuto al mondo e dove avevo passato i primi 19 anni della mia vita. Avevo l'aria di chi non aveva mai viaggiato da solo.

Presi posto sul treno e appoggiai la testa contro il finestrino; anche da lì non si vedeva la nebbia. Se ci sei nato, dentro la nebbia, finisce che poi la cerchi per sempre e dovunque. Non tutti la pensano così, ma per me la nebbia ti scalda l'anima e poi, soprattutto, non ti frega mai. A me, ancora oggi, massimo due mesi e poi l'estate non la sopporto più. È quando finisce settembre, che la sento che arriva, la nebbia, e al-

lora sento che sto bene.

Quello comunque non era un giorno come gli altri, perché io partivo per andare a fare l'università e mi sembrava, come minimo, una giornata importante. Avevo passato i primi 19 anni della mia vita in un paese dove c'era il diritto alla felicità, alla primavera, al torrione d'inverno e ad un po' di mare d'estate; nel posto dove stavo io la morte non era mai venuta, come non si erano mai visti l'inganno, la sofferenza e un mucchio di altre cose. Non era proprio sicurissimo di voler andare via, perché il posto che lasciavo, dopo tutto, non era affatto male. Fino ad un attimo prima che il treno partisse, immaginavo di girarmi e di vedere arrivare tutto il paese che era venuto a salutarmi. Mi piaceva fare la parte di quello che partiva, mi sentivo parecchio importante come mai mi ero sentito prima. Se la vita era un libro pieno di pagine bianche da riempire, io allora l'avevo appena aperto. Avevo un grande foglio bianco davanti e la cosa mi metteva una certa apprensione.

In realtà, come ho già raccontato, quel giorno non partivo davvero, era solo un giro di prova. Presi il treno, andai a lezione e tornai a casa. E così feci tutti i giorni per molto tempo, centoventi chilometri all'andata e centoventi al ritorno. Alla mattina quando partivo c'era la nebbia e alla sera quando tornavo pure, ma a me andava bene così. Per mesi le cose andarono avanti nello stesso modo. Arrivavo alla stazione di Bologna, facevo un chilometro a piedi e arrivavo all'università; i miei compagni di corso avevano gli occhi chiusi per via delle feste della sera prima, io ero stanco perché mi ero alzato all'alba per prendere il treno. I miei compagni di corso mi raccontavano com'era la città di notte, mi parlavano delle ragazze e di tutto quello che facevano; per me era come andare fuori dal cinema e aspettare di vedere gli occhi di quelli che escono dalla sala. Poi uscivo dall'università, facevo un altro chilometro a piedi e andavo a prendere un altro treno. Ero troppo stanco per stare a sentire cosa dicevano a lezione e con il tempo l'unica ragione per cui continuai a prendere il treno diventò quella di ascoltare i racconti dei miei compagni di corso. Vivevo di felicità riflessa. Poi, un giorno, dopo mesi che prendevo il treno, incontrai Serena e decisi di entrare al cinema.

di Olivio Romanini

Il Treno che non partiva

Una mattina capitò una cosa strana: c'era un treno che doveva partire, i viaggiatori erano saliti, gli sportelli erano chiusi, il semaforo del binario era verde, il capostazione fischiò e alzò la paletta: ma il treno non partì.

Il capostazione fischiò ancora, e agitò la paletta con energia: ma il treno non partiva.

- Che succede? - chiese il capostazione al macchinista.

- Non lo so proprio, - rispose quello, schiacciando i pulsanti e guardando i quadranti. - Tutto

sembra a posto, ma non parte! Venne un meccanico a controllare, mentre i viaggiatori cominciavano a sporgersi dai finestrini, chiedere, protestare per il ritardo. Il meccanico, toccò, guardò, provò: tutto era a posto, tutto funzionava.

- E allora non parte? - disse il capostazione, mettendosi le mani fra i capelli.

A quel punto, una vecchina vestita di nero scese da uno dei vagoni, e si avvicinò alla locomotiva.

- Che succede, signori? - disse con voce sottile.

- Non lo sappiamo, signora: il treno non vuol partire!

- Davvero? vediamo un po'... - e mentre gli altri guardavano, stupiti, la vecchina appoggiò l'orecchio al metallo della locomotiva, batté con le nocche, ascoltò di nuovo.

- Semplice! - disse poi. - Il treno non parte, perché vuole una canzone di buon viaggio... Deve essere stanco del solito fischiotto! Cantate una bella canzone, e vedrete che partirà! Il meccanico protestò, il manovratore sbuffò, ma il capostazione che era disperato, e

aveva anche una bella voce, cominciò a cantare una canzone di buon viaggio: ed ecco che, senza nemmeno spingere un bottone, la locomotiva si mise in movimento, con dietro tutti i vagoni, e il treno scivolò via sempre più veloce, mentre il capostazione continuava a cantare con le braccia larghe, e la bella voce rimbombava sotto la tettoia.

di Roberto Piumini

