

## Trenitalia, la dura vita del pendolare fra rincari e tagli

DE RUBERTIS A PAG. 18



# Il pendolare di Trenitalia è destinato a soffrire (ancora)

*Abbonamenti rincarati, poi tagli, qualche ripensamento. Ma la sostanza cambia poco*

» PATRIZIA DE RUBERTIS

**U**na vittoria? Macché. La notizia della riduzione del 50% dell'aumento di prezzo dell'abbonamento all'Alta velocità è una presa in giro da parte di Trenitalia. È lontana mille miglia dalle nostre richieste". E Larsia Ventura, una toscana tutta d'un pezzo, ne sa qualcosa di distanza: da 25 anni è una pendolare che per lavoro fa su e giù per lo Stivale, passando dal calvario di convivere con continui ritardi, corse che saltano senza il minimo preavviso e vagoni sovraffollati delle tratte interregionali alle più comode poltroncine dei treni veloci (in seconda classe), ma con il perenne incubo di non sapere se il mese successivo si possa continuare ad acquistare l'abbonamento mensile.

**COSÌ, DA UN ANNO**, insieme a Daniela Boccioli, guida un esercito di almeno 12 mila passeggeri, il Comitato nazionale dei pendolari veloci (che racchiude anche 1.600 abbonati sulla tratta Torino-Milano e 2 mila sulla Roma-Napoli) che, insieme a Federconsumatori - stanno battagliando per "non subire più il bello e il cattivo tempo di Trenitalia" che, in qualsiasi momento,

"potrebbe cancellare per sempre i loro abbonamenti". Proprio come ha già fatto lo scorso anno Ntv (Nuovo trasporto viaggiatori), introducendo su Italo l'unica opzione dei carnet. "Senza sottovalutare che - spiega Larsia - in quella che è stata definita l'apertura di Trenitalia - si cela per noi l'ennesima beffa: per il mese di febbraio dobbiamo anticipare il costo intero dell'abbonamento per poi chiedere il rimborso, in base a modalità che devono ancora essere decise". Mentre la richiesta dei pendolari di allargare la fascia in cui Trenitalia aveva previsto degli sconti (con il paradosso di risparmiare solo a patto di scegliere la tessera che permette di viaggiare tra le 9 e le 17) è stata respinta.

La storia è questa. Dopo giorni di polemiche roventi e pressioni delle istituzioni, l'ad di Fs Renato Mazzoncini annuncia il congelamento di una parte dei rincari previsti dal primo febbraio (per chi usa il Frecciarossa da lunedì a venerdì nelle ore di punta l'aumento è solo del 10% e non più del 20 e del +17,5, anziché del 35, per il weekend). Ma non basta. "Si deve trovare una soluzione con governo e Regioni per evitare di cancellare i treni e aumentare il costo degli abbonamenti ferroviari", spiega anche Mazzoncini che ha chiesto di inserire

nel contratto di servizio alcuni collegamenti dell'Alta velocità introducendo una sorta di ticket trasporto, come i buoni pasto. Intanto, alla prova dei fatti, questo congelamento dei prezzi assomiglia molto di più a una toppa di Trenitalia per arginare la rabbia dei pendolari ormai esasperati. Tant'è che è ancora tutto in discussione: per sapere quale sarà la loro sorte occorre aspettare il tavolo tecnico di giugno "in cui - scrive l'azienda in una nota - vengano individuate soluzioni strutturali per il problema".

**QUALE?** Passeggeri non remunerativi che sottraggono posti a chi è disposto a pagare un biglietto a prezzo pieno, riempiendo per il 90% le carrozze dell'Alta velocità nell'ora di punta con abbonamenti scontati di circa il 70-80% e che rende quel singolo treno un'enorme perdita per Trenitalia. Eppure, fa notare il Comitato dei pendolari, "la costruzione dell'Alta velocità è stata interamente finanziata da risorse pubbliche, mentre sono sparite le alternative, ovvero i treni pendolari". Anche se su carta Trenitalia sui binari veloci opera in regime di libero mercato.

"Con questo vuoto normativo - commenta Leonardo Pellegrini, portavoce del comitato pendolari Torino-Mi-

lano - il risultato è che i biglietti costino di più e, anche nella migliore delle ipotesi, gli abbonati si ritroveranno in tasca 400 euro all'anno in meno. Viviamo in un Paese che soffoca nello smog, ma invece di lavorare per una mobilità sostenibile, continuano a pensare a noi solo come un Bancomat". Del resto i numeri sono chiari: 10 anni fa, quando la Torino-Milano doveva essere ancora completata, un abbonato standard se la cavava con 150 euro al mese. Poteva salire e scendere su tutti i treni che voleva, a qualsiasi ora. Adesso lo stesso servizio costa 399 euro, ma è valido soltanto per due corse al giorno, contro i circa 200 euro mensili che, invece, si pagherebbero abbonandosi al treno regionale. Una scelta che riuscirebbe a far quadrare meglio il bilancio familiare, ma che dilaterrebbe di ore i tempi di percorrenza di chi già cambia Regione ogni giorno per andare a lavoro.

Una situazione non sostenibile per i pendolari

che già a giugno avevano protestato per gli aumenti e per la scelta

di introdurre la prenotazione obbligatoria sui Frecciarossa. Querelle arrivate fino all'Au-

torità dei Trasporti che, pur in presenza di un servizio regolato dal mercato, ha fissato al-

cune condizioni minime per i viaggiatori. Ma Federconsumatori e pendolari hanno presentato un ricorso al Tar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Trasporti su rotaie

# 10%

**È l'aumento per chi usa il Frecciarossa da lunedì a venerdì nelle ore di punta**

*Inizialmente il rincaro era del 20 per cento, del 35 per quanto riguarda i weekend. I nuovi prezzi sono previsti a partire dal primo febbraio 2017*



**NUMERI**

## 150

Gli euro di quanto si pagava 10 anni fa l'abbonamento Torino-Milano; adesso lo stesso servizio costa 399 euro, ma è valido solo per 2 corse al giorno

## 12mila

Le persone iscritte al Comitato nazionale dei pendolari veloci: dentro anche 1.600 abbonati sulla tratta Torino-Milano e 2mila sulla Roma-Napoli

## 100%

Per il mese di febbraio dovranno anticipare il costo intero, per poi chiedere il rimborso

### Paga pantalone?

Stangata congelata in attesa di giugno: le Fs chiedono un contratto di servizio (soldi statali)

