

Le novità di primavera

Essi del Milano sono riservati in orario 16 treni interregionali che erano stati cancellati

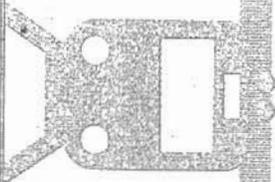
In Lombrada sulla linea Milano-Genova sono richiesti alcuni interregionali per/dal'Abruzzo-Venitopia che prima si dirigevano a Genova.

LETTORI

LETTORI

Da Milano

- **Treno 322223** per Albenga delle 7.40 che sostituisce il 1723
- **Treno 32223** per Albenga delle 8.20 al posto del 2133
- **Treno 323333** per Albenga delle 14.20 in sostituzione del 2163
- **Treno 323513** per Ventimiglia delle 20.20 che sostituisce il 2197



Treno 32373 da Sestri L. delle 5.40 che sostituisce il 2173

Treno 32323 da Ventimiglia delle 7.06 in sostituzione del 2132

Treno 32333 da Albenga delle 15.47 al posto del 2139

Treno 32337 da Albenga delle 21.40 che sostituisce il 2137

Treno 22327: in partenza da Lombrada alle 17.41 arrivati alle 17.34

Treno 20333: parte da Lombrada alle 18.50 (alle 19.03 da Bogaredo) arrivati alle 18.55 da Porta Romana

Treno 2233: parte da Milano Centrale alle 17.15 per Parma: effettua espesso anche la fermata di Lodi

LETTORI

I pendolari: i nuovi treni non bastano

Dai ieri tornati sui binari 16 interregionali. «Le Ferrovie hanno messo solo qualche toppa»

MILANO — Cauti, non alzano la voce, ma davanti a sé vedono ancora molto lunga la strada che conduce a treni puntuali e comodi, e non ne fanno mistero. Trentalà inaugura la prima, parziale, modifica all'orario che, nel dicembre scorso, ha cancellato numerosi treni interregionali e, con soddisfazione, sottolineava l'importanza della discussione con i comitati dei consumatori e dei pendolari. Sul sito, infatti, è annunciato il rientro di ben 16 convogli prima cancellati, una buona parte dei quali riguarda percorsi lombardi, soprattutto sulle tratte Milano-Lodi-Piacenza-Bologna e Milano-Genova.

«È un primo, parziale risultato il cui esito è tutto da verificare, non solo sulle linee direttamente interessate, ma anche sull'assetto complessivo dell'orario: bisognerà vedere quali saranno gli effetti in termini di organizzazione generale del servizio», replica Giancarlo Brighenti, portavoce di Ferrocarrionatori.

Dalle singole linee arrivano voci e considerazioni anche più circostanziate. Dicono i pendolari di Lodi: «L'unica fermata aggiunta per Lodi è quella del treno 2283 per Parma che parte alle 17.15 da

Centrale. Quindi ci sono stati alcuni buoni solo 4 minuti di attesa, su un buco di un'ora. Non ci sembra granché. Ulteriori riflessioni: lo spostamento di 7 minuti del locale 20427 (dalle 17.34 alle 17.41) risponde in realtà a un problema di Trenitalia che nella fascia delle 17.30 ha affollato Rogoredo di treni sovrapposti. L'unico risultato ottenuto è stato quello di fare ripartire il treno 20409 delle 18.50

da Lambrate invece che da Porta Romana, stazione fantasma dove non salta nessuno. Per il resto, niente di niente».

Il resto sono i «buchi» in diverse fasce orarie del pomeriggio e il sovraffollamento dei treni del mattino. «Sono contenti — dice da Piacenza Franco Trespidi, di quell'associazione pendolari che, con un ricorso al Tar, chiese la reintroduzione dell'orario cam-

NORD

La Cisl: «Allarme sicurezza sulla Brescia-Edolo»

MILANO — Sul 108 chilometri della linea Brescia-Isseo-Edolo il materiale rotabile non è proprio vetusto come altrove in Lombardia, ma il problema della sicurezza rimane prioritario. È la richiesta di Dario Balotta, segretario regionale della Fit Cisl: «Venichonqu tra locomotori e automotrici in servizio hanno una media di 20 anni contro i 27 dei mezzi delle Fs e i 24 dei mezzi delle Nord nelle altre tratte lombarde — dice — però mancano sistemi di blocco automatico e il ripetitore del segnale di linea sui locomotori.

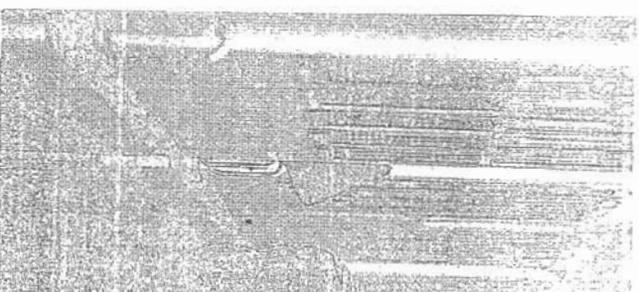
Nessuno dei 38 treni ordinati nel 2001 è destinato a questa tratta». Sulla Brescia-Edolo, che serve ogni anno 1 milione e 600 passeggeri, viaggiano

biato nello scorso dicembre — piccoli miglioramenti di una situazione disastrosa: basta pensare che il Parma-Milano ha visto aumentare di un quarto d'ora il suo tempo di percorrenza: certo, in questo modo i ritardi diminuiscono...».

«Hanno messo delle toppe, ricucito un poco, ma manca una considerazione complessiva dei flussi di viaggiatori — aggiunge

anche 200 mila tonnellate di merci:

«Incrementarne la capacità significherebbe anche alleggerire il traffico veicolare lungo la Brescia-Isseo», aggiunge Balotta. Le Ferrovie Nord ricordano che da quando, all'inizio degli anni '90, rilevarono da una società privata la gestione di questa linea ferroviaria, gli interventi per la sicurezza si sono moltiplicati: «Sono oltre cento i milioni di euro investiti per migliorare una situazione che era davvero critica. Basta pensare agli oltre 100 passaggi a livello che è stato necessario mettere a norma e ai meccanismi di sicurezza (conta assi), importanti soprattutto nei tratti a binario unico».



da Genova Sonia Zarrino, del coordinamento Pendolari Tigulio — ci sono realtà nuove e importanti delle quali uno studio più accurato, e non solo dettato da considerazioni commerciali, dovrebbe tenere conto: penso ai nuovi investimenti di aziende informatiche e meccaniche tra Sampierdarena e Sestri, che hanno sostituito le vecchie Industrie e sono un polo d'interesse anche per la Lombardia».

«Conclusione? Tutto rimanda to» sospirano i pendolari di Lodi. Ora aspettano le nuove modifiche annunciate da Trenitalia per giugno e soprattutto il nuovo orario in arrivo a settembre. Né perdono di vista le altre, non meno importanti questioni: «I problemi riguardano la sicurezza, la pulizia, la manutenzione sembrano attenuati — scrivono — ma solo perché non fa più così freddo e non è ancora arrivato il caldo. Vogliamo vedere che cosa succederà quando saremo chiusi senza aria condizionata in vagoni con i finestrini sigillati? Avete notato che quasi tutti i pulsanti delle porte intercomunicanti dei treni locali sono fuori uso?».

Laura Ciardini
lciardini@comune.it