



genertel casa



il manifesto

[home](#) | [cerca](#) | [servizio arretrati e ricerche](#) | [archivio](#) | [abbonatevi](#) | [il meteo](#) | [programmi radio e tv](#) | [e-ma](#)il manifesto
30 Marzo 2006**SOCIETÀ****pagina 10**

vai a

indice

pagina

indice società**pag.10****Pendolari in ritardo**

MANUELA CARTOSIO

ALTA VELOCITA'**Veloci sono solo i costi**

STEFANO MILANI

28 SU 200**37 SU 245****41 SU 215****110 su 340****EUROSTAR BOLOGNESI****INTERCITY ROMANI****L'odissea Viterbo-Roma**CINZIA GUBBINI
ROMA**NO TAV VERSO ROMA****MAYDAY A UN EURO****pag.11****Pene bipartisan per Dax**G. SAL.
MILANO**11 marzo, arresti confermati****Rush elettorale per le tabelle sulle droghe**ELEONORA MARTINI
ROMA**L'ex ministro De Lorenzo: «Ai miei tempi funzionava meglio»**

E. MA.

FUORILUOGO**Consigli per superare la nottata**

taglio basso

L'odissea Viterbo-Roma

80 chilometri in due ore. Tante fermate e binario unico

CINZIA GUBBINI

ROMA

Viterbo-Roma distano soltanto 80 chilometri, ma la distanza è un concetto relativo. Lo spiegano benissimo i pendolari viterbesi, quelle centinaia di persone che ogni mattina affollano i binari della stazione per andare a studiare o lavorare nella capitale. Per loro le alternative sono tre. La prima: infilarsi alle 6,15 del mattino sull'unico treno diretto verso Roma Termini. Quello che, secondo il monitoraggio di Legambiente compiuto su cinque giorni a caso, il 22 marzo portava la bellezza di 70 minuti di ritardo. La seconda: provare con il treno che raggiunge Orte (un viaggio di 50 minuti), due treni disponibili la mattina e due la sera. Una volta arrivato a Orte, il pendolare viterbese si trova comunque a 80 chilometri da Roma, però ha la possibilità di salire su un treno che raggiunge la meta in 40 minuti (salvo ritardi). La terza, la più praticata: utilizzare la linea elettrificata Viterbo-Roma Ostiense, attivata nel 2000 tra grandi speranze. C'è solo un problema: per coprire quegli ottanta chilometri il treno ci mette un'ora e ,55 minuti, fatta eccezione per il convoglio delle 6,23, detto «superveloce», che impiega un'ora e mezza. «E per fortuna che da dicembre non ci sono più ritardi, o almeno non tutti i giorni. Certo, l'ultima volta è successo una settimana fa ed è stato un ritardo grave, circa un'ora». Simone Sabattini è un ingegnere informatico che lavora a Roma e da due anni è ospite fisso del treno delle 6,23, il «superveloce». Insieme a molti altri compagni di sventure un anno e mezzo fa ha fondato il «Movimento spontaneo pendolari viterbesi», il Mosp, che grazie a battaglie insistenti ha ottenuto alcuni cambiamenti di orario utili per ridurre drasticamente i ritardi cronici. Ma rimane il problema strutturale, e cioè quelle 26 fermate che ingolfano il percorso del Viterbo-Roma, quindici delle quali concentrate tra Cesano e Roma, in appena 27 chilometri: «Il fatto è che in quel tratto la linea diventa una specie di metropolitana di superficie - spiega ancora Sabattini - infatti le persone salgono pagando soltanto il biglietto della metro. Per carità, utilissima, ma per noi di Viterbo è una tragedia». Loro, intanto, pagano 590 euro all'anno per l'abbonamento del treno, che però «è sempre meglio dei costi della macchina, anche se ci impiegherei solo un'ora». Tutti in treno dunque, ecologico, economico, ma decisamente scomodo. «E non parliamo del convoglio: il locomotore è di 40 anni fa, è il materiale rotabile più vecchio in circolazione», continua Sabattini, la cui priorità è però un'altra: convincere Trenitalia che è necessario investire su quella linea. Perché se da Roma a Cesano il problema è la pioggia di fermate, da Cesano a Viterbo è invece il binario unico. Se per disgrazia il treno che parte la mattina presto da Roma è in ritardo, anche quello delle 6,23 da Viterbo ritarda e così a catena per tutti gli altri: «D'inverno succede spesso, dicono che è per colpa del ghiaccio sui binari. Chissà come faranno in Svezia». Intanto, per lo sfinimento dei viterbesi, a giugno verrà aggiunta una nuova fermata. «Ci rendiamo conto che è un servizio molto frequentato. Ma allora potrebbero investire sulla linea». Ovvero: se il pubblico pagante è numeroso, come mai non si vedono i benefici?