

Le denunce Pulci nelle cuccette sugli Intercity Roma-Lecce e Nizza-Venezia
Vittime tre studentesse e due austriaci

Le promesse Lunedì l'amministratore delegato delle Fs aveva garantito un'operazione speciale di disinfestazione

Sui "treni puliti" la cimice è con te

I viaggiatori di due convogli: insetti ovunque
"Così ci siamo riempiti di puntini rossi"

Erano in tre, tutte studentesse: venivano dalla zona di Lecce e giovedì scorso viaggiavano su un treno notturno per Roma. Ad un certo punto hanno avvertito un prurito. Hanno acceso la luce, tutt'intorno a loro - e su di loro - si vedevano decine di insettini neri. Stessa notte, 800 chilometri più a Nord, all'altezza di Nizza, una coppia di austriaci diretti a Venezia e coricati nelle loro cuccette si svegliava all'improvviso per il forte bruciore alla pelle. Luce accesa, identica amara scoperta: insetti neri ovunque.

Il nome di questi insettini neri è ben noto fra i pendolari italiani: sono le cimici che da anni infestano le carrozze dei treni delle Fs. Non si può che dare ragione a Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie, che lunedì ha presentato pubblicamente una megacampa-

IL RACCONTO

«Alle quattro di notte abbiamo sentito prudere. Eravamo ormai invase dagli animaletti»

L'ALTRA TESTIMONIANZA

«Costretti a firmare un foglio anche se non sappiamo l'italiano. E' una vergogna»

gna «Treni Puliti». Ha promesso 200 milioni di euro per garantire ai viaggiatori condizioni migliori di sedili, carrozze e bagni. Lo stesso però aveva fatto il suo predecessore, **Dino Cattaneo**: nel 2005, dopo lo scandalo delle cimici diventate padrone di un treno, anche lui lanciò una campagna. La battezzò «Operazione decoro» e in totale spese 630 milioni, ma non sembra che siano serviti a molto, se meno di due anni dopo in una sola notte su due treni, che viaggiano a centinaia di chilometri l'uno dall'altro, le cimici sono di nuovo in agguato.

Le studentesse avevano preso l'Intercity Lecce-Roma delle 22.20. «Facciamo così ogni giovedì - racconta Maria Briglia Galati, una delle tre ragazze -. Andiamo a Roma per frequentare un master che si tiene il giorno seguente, un corso per esperti di organizzazione per lo sviluppo locale». Niente cuccetta? «No, prendiamo i posti in uno scompartimento». Si risparmia un bel po' in questo modo. Maria e le altre non hanno un lavoro e il corso, il viaggio e l'albergo della notte successiva se lo devono pagare da sole.

La settimana scorsa erano capitate nello scompartimento numero quattro. Da viaggiatrici ormai esperte portano con sé un gran lenzuolo bianco. «Per evitare il contat-

to della pelle con i sedili», spiega Maria. Spengono la luce, si sono addormentate. «Verso le quattro di notte avvertiamo un forte prurito. Accendiamo la luce e vediamo che il lenzuolo bianco era pieno di insetti neri. Visti così, erano ancora più evidenti». Le ragazze suonano l'allarme, arrivano il controllore e il capotreno: lo spettacolo del lenzuolo punteggiato di neo è più eloquente di ogni parola. Lo scompartimento numero quattro viene chiuso e le ragazze trasferite su sedili più puliti. Intanto però il treno si avvicina a Roma e loro non possono mancare alla lezione. Chiedono al capotreno il favore di poter fare una doccia in stazione. «Avevamo una stanza d'albergo prenotata, ma potevamo andarci solo dopo le sette di sera e non avevamo voglia di girare per Roma con la sensazione di avere ancora le cimici addos-



so». Il capotreno è gentile, assicura che qualcosa si farà.

Arrivano a Roma e vengono innanzitutto accompagnate nell'ambulatorio della stazione Termini. Il medico delle Ferrovie le visita, riscontra i segni di una puntura sulla mano di Maria, dà due giorni di prognosi e la vicenda per le Fs finisce lì. Non per le studentesse. «Abbiamo chiesto di nuovo di fare una doccia. Il dirigente di Trenitalia si è mostrato molto scortese: ci ha detto che era impossibile e che non avevamo altro da chiedere». Maria e le amiche vanno alla Polfer.

Ormai però è tardi e la lezione sta per iniziare. Lasciano perdere, ma solo per quel giorno. La denuncia la fanno tornando a casa, ai carabinieri di Nocita, un paese in provincia di Lecce. E nella denuncia allegano anche un altro certificato, perchè nel frattempo anche un'altra delle ragazze si è riempita di puntini rossi. Che cosa si aspettano ora? «Nulla. Abbiamo fatto querela per senso civico, è nostro diritto avere un treno pulito».

La storia delle studentesse potrebbe far pensare. Siamo alle solite: treno che viene dal Sud e oltretutto erano in uno scompartimento, non in cuccetta. Invece, nemmeno a farlo apposta, proprio nella stessa notte all'estremo opposto dell'Italia capita un episodio identico e per di più in una cuccetta. Dentro ci sono due coniugi austriaci sessantenni, Walter e Gerda Schrittwiser. Hanno preso il treno per caso: la loro auto, dopo un lungo viaggio, si è rotta e stanno cercando di rientrare. Il convoglio della notte Nizza-Venezia è l'unica soluzione. Verso le 11 spengono la luce e si preparano a dormire.

Pochi istanti dopo Gerda avverte un prurito. Accendono la luce e anche in questo caso le cimici erano ovunque. Chiamano il capotreno. «Ne avevo tre sulla mano, gliele ho mostrate quando è arrivato», racconta Gerda. Vengono trasferiti e travolti dalle procedure burocratiche. «Non parliamo italiano e gli addetti delle Fs parlavano poco l'inglese. Abbiamo capito che ci offrivano di farci fermare a Genova per andare in un ospedale, ma avevamo fretta. La nostra auto sarebbe arrivata il giorno dopo in Austria. Allora ci hanno messo un foglio davanti. Era scritto in italiano. A fatica abbiamo capito che si trattava di una liberatoria. Avremmo perso ogni diritto a un rimborso, ma potevamo proseguire. Abbiamo firmato, ma ora vogliamo sapere come farci rimborsare comunque. Abbiamo dovuto buttare i nostri vestiti. E' una vergogna. Se prenderò in futuro un treno italiano? Mai».

Piano anti-sporco

Annunciati duecento milioni

■ ■ ■ **Maggiori risorse da destinare alle pulizie delle carrozze e penali più severe in caso di mancato rispetto degli standard da parte delle ditte incaricate dei lavori: sono alcuni aspetti dell'operazione «Obiettivo treni puliti», presentata lunedì scorso dall'amministratore delegato delle Fs, Mauro Moretti, e dall'amministratore delegato di Trenitalia, Vincenzo Soprano. Duecento milioni di euro l'anno sono le risorse messe in campo da Fs per risolvere - aveva detto Moretti - «uno degli aspetti più critici del servizio: è anche l'unico in cui abbiamo aumentato i costi di esercizio». Al momento proprio la pulizia dei treni viene considerata dai viaggiatori come il problema numero uno (56,2%) e per tentare di risolvere il problema è stata promessa «la rinegoziazione dei contratti, la pianificazione degli interventi, nuove tecnologie» e un numero telefonico per segnalare i disservizi.**

Meno passeggeri in carrozza

Un documento riservato di Trenitalia ammette che il miglioramento dei conti è stato minimo

ALESSANDRO BARBERA
ROMA

Il miglioramento di gestione c'è: cominciano a scendere i costi, risalgono margini e ricavi. Non sono più i tempi in cui Giulio Andreotti diceva che al risanamento delle Ferrovie «ci può credere solo un pazzo», ma la strada resta lunga.

Un documento riservato sui conti dei primi sei mesi del 2007 rivela numeri rimasti finora nei cassetti del consiglio di amministrazione. Nei giorni scorsi il presidente Innocenzo Cipolletti e l'ad Mauro Moretti avevano annunciato che da gennaio a giugno le Fs hanno abbattuto il passivo da 1,1 miliardi di euro a 279 milioni. Non entrarono però nel dettaglio. Per esempio i ricavi: è vero che sono aumentati da 3,314 miliardi di euro a 3,631, ma fra questi sono conteggiati 166 milioni di «oneri di servizio» concessi lo scorso agosto. Ovvero quanto

lo Stato ha riconosciuto alle Ferrovie per tenere in piedi tratte antieconomiche. L'aumento delle tariffe ha fatto il resto, visto che il traffico è sceso: nei primi sei mesi dell'anno scorso i passeggeri per km erano stati 23,3 miliardi, mentre quest'anno sono stati 22,8. Le Fs hanno staccato qualche biglietto in più solo per gli Eurostar e tra i pendolari.

E' invece salito il costo del lavoro: è passato da 2,36 miliardi a 2,37. L'insieme degli stipendi assorbe più di due terzi dei ricavi e aumenta nonostante i dipendenti siano scesi: da 98.722 a 96.580.

Il comunicato con il quale furono presentati i conti non nascondeva il problema: «Permane una situazione finanziaria difficile, ereditata dalle passate gestioni». Gran parte del miglioramento lo si deve alla ripresa degli investimenti e ad una riorganizzazione delle società controllate. L'allora presidente Elio Catania - grande amico di Berlusconi - lo disse apertamente: senza il trasferimento dello Stato e con le tariffe bloccate le Ferrovie non possono essere risanate. Il governo di centro-destra investì pochissimo nelle Fs e tenne bloccate le tariffe per cinque anni. Il governo Prodi ha cambiato passo: oltre a sbloccare le tariffe (il documento parla di au-

menti medi dal 1° gennaio al 30 giugno di quest'anno del 9%) e ai 166 milioni stanziati ad agosto, il documento cita i 700 milioni stanziati per le infrastrutture. Un altro miliardo arriverà con la Finanziaria 2008. Fs ha fatto di più: ad aprile e maggio ha emesso sei prestiti obbligazionari da 600 milioni, interamente sottoscritti da «Eurofima» e destinati al finanziamento di Trenitalia, ovvero per l'acquisto di nuovi treni. L'indebitamento finanziario è salito da poco più di nove miliardi a 10,1. Per cambiare passo ci vuole ben altro. Sempre che il governo lo permetta. L'ha detto Moretti: «Ci sono ancora troppi treni in perdita. Le Fs non possono fare assistenza».

9%

l'aumento delle tariffe

È la crescita dei prezzi dei biglietti scattata il primo gennaio scorso dopo lo sblocco delle tariffe deciso dal governo Prodi