

Il presidente delle Ferrovie minaccia: «O arrivano risorse o taglieremo il 10% dei treni entro il 2008»

**MENO SOLDI PER LE FERROVIE** Per finanziare il taglio dell'Ici il governo Berlusconi ha deciso di ridurre anche la spesa nel trasporto locale. Soldi, dunque, sottratti al Fondo nazionale per lo sviluppo del trasporto locale. Una voce che comprende non solo treni per pendolari ma anche bus e metropolitane

di Roberto Rossi / Roma

«O

arrivano le risorse, che stimiamo in 250 milioni di euro, o saremo costretti a tagliare circa il 10% dei treni entro il 2008». Il governo è avvisato, le Regioni pure. O si trovano subito i soldi o i pendolari - come ha spiegato provocatoriamente il presidente delle Ferrovie Innocenzo Cipolletta lo scorso sabato a Venezia - si troveranno fra qualche mese con 6.500 - 7 mila treni in meno. Cioè, più o meno, un taglio di 600 corse. Un dramma per quasi due milioni di cittadini. Al quale nessuno per ora sembra dare ascolto. Perché nessuno riconosce che il trasporto ferroviario locale è il grande malato d'Italia. E come ogni malato andrebbe curato e rimesso in sesto. Eppure da noi non è così, non ora. Anzi, al malato vengono chiesti spesso sacrifici. Perché le priorità sono diverse. Ora quella del governo Berlusconi è il taglio dell'Ici. Che viene finanziato riducendo anche la spesa nel trasporto locale. Quanto? 353 milioni in tre anni, come evidenzia l'articolo 1 comma 203 del decreto legge n. 93 del 27 maggio 2008. Soldi che vengono sottratti al Fondo nazionale per lo sviluppo del trasporto locale. Una voce che comprende non solo treni per pendolari ma anche autobus e metropolitane.

Va detto che il malato in questione è in crisi da tempo. L'allarme lanciato da Cipolletta, ad esempio, ha radici che affondano nel governo precedente. Il trasporto ferroviario locale è stato uno dei talloni d'Achille del governo Prodi. Che pure nel primo anno della sua vita aveva lanciato la proposta di 1.000 treni pendolari in più. Ma la proposta è rimasta tale. Anzi nella Finanziaria 2008 il Parlamento ha tagliato oltre 300 milioni destinati ai treni regionali. Con la promessa di restituirli. Promessa mantenuta in parte con 80 milioni stanziati dall'ultimo consiglio dei ministri. Una boccata d'ossigeno. Che non ora basta. Sulle cause della malattia ci si interroga da tempo. In genere si dice, come fanno le Ferrovie dello Stato per bocca del suo amministratore delegato Mauro Moretti, che il business è poco redditizio. È difficile farci utili. E questo, in genere, per la natura stessa del pendolare. Che di media non fa più di 24,2 chilometri al giorno, vive in periferia, perché non può permettersi una casa in centro (dati Censis), e non è particolarmente dispo-



Viaggiatori in partenza alla stazione di Bologna Centrale. Foto di Giorgio Benvenuti/Ansa

## L'INCHIESTA

# Meno treni regionali e Intercity Il governo «taglia» i pendolari

Da domenica i pendolari dovranno fare i conti con un nuovo orario Fs e una robusta riduzione di treni

### REALACCI

«Hanno tagliato 353 milioni di euro per colpa dell'Ici»

«Per rastrellare i soldi per l'Ici nei prossimi tre anni sono stati tagliati 353 milioni di euro dedicati al trasporto locale». A parlare è Ermete Realacci, ministro dell'Ambiente del governo ombra del Pd: nel mirino i tagli ai treni, di cui si è parlato ieri in una conferenza stampa di Legambiente Toscana a Firenze. «Con una mano si prende e con l'altra si toglie - ha detto Realacci - uno degli effetti dell'abolizione dell'Ici è lo sconcertante taglio dei treni dalle tratte toscane, una misura che penalizzerà fortemente i pendolari e congestionerà ulteriormente il traffico automobilistico». E per questo l'esponente Pd ha presentato «un'interrogazione parlamentare urgente al Ministero dei Trasporti in cui si evidenzia come questo provvedimento inciderà particolarmente sulle fasce meno abbienti della popolazione e i pendolari che saranno costretti a lunghi percorsi alternativi per raggiungere il posto di lavoro o ad abbandonare il trasporto pubblico per quello privato». La richiesta di Realacci è chiara: «Il governo deve intervenire con urgenza per recuperare questa grave e inammissibile decisione». Il trasporto su ferro, conclude, «resta infatti una misura strategica per combattere la congestione stradale e le emissioni inquinanti che provengono dal trasporto su gomma».

### ITAGLI PREVISTI

#### Roma-Verona

##### L'intercity plus 596

Roma-Verona è tra le tratte che Fs vuole tagliare. I chilometri percorsi dall'Ic plus 596 ammontano in un anno a 181.560. I viaggiatori annui sono 32.503.230. Il risparmio calcolato è pari a 1.462.520 euro.

#### Firenze-Milano

##### L'intercity Plus 599

Firenze-Milano, altra tratta pronta a scomparire. 112.936 i chilometri annui percorsi dal suddetto intercity. 20.406.960 i viaggiatori nell'arco di un anno. 1.340.870 euro il risparmio calcolato.

#### Milano-Venezia

##### L'intercity Plus 641

Milano-Venezia, altra tratta pronta a scomparire. 93.640 i chilometri annui percorsi dal suddetto intercity. 13.606.083 i viaggiatori nell'arco di un anno. 1.348.180 euro il risparmio calcolato.

#### Grosseto-Milano

##### L'intercity plus 672

Grosseto-Milano è un'altra delle tratte che Fs vuole tagliare. I chilometri percorsi dall'Ic plus 672 ammontano in un anno a 112.161. I viaggiatori annui sono 18.373.277. Il risparmio calcolato è pari a 1.048.210 euro.

### I TAGLI NEL SETTORE TRASPORTI

Riduzioni di spesa settore trasporti e infrastrutture  
Decreto Legge N. 93 del 27 maggio 2008 (in milioni di euro)

Articolo e comma	Importo riduzione 2008	Importo riduzione 2009	Importo riduzione 2010	Materia trattata
1 comma 304	113	130	110	Fondo nazionale per lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale
2 comma 243	15	15	15	Fondo investimenti trasporto merci in Ferrovia
2 comma 248	10	10	15	Interventi per ammodernamento tecnologico e sicurezza infrastruttura ferroviaria
2 comma 251	56	56	56	Ammodernamento linea ferroviaria Pescara-Roma

sto a spendere. I treni regionali sono, quindi, per lo più in perdita rispetto a quelli di lunga percorrenza. Questo nonostante che il rapporto tra i passeggeri delle due categorie sia di 9 a 1 (due milioni contro 250 mila, fonte Legambiente). Per Moretti gli unici treni che rendono sono gli Eurostar e quelli nelle grandi aree urbane. Eppure non è dappertutto così. In Germania, ad esempio, la Deutsche Bahn con il trasporto regionale fa utili e margini più alti che con il trasporto a lunga percorrenza. Una serie di sussidi degli enti locali e biglietti un po' più cari di quelli italiani, a fronte però di un servizio di qualità, fanno del trasporto pendolare un affare.

In Italia non è così. Vuoi perché le risorse che lo Stato destina al finanziamento del servizio ferroviario locale sono esigue (un miliardo e 174 milioni nel 2008), vuoi perché le Regioni, che utilizzano quei soldi per stipulare annuali contratti di servizio, non aggiungono un euro in più. In media lo 0,5% del bilancio (fonte Legambiente). Il governo fa ancora meno. Ad esempio, con tre commi dell'articolo 2, sempre relativo al decreto dell'Ici, in un triennio l'esecutivo ha tolto alla rete ferroviaria 248 milioni (45 al trasporto merci, 35 alla sicurezza, 168 per la linea Pescara-Roma). Se lo Stato non investe, le Ferrovie tagliano. Da domenica i pendolari dovranno

fare i conti con il nuovo orario delle Fs. Riformulato, per problemi di bilancio, attraverso una robusta riduzione di treni (si parla dal 3% al 10% dell'offerta) il cui conto economico è in rosso. A farne le spese saranno in maggioranza Intercity (alcuni esempi in alto) a lunga percorrenza che vivono solo grazie ai biglietti venduti (e una buona fetta di biglietti in tutta Italia). Va da sé, spiegano alle Ferrovie, che anche queste corse potrebbero essere effettuate a patto che lo Stato o gli enti locali coprano le spese. A patto cioè che lo Stato riconosca quelle corse «servizio universale» e il pendolare, che spesso ne fa uso, un cittadino da tutelare.

### LA TESTIMONIANZA

## In piedi, stretti come sardine, senza servizi Vita da pendolari siciliani trascurati da Fs

di Marzio Tristano / Palermo

«Come si viaggia in Sicilia? Male, perché i treni sono piccoli e insufficienti. E se adesso le linee regionali verranno tagliate si viaggerà ancora peggio». Giuseppe, 50 anni, collaboratore dello studio di un penalista palermitano, viaggia in treno due volte al giorno per ragioni di lavoro: abita a Bagheria e ogni mattina è alle 8.10 alla stazione del paese per salire sul Minuetto per Palermo centrale. Giuseppe è uno delle migliaia di pendolari che ogni giorno arrivano a Palermo dai comuni della provincia, dopo un viaggio faticoso. Nessuno, infatti, si preoccupa in Sicilia di monitorare la situazione dei treni, e quindi se ne viene soppresso uno, e capita spesso, l'affollamento su quello successivo è inevitabile. È terribilmente scomodo. «Viaggiare in treno vuol dire ritagliarsi qualche minuto - continua Giuseppe - per leggere un buon libro, concludere un lavoro, o solo

guardare il panorama, stupendo sulla litoranea. Ma ogni giorno è peggio, i Minuetto, seppur moderni ed efficienti, hanno solo due vagoni, insufficienti ad accogliere la massa di pendolari, studenti e lavoratori, che ogni giorno dai comuni della provincia si riversano a Palermo». Stretti come sardine, pigiati in piedi come in autobus, l'impossibilità a volte di muoversi nel vagone: spesso è un viaggio da girone infernale. «Non capita tutti i giorni ma capita spesso - prosegue Giuseppe - l'unica consolazione, venerdì scorso, è stato guardare la vicina autostrada intasata da una coda infinita di auto bloccate da un incidente stradale. Allora mi sono consolato: se avessi preso l'auto sarebbe andata peggio». Eppure una soluzione c'è. Da Bagheria ogni giorno parte un treno alle 7.11 per la stazione di Palermo Notarbartolo, che passa dalle stazioni strategiche di Vespi (dove sono i due maggiori ospedali cittadini) e

Orleans (vicino i palazzi di regione e Università) e bypassa la stazione Centrale, assorbendo molti viaggiatori che possono andare diretti a destinazione. «Ma un solo treno, così comodo, non basta - continua Giuseppe - quante volte discuto con chi vorrebbe raddoppiata quella tratta o, almeno, in un orario più utile. Invece di raddoppiare ora si pensa a tagliare. «Meno treni sulle rotaie significa più affollamento, più disagi. Bisognerebbe far coincidere i nuovi orari con gli impegni di sempre. E non sarà facile. Prima di tagliare dovrebbero rendere più vivibile il viaggio - conclude - a cominciare dalle stazioni. In molte fermate della tratta da Cefalù a Palermo, non c'è un punto vendita dei biglietti e la macchina oblitteratrice è spesso guasta. In molte stazioni, poi, non c'è neanche una tettoia per la pioggia e le panchine sono una rarità. Ecco, prima di tagliare, dovrebbero offrire un servizio degno».

### LIGURIA

## Dissennati i tagli, i ritardi e la sporcizia Si pensa alla class action contro i disagi

di Matteo Basile / Genova

Treni in ritardo, soppressi e sporchi; pendolari infuriati e pronti ad una causa collettiva contro Trenitalia; tagli alle linee dei pendolari e dei turisti; il presidente della regione e l'amministratore delegato di ferrovie che si lanciano messaggi di fuoco. In Liguria treno fa sempre più spesso rima con caos. E allora ecco l'idea provocatoria: i treni li gestisca qualcun altro. A lanciarla il presidente della regione Claudio Burlando. «So che potrebbe essere uno choc, e che i privati guardano a tratte più redditizie - spiega Burlando - Però si potrebbe arrivare a una gara per la gestione del servizio. Siamo anche disposti ad un'operazione di cofinanziamento sul materiale rotabile con fondi del Fas nazionale, così non si può andare avanti». La situazione è infatti ai limiti del collasso ma l'amministratore delegato Fs Mauro Moretti ha attaccato le regioni, dicen-

do che pagano le fatture in ritardo e che «Se vogliono un servizio devono pagare, o si rivolgano altrove». La regione Liguria ci sta pensando. Il governatore ligure non risparmia critiche a Moretti e alla sua gestione. «Il servizio offerto è inaccettabile - dice Burlando - Aspettavamo un'offerta complessiva del trasporto pubblico locale e dei treni interregionali, sono passati giorni, e malgrado le rassicurazioni dell'ad Mauro Moretti, non è arrivata - spiega Burlando - Capisco che le ferrovie abbiano problemi di bilancio, ma una volta definiti i rapporti con Governo e Regione, quello che si programma deve essere dato: treni senza soppressione, puntuali, puliti, con elettricità ed aria condizionata funzionante. Altrimenti passino la mano». Se non è muro contro muro, poco ci manca. E dal 15 giugno sono previsti nuovi pesanti tagli per 10 tratte liguri. Tanti saluti ai treni - Milano-Ventimiglia, Ventimi-

glia-Milano, Venezia-Genova, Genova-Venezia, Roma-Nizza, Nizza-Roma, Milano-Livorno, Grosseto-Milano, Genova-Torino e Torino-Genova. Un non senso in chiave turistica e un gran disagio per i pendolari, circa 140 mila. Secondo una stima approssimativa, saranno circa 20 mila gli utenti "orfani" del loro treno. Un disagio che si somma ai problemi quotidiani e spinge le associazioni dei consumatori e i comitati dei pendolari ad una clamorosa class action contro Trenitalia. «Stiamo organizzando un'azione collettiva per circa mille euro a persona per tutti i pendolari che utilizzano le tratte liguri - spiega Furio Truzzi, presidente regionale di Assoutenti - Non è giusto pagare un servizio che non funziona». In attesa che qualcosa si muova, i pendolari sono all'esasperazione: domenica, dopo un ritardo di un'ora sulla Ventimiglia-Santo Stefano Magra, dipendenti di Trenitalia hanno rischiato il linciaggio.