

L'ITALIA IMMOBILE

SONO QUASI TRE MILIONI MA AI MEZZI SU ROTAIA È DESTINATO MENO DELLO 0,5% DELLE RISORSE. IL RAPPORTO DI LEGAMBIENTE

JOLANDA BUFALINI
ROMA

Pendolari Dimenticati nell'odissea dei trasporti

C'è una storia di inizio Novecento che illumina il rapporto furbo che il capitalismo italiano ha storicamente con lo Stato: la ferrovia Roma-Viterbo che lambisce i 100 km di lunghezza (ma la distanza fra le due città è di 50) fu costruita - siamo alla fine del XIX secolo - con un percorso a serpente, 31 km di curve per ottenere il finanziamento pubblico che la normativa dell'epoca prevedeva dai 100 km in su. Secondo un'altra versione il percorso tortuoso è dovuto alle pressioni dei principi Odescalchi e di Tommaso Tittoni, proprietari terrieri intorno al lago di Bracciano.

Oltre un secolo dopo la situazione non è migliorata. Nel 2010 un nuovo contratto di servizio fra regione Lazio e Rfi prevedeva, per esempio, la possibilità per i viaggiatori di inviare un sms per segnalare il ritardo e il pagamento delle penali da parte di Rfi. Ispettori della Regione avrebbero dovuto controllare pulizia e stato di vagoni e stazioni. Il servizio sms non è mai stato attivato né pubblicizzato

e nessuno ha mai incontrato un ispettore fra i binari. Il risultato: non solo il servizio è peggiorato ma la Regione ha perso l'occasione di incassare le multe, che sono state di 11 milioni di euro fra il 2001 e il 2010 e zero nel 2011.

Legambiente, ieri, ha presentato il rapporto «Pendolaria 2012» sulla condizione di serie B a cui sono stati declassati i quasi 3 milioni (2 milioni 903 mila) di cittadini che mattina e sera prendono il treno per andare a lavorare o a studiare. Lo slogan della campagna è «fateci uscire dalla preistoria».

Ogni giorno 90.000 persone salgono sui treni della Roma San Paolo-Ostia, 75.000 sulla Roma nord-Viterbo, 60.000 sulla Napoli-Torregaveta, 58.000 sulla Milano-Saronno-Lodi, 45.000 sulla Milano-Como-Chiasso, 30.000 sulla Padova-Venezia Mestre. Linee che hanno più clienti dell'alta velocità Roma-Milano, destinate a crescere, complice la crisi che spinge a risparmiare benzina, ma dove non c'è alcuna certezza: saltano le corse provocando ritardi e affollamento, le linee vengono cancellate (in Piemonte ben 12 percorsi

aboliti), i vagoni sono sporchi, le zecche si annidano fra i sedili. Le regioni peggiori sono Veneto, Lazio, Campania e Piemonte. In Lombardia, 670mila pendolari, non si arriva allo 0,5% del bilancio regionale, in Piemonte è meno dello 0,3.

I governi regionali si comportano male, ma quello nazionale non fa meglio: la legge Obiettivo 2002-2012 destina il 71% delle risorse per strade e autostrade, 15% per le ferrovie e 14% per le reti metropolitane. Eppure il 70 per cento di quelli che si spostano in macchina sarebbe contento di lasciare l'auto a casa (meno stress, meno inquinamento, meno congestione del traffico nelle città) se solo avessero la certezza di arrivare puntuali e di non dover salire su un carro bestiame.

Nei bilanci del Lazio 2011-2012 ci sono solo 35 milioni per il materiale rotabile (pari allo 0,1% del bilancio) e zero per i servizi, eppure 560.000 persone nella regione viaggiano in treno, più ci sono 104 milioni di viaggiatori l'anno che prendono il pullman. «Numeri da brivido - dice Lorenzo Parlato di Legambiente Lazio - i servizi sono stati tagliati del 3,7 per cento ma i biglietti sono aumentati del 15%».

La giunta Marrazzo aveva previsto di investire nel trasporto su ferro 265 milioni dei progetti europei. La giunta Polverini ha smontato tutto: i finanziamenti europei sono finiti ai comuni governati dal centrodestra.

Ora che si avvicinano le elezioni Legambiente chiede che il finanziamento per le ferrovie locali sia almeno dell'uno per cento. L'idea che propone Lorenzo Parlato è quella di una «legge per i pendolari» a cui l'associazione ambientalista aggiunge altre tre proposte per costruire un patto di legislatura: una legge per l'acqua, una per i piccoli comuni e norme per gli «appalti puliti».

«A Roma e nel Lazio serve un'idea di futuro che punti a migliorare la qualità della vita dei cittadini, attraverso l'innovazione verde e i diritti per creare nuovo lavoro. - ha spiegato Lorenzo Parlato - Per battere la crisi bisogna cambiare modello e la chiave ambientale è determinante per modernizzare il Lazio: basta cemento inutile è il momento di puntare davvero sulla manutenzione delle città, dei paesi e del territorio; stop a mega infrastrutture che non vedranno mai la luce per puntare a nuove reti di trasporto su ferro per battere smog e traffico». Secondo Parlato la fine della legislatura regionale «è stata una vergogna, con i reati e un sistema a Roma e in Regione che va smantellato, serve un forte protagonismo della società civile, delle associazioni dei cittadini e delle imprese, per restituire dignità e ruolo alle istituzioni devastate dagli scandali. Nelle prossime settimane continueremo la discussione per arrivare a un manifesto condiviso per Roma e il Lazio, da presentare a chi si candida a governare».

Per migliorare la qualità della vita dei pendolari non c'è necessità di grandi opere infrastrutturali, le priorità sono l'ammodernamento dei 350 chilometri a binario unico, la manutenzione, la pulizia, la puntualità dei treni.

La Caporetto di 670 mila lombardi

GIUSEPPE CARUSO
MILANO

Una Caporetto, la peggiore settimana della storia delle Ferrovie italiane». È così che Legambiente ha bollato il disastro che la scorsa settimana ha travolto la Trenord, responsabile delle linee regionali lombarde. Per sette lunghissimi giorni l'intero sistema è andato in tilt a causa di un nuovo software, lo spagnolo Goal rail, che doveva regolare i turni del personale, e che non funzionando ha messo in ginocchio la Trenord. E soprattutto i pendolari, martirizzati da una serie di soppressioni di treni e di ritardi senza precedenti.

In Lombardia le persone che si spostano dal proprio luogo di residenza per raggiungere il posto di lavoro o di studio sono la bellezza di 670mila, ma la Regione spende appena lo 0,5% del suo bilancio per loro. Una cifra molto bassa che si tramuta inevitabilmente in un servizio non all'altezza. Gli studi di settore dicono infatti che per avere una buona mobilità dei pendolari bisognerebbe spendere circa il 5% del bilancio di una Regione.

Ma la scorsa settimana, tra soppressioni, ritardi, code e disagi, in Lombardia la Trenord ha toccato il fondo. La giornata peggiore, quella di mercoledì 12 dicembre, ha visto la cancellazione di ben 1.400 treni, un record negativo difficilmente eguagliabile. Legambiente ha stimato che le perdite prodotte nel complesso sono state pari a tre milioni di euro al giorno. Tanto che le associazioni di consumatori hanno annunciato delle class action contro la Trenord per ottenere il risarcimento di tutti i danni subiti dai pendolari rimasti coinvolti nel caos. Anche perché gli indennizzi previsti dalle condizioni generali di trasporto di Trenord, sempre secondo le associazioni, sono «a dir poco ridicoli a fronte di una situazione come quella venutasi a creare». Anche nei primi due giorni di questa settimana, la situazione delle ferrovie lombarde, per quanto migliorata, è ancora ben lontana dal tornare alla normalità, visto che continuano sia i ritardi che le soppressioni di alcuni treni. Ed il tutto nonostante il ritorno al vecchio software.

Un momento non troppo felice, per la Trenord, sancito anche dall'arresto, martedì scorso, del suo amministratore delegato, Giuseppe Biesuz, per la bancarotta della società Urban Screen, di cui Biesuz è stato l'ad fino al 2008. La procura di Milano ipotizza che Biesuz, attraverso false fatturazioni, abbia distratto e dissipato 685mila euro dal patrimonio della Urban Screen, società che si occupava della gestione di maxi-schermi a Milano.

Intanto la Trenord ha promosso un'inchiesta interna per accertare le responsabilità del disastro della scorsa settimana, ma come denuncia il responsabile trasporti di Legambiente, Dario Balotta, si tratta di «un vero e proprio paradosso, visto che l'indagine interna è stata affidata agli stessi dirigenti che hanno provocato il caos, quelli che hanno firmato e voluto a tutti i costi l'ingresso del nuovo sistema operativo, senza ascoltare alcuni funzionari che in più di una occasione avevano chiesto di rinviare».

SALERNO-REGGIO CALABRIA

Barca: 504 milioni di euro per la direttrice ferroviaria

Il ministro per la Coesione territoriale, Fabrizio Barca, e il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Mario Ciaccia, hanno sottoscritto ieri il contratto istituzionale di sviluppo (per un totale di 504 milioni interamente finanziati) per la velocizzazione della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria con il governatore della Calabria, Giuseppe Scopelliti, il direttore centrale Strategia e pianificazione Fs, Barbara Morgante, e l'amministratore delegato Rfi Michele Mario Elia. «Facciamo chiarezza sulle procedure per l'attuazione dei contratti: per la prima volta saranno previste sanzioni per chi non rispetta i tempi - spiega Barca - tipologia di procedura che finalmente rende sinergica la capacità di fare sistema degli enti locali». La logica, infatti, è quella di condividere regole, tempi e risorse, superando il concetto dei localismi per puntare a un sistema produttivo integrato.



Pendolari in attesa alla stazione Termini di Roma. FOTO LAPRESSE

...
Veneto, Lazio, Campania e Piemonte le regioni in cui la situazione è peggiore. Polverini ha azzerato i finanziamenti