

Treni dei pendolari a rischio estinzione le Ferrovie minacciano il grande addio

Moretti: senza fondi niente servizio nel 2013. Passera: ce ne stiamo occupando

ETTORE LIVINI

MILANO — Non bastano ritardi cronici, aumenti dei biglietti, tagli alle linee e disservizi quotidiani. Sulla testa dei pendolari su rotaia rischia di abbattersi ora la madre di tutte le tegole: la cancellazione (causa crisi) dei treni regionali dal 2013. «Allo stato non ci sono soldi a disposizione — ha detto ieri papale papale l'ad delle Fs Mauro Moretti—. Se non arrivano, non potremo garantire questi collegamenti». La situazione finanziaria del trasporto locale, in effetti, è difficilissima. Il governo Berlusconi ha ridotto nel 2010 del 20% gli stanziamenti a 1,56 miliardi l'anno. Monti, raschiando il fondo del barile, è riuscito a racimolare duecento milioni in più. La coperta è lo stesso cortissima: le regioni dovrebbero pagare quest'anno a Trenitalia 1,6 miliardi per il servizio. Ma all'appello mancano 400 milioni che nessuno sa bene dove e quando potranno essere recuperati. E per il 2013, allo stato, i fondi sono ridotti al lumicino. «Ce ne stiamo occupando», ha garantito ieri il ministro dello Sviluppo economico Corrado Passera. Tra i diretti interessati però l'allarme è altissimo: «Se Moretti si interessasse meno dei Frecciarossa, troverebbe i soldi

per il servizio universale», ha attaccato Codacons, mentre Federconsumatori e Assoutenti stanno preparando una giornata nazionale di protesta.

IL PARADOSSO DEL PENDOLARE

Il pendolare, del resto, è una razza tutt'altro che in via d'estinzione. Ogni giorno 2,8 milioni di persone vanno a lavorare in treno, il 7,8% in più — complice l'aumento della benzina — di due anni fa. Sulla Fiumicino-Fara Sabina salgono 80mila persone al dì, stima Legambiente, il doppio di quelle che utilizzano quotidianamente l'intera rete dell'alta velocità. Sulla Milano-Sondrio-Tirano siamo a 50mila. Il business si regge su due gambe. Il prezzo del biglietto (che vale un terzo delle entrate) più i soldi che le regioni girano alle Fs con i contratti di servizio. In Italia i ricavi totali sono pari a 10,8 centesimi passeggero al km., a fronte dei 19,6 della Germania e dei 22,9 della Germania, dove l'acquisto dei treni è a carico dello stato. «Se non si aumentano tariffe e contributi non si può andare avanti», è il mantra di Moretti.

CENERENTOLA SU ROTAIA

Difficile però che ci si riesca. I treni dei pendolari tricolori, in effetti, sono da sempre le Cenerentole del settore. I Frecciaros-

sa macinano utili ad alta velocità. Strade e autostrade intercettano il 72% degli investimenti pubblici nei trasporti. E per i convogli regionali restano solo le briciole. Il Lazio spende lo 0,19% del suo budget, la Sicilia lo 0,06% la Lombardia lo 0,45%. Non solo: le regioni, a corto di fondi, continuano a tagliare i servizi e aumentare abbonamenti e biglietti (che pure restano i più bassi d'Europa, un terzo di quelli tedeschi e inglesi). Il Veneto nel 2011 ha ridotto del 19,5% i convogli ritoccando all'insù del 15% le tariffe. La Lombardia — con Emilia, Friuli e Toscana una delle aree in minor sofferenza — ha salvaguardato il numero dei viaggi ma ha rialzato del 23% i prezzi. Pulizia, puntualità ed efficienza dei treni, poi, sono inversamente proporzionali alle risorse disponibili. E — come certifica Legambiente — i reclami degli utenti sono in crescita verticale. Ci sarebbero le penali al monopolista Trenitalia per il mancato rispetto degli standard di servizio. Ma sono un'arma spuntata visto che i controlli sono rari e circoscritti a poche regioni (la Lombardia nel 2010 ha dato 10 milioni di multe a Moretti). E oltretutto su molte linee di Veneto, Liguria e Campania il 20-30% dei passeggeri,

secondo le stime, non paga il biglietto.

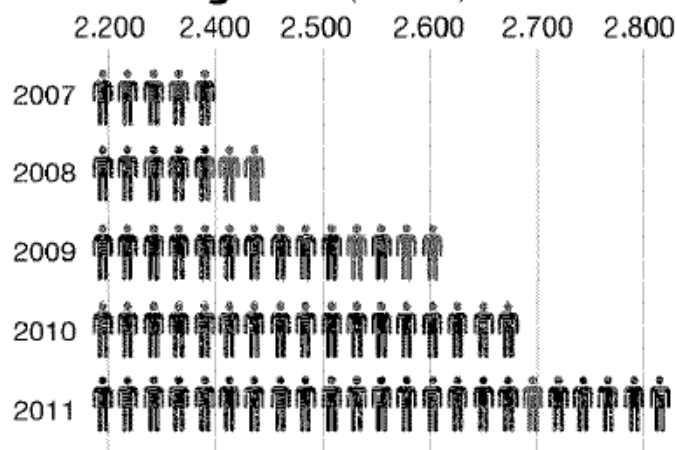
IL PARADISO AD ALTA VELOCITÀ

Il confronto con l'alta velocità, business che ha consentito alle Fs di raddoppiare nel 2011 gli utili a 285 milioni, è avvilente. Gli Eurostar Roma-Milano sono passati dal 2007 ad oggi da 17 a 39 al giorno. La linea Voltri-Genova-Nervi (25mila pendolari al giorno) li ha ridotti da 51 a 37. La Fiumicino-Fara Sabina, tarata su 50mila persone al dì, ha perso quattro treni. Gli intercity Piacenza-Milano si sono ridotti di un terzo. Qualcuno spera che il vento giri con la liberalizzazione. Ma senza soldi e un reale piano nazionale di investimenti sui treni regionali è difficile che ci sia qualcuno disposto a scommettere sui poveri pendolari. Il Piemonte ha provato a mettere a gara le tratte locali, ma alla fine è stato costretto a firmare con Moretti. Ntv, la società sbarcata con Italo sulla Tav, «è pronta a entrare ma solo davanti a progetti organici e certezze sulle risorse». L'anno prossimo proverà a muovere le acque l'Emilia, lanciando un'asta sulle sue tratte. Sempre che nel 2013 sulle rotaie italiane circolino ancora i treni per i pendolari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ogni giorno usati da 2,8 milioni di persone ma i ricavi per passeggero tra i più bassi d'Europa

Boom dei pendolari sui treni regionali (in milioni)



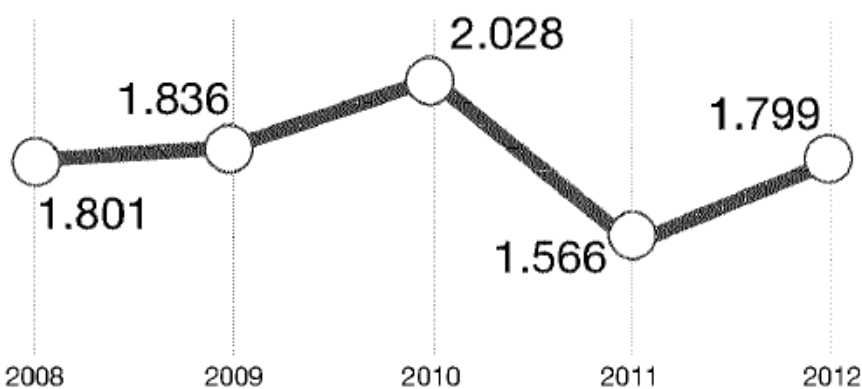
Rendimento per passeggero per km



Fonte: Trenitalia



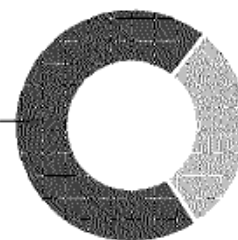
Corrispettivi per il trasporto ferroviario regionale dallo Stato a Trenitalia (in milioni)



Fonte: Legambiente su dati Trenitalia

Trasporto su gomma

In Italia il trasporto su gomma viene riconosciuto, dal punto di vista del rendimento, al 70% in più rispetto al treno



Fonte: Trenitalia

Tagli e aumenti tariffari nel 2011



Tagli al servizio ferroviario

Aumenti costo biglietti

Regione	Tagli al servizio ferroviario	Aumenti costo biglietti
Lombardia	0%	23,4%
Toscana	-3,3%	1,5%
Umbria	-3%	0%
Veneto	-19,5%	15%
Campania	-10%	12,5%
Liguria	-12%	20%
Abruzzo	-10%	20%
Piemonte	-5%	10%
Emilia- Romagna	-3%	10%
Marche	-13%	0%

Elaborazione Legambiente su dati Regioni e Trenitalia

La sfida

Ci denunciano pure per interruzione di pubblico servizio, poi vediamo cosa succede

Mauro Moretti, amministratore delegato di Fs

