

**2011, il pendolare resta a terra. Meno treni e pochi fondi, è allarme. Il rapporto Legambiente: per il prossimo anno mancherà la metà delle risorse.**

Il rapporto Legambiente: per il prossimo anno mancherà la metà delle risorse. In Italia ogni giorno 2 milioni 700 mila viaggiatori si spostano in treno. L'annuncio delle Ferrovie: 154 convogli a lunga percorrenza sono in perdita e verranno eliminati

MENTRE le nostre Ferrovie dello Stato sbarcano in Germania, acquisendo il 5% della società che gestisce le linee dei pendolari tedeschi, il 2011 rischia di diventare l'anno nero per i pendolari italiani e per il trasporto ferroviario nel nostro Paese. Sono 2 milioni e 700 mila in Italia i viaggiatori che ogni giorno prendono il treno per motivi di lavoro o di studio e negli ultimi due anni sono aumentati dell'11,5%, circa 300 mila persone in più. Ma, in base al Rapporto Pendolari 2010 compilato da Legambiente che la Repubblica è in grado di anticipare, la riduzione delle risorse disponibili e quindi il taglio dei collegamenti minacciano di provocare nel prossimo anno un salto nel buio nel trasporto nazionale su rotaia.

I vertici delle Ferrovie hanno annunciato nei giorni scorsi che verranno eliminati 154 treni a lunga percorrenza su 600, perché risultano in perdita. Per quanto riguarda le linee dei pendolari, mancano 800 milioni di euro rispetto al 2010, vale a dire il 45% delle risorse che garantivano un servizio già spesso carente, con treni perennemente in ritardo, scomodi e sporchi. L'associazione guidata da Vittorio Cogliati Dezza prevede un taglio drastico a danno di quei cittadini - operai, impiegati, studenti - che abitano nelle periferie urbane e utilizzano quotidianamente il mezzo di trasporto più sostenibile: da qui, l'allarme degli ambientalisti contro l'aumento del traffico privato e dell'inquinamento.

Per ora, i tagli non compaiono nel nuovo orario ferroviario in vigore dal 13 dicembre. E le stesse Regioni, responsabili dei contratti di servizio, non sanno al momento quali collegamenti sopprimere o di quanto aumentare i biglietti. Nel silenzio generale, il ministro dei Trasporti Altero Matteoli è riuscito a ottenere anche in questa Finanziaria 400 milioni di euro per l'autotrasporto e altri 1.200 milioni per nuove strade e autostrade, tra i fondi della cosiddetta Legge Obiettivo e quelli per l'Expo di Milano. In mancanza di interventi efficaci, è un disastro ferroviario annunciato quello che - secondo Legambiente - si prepara per il nuovo anno. Dice il presidente Cogliati Dezza: "Occorre impedire una prospettiva di abbandono del trasporto ferroviario, vivendo in città sempre più inquinate, con il trasporto su gomma responsabile di oltre il 20% delle emissioni di CO2 sul nostro territorio e una tendenza in costante crescita".

All'origine di questa situazione, ci sono le manovre economiche adottate dal governo a luglio e a dicembre. In pratica, risultano cancellati i trasferimenti alle Regioni per il fondo del servizio ferroviario locale pari a 1.215 milioni di euro. La beffa è che, per placare le proteste degli assessori regionali, sono stati individuati 425 milioni di euro che però corrispondono alle risorse già stanziare l'anno scorso per l'acquisto di treni pendolari e mai impegnate: ora verranno utilizzati dalle Regioni per "salvare" la circolazione di quelli esistenti. Ma il rischio ulteriore per i pendolari è che gli stanziamenti previsti da Trenitalia per l'acquisto di nuovi treni e l'ammodernamento delle carrozze, legati ai contratti di servizio con le Regioni si possano bloccare per mancanza di risorse.

È proprio nei confronti delle amministrazioni regionali, perciò, che Legambiente lancia un appello alla responsabilità, contestando "l'inadeguata reazione che hanno opposto a un taglio che non ha paragoni rispetto ad altre voci di spesa statale". Al momento, le Regioni più sensibili alle esigenze dei pendolari

sono state l'Emilia Romagna, la Toscana e la Lombardia, che hanno approvato assestamenti di bilancio per limitare il taglio dei treni nell'ordine del 5-10% a fronte di un aumento delle tariffe tra il 10 e il 20%. Nella maggior parte delle altre si teme un rincaro dei biglietti fino al 30%.

Da Roma alla periferia, la tendenza generale continua a essere quella di privilegiare la strada a danno della rotaia. E la questione appare tanto più delicata, alla vigilia della liberalizzazione del servizio ferroviario previsto dalle Direttive europee. È in gioco la stessa sopravvivenza del servizio ferroviario universale nel nostro Paese: quello cioè che assicura i collegamenti con centri urbani e direttrici fondamentali a minor traffico, come l'asse adriatico e quello tirrenico, o i collegamenti trasversali da un versante all'altro della Penisola. "Sono città e cittadini che proprio nel 150° anniversario dell'Unità d'Italia - conclude il Rapporto di Legambiente - rischiano di ritrovarsi meno collegati e più lontani rispetto al resto del Paese".

