

**Con i tagli è in arrivo un anno orribileL'ad Trenitalia: "Senza soldi non ne usciamo"**

Il Paese investe sulle linee che fanno incassi, ma il treno-servizio finisce in un angolo. La gravissima situazione del Lazio. La Cgil: "Non ci sono pezzi di ricambio". E l'alto dirigente dell'azienda dice: "Treni vecchi, mancano le risorse per cambiarli. Cosa possiamo farci?"

ROMA - La manovra Monti ha previsto due miliardi di prossimi investimenti sui treni ad alta velocità. Sulla Milano-Genova (in tutto ne vale sei, si farà in vent'anni) e sulla Brescia-Treviglio (tratta, questa, della più ampia Milano-Verona). Sono nodi irrinunciabili, assi strategici. Per i treni a servizio universale - gli Intercity, i notturni e in generale la lunga percorrenza - mancano invece 134 milioni (sono i ricavi sui biglietti del 2011, Trenitalia non li ha realizzati e adesso taglia). Ancora, ai regionali dopo un serrato dibattito il governo ha scelto di togliere 800 milioni (su un miliardo e nove). L'Italia proiettata su un 2012 recessivo investe sui treni profit, comprime tutto quello che è un servizio.

Il trasporto pubblico locale su rotaia in Italia è un sistema iperstressato. Perde pezzi ovunque, soprattutto al Sud e nella capitale. Lo stato dei trasporti di Roma è utile per capire disagi e carenze strutturali di cui soffre tutto il sistema. Trecentocinquantomila pendolari ogni giorno raggiungono Roma sui 900 treni che viaggiano su otto linee regionali delle Ferrovie dello Stato. La Viterbo-Roma è una di queste, la più trafficata. E peggiora ogni stagione. "Nel Lazio non esiste materiale rotabile di riserva", spiega Valeria Mascoli, responsabile regionale Filt-Cgil, "non ci sono convogli che possano sostituire quelli che hanno bisogno di manutenzione e ripulitura. I 900 treni a disposizione sono sempre in circolazione, quando se ne rompe uno, scatta subito la soppressione e questo crea disagi sull'intera linea". È una carenza comune a tutti i grandi centri urbani dove si concentra il pendolarismo, Roma, Milano, Torino, Napoli. Ma nel 2012 che cosa succederà? Sono previste altre riduzioni?

I tagli. La prossima stagione, sì, sarà peggiore. L'insieme dei contratti di servizio che Trenitalia ha stipulato con le Regioni, validi fino al 2014, vale 2 miliardi l'anno. È molto probabile che le amministrazioni regionali non riusciranno a mantenerli. Il decreto del luglio 2011 del Governo Berlusconi aveva tagliato 1,6 miliardi, lasciando un fondo di 400 milioni per il 2012. In queste ore sono stati recuperati 800 milioni. Il taglio finale, per l'anno prossimo, è di 800 milioni. Una cifra notevole, che inciderà proprio sull'elemento debole del sistema: il trasporto dei pendolari. Si rischia una soppressione di treni dal 10 al 20 per cento.

"È troppo presto per delineare un quadro preciso - spiega l'amministratore delegato di Trenitalia, Vincenzo Soprano - ma se ci saranno tagli, non dipenderanno da una nostra scelta industriale. A noi dallo Stato direttamente non arriva niente, i trasferimenti vanno alle Regioni che ci comprano il servizio". Servizio che per i pendolari lascia a desiderare. "Cosa ci possiamo fare se i treni hanno in media 30-35 anni di età e si rompono? Non ci sono risorse per rinnovarli. In Germania e in Francia il materiale rotabile è comprato direttamente dallo Stato. Da noi no. E poi parliamo delle nostre tariffe, le più basse in Europa. Ricaviamo 0,12 euro per passeggero/km, in Germania ricavano 0,2, in Gran Bretagna addirittura 0,5. Abbiamo già tagliato 1,6 miliardi di costi, non ci sono altri sprechi da eliminare". Si finisce sempre lì. Per avere un servizio migliore da Trenitalia con questo sistema servono più soldi. O dalle Regioni o dagli utenti (alzando il prezzo dei biglietti). Oppure si deve cambiare il sistema.

"Il vero scandalo italiano", sostiene Marco Ponti, professore di Economia dei trasporti al Politecnico di

Milano, "è che non si fanno le gare pubbliche per l'affidamento dei servizi di trasporto regionali. Non le vogliono le Regioni, né i fornitori, né i sindacati. Negli ultimi anni ne sono state fatte soltanto due, in Friuli e in Emilia Romagna. Ed erano finte. Si è presentato un solo concorrente, Trenitalia". In Germania i servizi di trasporto locale assegnati con gara hanno consentito di ridurre i sussidi statali del 20 per cento.

