

«Bologna-Bari ad Alta Velocità» Il matrimonio impossibile fra esigenze di bilancio ed entità degli investimenti. «Ecco come salvare i 28 treni locali»

È la storia del trasporto locale in Italia. Secondo l'Ad di Ferrovie dello Stato Moretti "basterebbe un solo centesimo in più al chilometro, ovvero 1 euro in più ogni 100 chilometri percorsi" per poter disporre fino ad 1 miliardo in più all'anno da destinare all'acquisto di treni per i pendolari. Si tratterebbe di un costo da scaricare sul costo del biglietto. "Una scelta - sostiene l'assessore regionale ai trasporti Viventi - che mi pare difficile percorrere". L'arrivo di "Italo" il treno Alstom di fabbricazione francese scelto dalla compagnia di Montezemolo e Della Valle per il nuovo servizio ad Alta Velocità NTV in partenza dalla prossima primavera, non sembra migliorare le prospettive. Anche perché riguarderà le tratte più ricche e di queste solo quelle in cui la velocità di progetto è di 300 all'ora, escludendo ad esempio i percorsi oggi coperti dai Freccia Argento Trenitalia che uniscono tratti autenticamente ad alta velocità a tratti di ferrovia tradizionale più lenti (è il caso del Roma-Venezia e del Roma-Verona). Difficile che a scelte come queste seguano seri impegni nel misero mercato del trasporto locale. E allora? L'assessore Viventi non si perde d'animo. "L'Alta Velocità deve riguardare anche la Bologna-Bari. Mi rendo conto che si tratta di investimenti colossali, ma sul lungo periodo e a quell'obbiettivo che bisogna puntare". Il trasporto locale dal canto suo è un servizio che ha anche risvolti sociali e non può quindi seguire "i soli criteri del profitto".

"Ecco come salvare i 28 treni locali"

L'assessore Viventi a Roma rifà i conti con i vertici delle altre Regioni. Rinviato l'incontro con Passera roberto rinaldi Binari morti. O comunque moribondi quelli marchigiani, disertati dalle corse locali ma ormai anche da quelle a lunga percorrenza, in particolar modo verso Roma. La speranza, almeno per quanto riguarda le tratte locali potrebbe venire dall'incontro che ieri ha visto impegnati i presidenti delle Regioni nella Capitale con lo scopo di presentarsi davanti al ministro Passera con precise richieste. Il vertice con l'esponente governativo sarebbe dovuto avvenire nelle stesse ore nelle quali s'è svolto il summit fra le giunte regionali, ma gli impegni dell'esecutivo Monti hanno suggerito un rinvio. Quali quindi le richieste che avanzerà il presidente dell'associazione delle Regioni Vasco Errani per avviare ai tagli sul trasporto locale? Secondo l'assessore ai Trasporti delle Marche, Luigi Viventi, "la condizione per salvare le 28 linee locali soppresse è che il Governo ci accordi ulteriori 430 milioni rispetto alla cifra ora stabilita per i trasferimenti alle Regioni: ovvero 1,2 miliardi di euro". Ipotesi, puntualizza Viventi, "non impossibile, in virtù di quanto stabilito dalla stessa ragioneria generale dello Stato". Sì, perché sono gli stessi contabili capitolini a stimare le spese d'esercizio per il trasporto locale nazionale in 1 miliardo e 630 milioni di euro, in deciso contrasto con quanto calcolato dalle Regioni che contano di investire sul trasporto locale non meno di 2 miliardi. "Fermo restando che la miseria che ci assegnava Tremonti (450 milioni) è ben lontana dagli 1,2 miliardi elargiti dal Governo Monti, non vedo perché non aggiungere al gruzzolo le sostanze che ci separano da quella cifra, 1,6 miliardi di euro, che loro stessi ritengono essere il minimo necessario per non mandare in malora il trasporto locale". Conti alla mano quei 430 milioni in più farebbero la differenza. A fronte di una spesa che nel 2011 ha raggiunto i 42,5 milioni, senza modifiche dell'ultima ora per il 2012 non ci sarebbero in cassa più di 28 milioni, con tanti saluti alle tratte regionali. Se invece passasse la linea delle Regioni, con ulteriore ritocco verso l'alto dei trasferimenti fino ai fatidici 1,63 miliardi, per la nostra regione la quota salirebbe a 37 milioni. "La porzione restante per arrivare ai 42,5 milioni la metteremmo in parte noi direttamente e in parte riusciremmo a ricavarla da ulteriori economie". Il dato confortante è che così facendo "nessuna delle 28 linee sparirebbe". Fin qui la lotta per strappare la sopravvivenza delle tratte

locali. Ma che succederà per quelle a lunga percorrenza? "Su quelle non possiamo nulla se non auspicare un ravvedimento di Trenitalia sulla direttrice adriatica". Viventi su questo tema è però meno critico ricordando ad esempio che in direzione Roma i tagli "hanno riguardato solo un terzo dei treni", mentre verso Milano "il sacrificio, pur importante, ha interessato nello specifico alcune fermate e non l'offerta nel suo complesso". Certamente la riorganizzazione di Trenitalia sul territorio, anno dopo anno, sta incidendo in modo pesante negli spostamenti sulla strada ferrata. L'eventuale nuova iniezione di denaro scongiurerebbe anche i tagli sul comparto gomma che già minacciava una decurtazione del 10%. Nulla da fare, invece, per il 2011 anno nel quale la ripartizione di 425 milioni di euro in ragione qualitativa, ovvero tenendo conto delle migliori performance regionali, adotterà un criterio lineare, senza distinguere i territori virtuosi da quelli spendaccioni. Per la nostra regione significa passare da 6 a 1,5 milioni di euro. "Fortunatamente - conclude Viventi - erano fondi che avevamo deciso di accantonare per le emergenze".

