

Treni, terza classe Italia (Inchiesta) - 2011, tagli e aumenti per i biglietti e due treni su dieci sono sospesi

La flotta messa a disposizione dalle Ferrovie dello Stato si è ridotta di trentadue fra Intercity, Eurocity, Eurostar e notturni. I chilometri coperti quotidianamente dai treni universali sono passati da 43.443 a 23.131. Trenitalia ha incassato sulle tratte del servizio regionale meno di quanto prevedesse e, quindi, ha smesso di investire

ROMA - Trentadue treni soppressi su 144 in circolazione fino a pochi giorni fa (il 22 per cento). Dimezzati i chilometri coperti dai convogli a lunga percorrenza e dai notturni. Due stazioni hub a Roma e Bologna che spezzano di fatto i collegamenti diretti Nord-Sud. "Sono i primi segnali di morte di un settore fondamentale del trasporto ferroviario", sostiene la Cgil, che proprio in questi giorni è scesa in piazza con gli altri sindacati di categoria per il rinnovo del Contratto nazionale di mobilità.

Il servizio universale, che riguarda i treni a media e lunga percorrenza, diurni e notturni, non compresi nella categoria dell'Alta velocità, regolato da un contratto di servizio che Trenitalia stipula direttamente con il ministero delle Infrastrutture, è uscito destrutturato dal nuovo orario, in vigore dall'11 dicembre scorso. La flotta messa a disposizione dalle Ferrovie dello Stato - secondo una stima della Filt-Cgil - si è ridotta di trentadue fra Intercity, Eurocity, Eurostar e notturni. Non solo. "L'offerta totale ai viaggiatori", spiega Alessandro Rocchi, segretario del sindacato, "è stata tagliata del 40 per cento". I chilometri coperti quotidianamente dai treni universali sono passati da 43.443 a 23.131.

Qualche esempio. Sulla Pontremolese (Parma-La Spezia) non ci sono più Intercity, si viaggia solo con 5 regionali che impiegano due ore per coprire la tratta. Sulla Roma-Orte-Ancona sono rimasti 5 diretti, di cui un solo Intercity. Da Roma a Bari non ci sono treni dopo le 17.45, gli altri sono Eurostar ad alta velocità che costano 73 euro (l'unico Intercity ne costa 43).

È stato pesante il ridimensionamento dell'offerta notte, con un terzo di treni in meno e un terzo di carrozze annullate. Queste scelte delle Fs - sostiene Rocchi - "sono finalizzate a dimostrarne l'inutilità e l'insostenibilità economica dei notturni. Il servizio peggiorerà, i prezzi dei biglietti aumenteranno".

Che sta succedendo? Perché si protesta in quasi tutte le regioni italiane? E perché in Sicilia, Trentino e Friuli Venezia Giulia viaggiatori e assessori al Trasporto parlano di isolamento? Succede che Trenitalia ha incassato sulle tratte del servizio universale meno di quanto prevedeva. Il contratto con lo Stato vale 220 milioni. Poi ci sono gli introiti della vendita dei biglietti. "Quelli si sono ridotti di 134 milioni rispetto a quanto prevedevamo", dice l'ad dell'azienda, Vincenzo Soprano. "Con meno risorse disponibili potevamo scegliere: o ridurre le ore del servizio coperto o eliminarlo del tutto". Il risultato è stato una via di mezzo. Ci sono state soppressioni nelle tratte ritenute meno appetibili.

Si sono, quindi, spezzati tutti i collegamenti a lunga distanza, creando due hub a Roma e Bologna. Significa che tutti i treni diretti da Sud a Nord sulla dorsale adriatica, come i notturni Lecce-Milano, Lecce-Torino, Lecce-Bolzano (ci sono già 1700 firme raccolte dalla Gazzetta di Mantova e dall'Alto Adige per ripristinare la linea, compreso il diurno Bolzano-Lecce), adesso finiscono la loro corsa a Bologna. Si deve quindi scendere, fare un cambio e raggiungere le destinazioni con l'Alta velocità. Con due conseguenze ipotizzabili. Il fastidio del cambio ("ma il modo di viaggiare degli italiani è cambiato", dice ancora

Soprano, "non esistono più i gruppi di sei, sette persone cariche di valigie in difficoltà a fare un trasferimento") e l'incognita sul prezzo del biglietto. L'azienda ha sostenuto che "sostanzialmente non dovrebbe subire grandi variazioni rispetto ai treni diretti". I comitati pendolari e Legambiente già segnalano che non è così.

La grande forbice dell'inverno 2011 ha tagliato anche il profilo mitteleuropeo del nostro servizio treni. Sono saltati, e sono solo esempi, un Eurocity Monaco-Milano, l'Eurostar Bolzano-Pescara, ancora il notturno Monaco-Pescara, un Monaco-Napoli. Lo stesso fenomeno di contrazione del servizio e allargamento del costo sta accadendo sulla linea tirrenica, con i convogli che da Nord vanno a Sud. Si "spezzano" tutti a Roma. E con il nuovo orario sono state penalizzate città della Toscana alta come Viareggio, Cecina, San Vincenzo, Sarzana. Dalle forbici di Fs si è salvato solo un collegamento diretto, il Napoli-Torino. Una strategia che ha come prima conseguenza quella di incanalare una parte importante della clientela "della lunga distanza" sulle più remunerative linee dell'Alta velocità. Le stesse su cui da marzo si misurerà la competizione con i treni Ntv della compagnia privata di Montezemolo e Della Valle.

Il servizio universale viene sempre bollato da Trenitalia come "non remunerativo", in perdita costante. I 134 milioni in meno denunciati sembrerebbero l'ennesima prova di un confronto perdente con i più veloci e a volte meno costosi collegamenti aerei low cost. Ma le Fs hanno forti responsabilità, soprattutto per quel che riguarda il "pasticcio" dell'accompagnamento notturno. Quell'insieme di servizi, cioè, che includono la manutenzione, la preparazione delle carrozze e la pulizia e che sono stati dati in appalto ad aziende esterne. Il sindacalista Rocchi denuncia: "Per 200 giorni, nel 2011, ci sono state grandi difficoltà nella prenotazione delle cuccette e dei vagoni letto".

