

I treni della vergogna - Ecco la lettera di Vendola a Monti

Egr. Prof. Mario Monti
Presidente del Consiglio dei Ministri

e, per conoscenza

Egr. dott. Fabrizio Barca
Ministro della Coesione Territoriale

Egr. dott. Corrado Passera
Ministro Sviluppo Economico,
Infrastrutture e Trasporti

negli ultimi mesi, ed in particolare ancora più recentemente negli ultimi giorni, nella regione Puglia è andato emergendo un sentimento ampio, diffuso e condiviso ad ogni livello e da ogni parte di grande irritazione nei confronti del peggioramento del servizio ferroviario offerto ai cittadini ed alle imprese pugliesi.

Si tratta di una percezione determinata da dati oggettivi che cercherò di specificare nel corso di questa mia nota.

Tale sentimento ha determinato e sta determinando una forte reazione che ho potuto direttamente constatare in un recente incontro (il 10 gennaio scorso) svoltosi a Bari con i rappresentanti di tutte le forze sociali regionali, con i consumatori, in particolare con i rappresentanti dell'Istituto pugliese per il consumo (l'associazione che raccoglie tutte le associazioni dei consumatori pugliesi), con le associazioni datoriali e i sindacati, con l'Anci e l'Upi e con i rappresentanti di tutte le forze politiche che siedono in consiglio regionale, senza distinzione alcuna. In quella occasione, mi hanno conferito il mandato di sottoporre al Governo il problema del gravissimo peggioramento del servizio ferroviario da e per la Puglia insieme alla richiesta di immediato intervento nei confronti del concessionario (peraltro di proprietà pubblica).

Le anticipo che Le sottoporro pertanto la questione nel nostro previsto incontro del 17 gennaio. Tuttavia, al fine di non differire a successive eventuali riunioni il riscontro da parte del Governo e nel contempo consentire agli uffici competenti di procedere alla necessaria preventiva istruttoria per il prossimo martedì, ho ritenuto opportuno raccontarLe, con la presente nota, lo stato dell'arte dell'intera vicenda.

I recenti mutamenti nell'ambito del servizio ferroviario svolto da Trenitalia nel segmento del "lungo percorso" hanno comprensibilmente suscitato una vivace reazione istituzionale e sociale per le evidenti rilevanti ricadute sul territorio e sul mondo del lavoro che ruota attorno a tale servizio.

Un sommario esame dell'offerta globale di trasporto viaggiatori di Trenitalia in ambito nazionale, e limitatamente al "lungo percorso", offre emblematici e sconcertanti, per taluni aspetti, motivi di riflessione di natura non più solo tecnica ma eminentemente politica.

L'offerta attuale di Trenitalia, considerando i treni "giornalieri" o assimilabili ad essi, e tralasciando in prima approssimazione i treni "periodici", è quantificata in circa 370 convogli al giorno, così suddivisi:

- Circa 80 treni al giorno vengono effettuati con materiale rotabile specializzato per l'Alta velocità (ETR

500) su linee attrezzate per far viaggiare i convogli a 300 km/h; tale segmento di trasporto è quello più evoluto. Le principali città da cui hanno origine tali servizi sono: Milano(26 treni), Napoli (17 treni), Roma (17 treni), Torino (11 treni), Salerno (5 treni); i servizi si svolgono, pertanto, nel Nord Italia e lungo la dorsale tirrenica sino a Napoli;

- Circa 55 treni giorno vengono effettuati con materiale rotabile del tipo ETR 610/600, materiale specializzato per Alta Velocità - 250 km/h; tale segmento di trasporto si colloca immediatamente dopo quello effettuato con ETR 500. Le principali città dalle quali ha origine il servizio sono: Milano (6 treni), Roma (19 treni), Venezia (18 treni), Udine, Bolzano ;

- Circa 60 treni al giorno sono effettuati con ETR 450/460/470/485, che permettono di raggiungere velocità di 250 km/h: le principali città da cui hanno origine tali servizi sono: Roma (21 treni), Milano (6 treni), Chiasso (6 treni), Reggio Calabria (7 treni), Lecce (3 treni), Genova (3 treni);

- Circa 190 convogli al giorno sono trainati da locomotive elettriche (velocità di 160 – 200 km/h) con servizi che hanno origine in maniera diffusa sul territorio nazionale e principalmente da Milano (45 treni), Venezia (21 treni), Roma (15 treni), Lecce (11 treni), Bologna (4 treni), Messina (5 treni), Siracusa (6 treni), Palermo (6 treni), Torino (10 treni), Ventimiglia (7 treni), Napoli (6 treni), Trieste, Taranto (3 treni), Bari (4 treni), Genova (4 treni).

E' chiaro, pertanto, come nel corso dell'ultimo decennio, lo Stato abbia impropriamente delegato le funzioni del proprietario al gruppo FS, il quale, con le risorse finanziarie di tutti i cittadini italiani (non dimentichiamo, infatti, che Trenitalia e rete Ferroviaria Italiana, società del gruppo FS, sono società pubbliche di proprietà dello Stato) ha privilegiato (con rete Ferroviaria Italiana) i massicci e consistenti investimenti infrastrutturali verso il territorio del Nord Italia e lungo la dorsale tirrenica (sino a Napoli), a scapito della dorsale adriatica, del Centro-Sud Italia, delle Isole. Sulla Puglia, per la sua collocazione meridionale e adriatica, sono ricaduti gli effetti più penalizzanti di questo disegno strategico asimmetrico e squilibrato. Trenitalia, poi, in maniera blanda negli anni 2006-2007 e in maniera tumultuosa dal 2010 in poi, ha valorizzato la produzione in funzione del segmento Alta velocità, finalizzando in tal senso le cospicue risorse pubbliche di tutte i cittadini ad essa attribuite.

Non è un caso, infatti, se, nei primi due più avanzati segmenti di trasporto prima evidenziati, pari a circa 135 treni giornalieri (quasi il 40% della produzione giornaliera totale) effettuati con ETR 500 o ETR 610/600, non un solo treno tocchi territori della Puglia e delle altre regioni adriatiche e meridionali. Irrinunciabile, pertanto, diviene l'immediata esigenza che lo Stato si riappropri della sua capacità di programmazione dello sviluppo del territorio, cercando di riparare, nel più breve tempo possibile, quei guasti che hanno segnato, e segneranno per molto tempo ancora, il nostro territorio.

La dorsale ferroviaria adriatica deve meritare tutta quella attenzione che sinora è stata volutamente carente; giova ricordare, infatti, che esistono ancora tratte a semplice binario, peraltro collocate in zone a forte rischio idrogeologico, che mortificano e stroncano ipotesi di sviluppo del traffico viaggiatori e merci e rendono ancora più difficoltose e faticose iniziative tendenti allo sviluppo del territorio dal punto di vista industriale e turistico. Inoltre il collegamento Foggia/Napoli è ancora caratterizzato da infrastruttura assolutamente inadeguata per capacità di trasporto (è ancora a semplice binario), per tecnologia di attrezzaggio, per il percorso accidentato, tutti elementi che producono come effetto una bassa velocità commerciale e una inadeguata regolarità.

Con l'ultimo cambio orario (dicembre 2011) Trenitalia spa ha inferto un colpo mortale al servizio notturno agendo su più fronti :

- Ha ridotto l'offerta, con la riduzione nel numero dei collegamenti ;

- Ha ulteriormente ridotto l'offerta, con la contrazione del percorso e ha incrementato, in maniera insopportabile, il disagio nella fruizione del servizio notturno con la limitazione "territoriale" del servizio a Bologna sulla direttrice adriatica e a Roma sulla direttrice tirrenica con la conseguente necessità di cambio del treno;
- Ha incrementato il prezzo del servizio globale per la evidente necessità di servirsi di treni AV o comunque di treni diurni più costosi;
- Ha spesso dilatato i tempi di percorrenza per la necessità delle attese per coincidenze;
- Ha drasticamente ridotto l'appetibilità del servizio in relazione agli orari.

Solo a modo di esempio giova ricordare che nella relazione Roma/Bari/Lecce/Taranto l'ultimo treno in partenza da Roma è alle ore 17.45, poi più nulla sino al giorno dopo (unica eccezione il venerdì sera). Nella relazione diurna inversa Lecce/Bari/Roma il primo treno diretto in arrivo a Roma è alle ore 11.24 (a eccezione in questo caso del lunedì). Analogamente si segnala la cancellazione di tutti i servizi notturni da Taranto.

Non si condividono assolutamente le motivazioni "industriali" addotte da Trenitalia; né si approvano e si supportano le richieste di maggiori contribuzioni per Trenitalia. I cittadini hanno già pagato, e non poco. Gli effetti di questa inaccettabile strategia aziendale è il rigonfiamento anomalo del traffico su gomma anche per le tratte a lunga percorrenza. Un incredibile ritorno al passato in contrasto stridente con gli orientamenti comunitari europei che al contrario indicano nella mobilità ferroviaria la forma di trasporto più idonea fino alle distanze medie di 700-800 km.

Quello che si esige ora dal proprietario, cioè dallo Stato, è che rimetta celermente in riga, e nelle forme dovute, il "servizio" di trasporto pretendendo dal management comportamenti uniformati ad una più sana gestione industriale in grado di mediare i rendimenti dei vari prodotti di business. Inoltre si chiede allo Stato che si riconosca, nelle forme ritenute più opportune, la diseguale, ora di fatto iniqua, distribuzione di ricchezza in infrastrutture e servizi a fronte invece di un contributo elargito in misura eguale da Nord a Sud.

Ci attendiamo cioè in tempi brevi il ripristino di un decoroso servizio notturno a prezzi comparabili con quelli antecedenti il cambio orario, il ripristino dei collegamenti giornalieri su Roma da Bari e Taranto e il ripristino, senza "rottura di carico", dei collegamenti notturni sull'adriatica. Per l'offerta diurna dei treni ci attendiamo invece il ripristino del livello di offerta dei treni Eurostar sulla direttrice Lecce/Bari/Roma esistente meno di due anni fa e cioè cinque coppie di treni ES.

Nel settore dell'infrastruttura, attendiamo per la direttrice adriatica precisi e puntuali impegni da parte del "proprietario" in relazione all'attivazione degli investimenti necessari per rendere il collegamento ferroviario idoneo ad un più rapido e capace trasporto di passeggeri e merci con notevole incremento della velocità commerciale. Per quanto riguarda invece il collegamento ad "alta capacità", e cioè Taranto/Lecce/Bari/Foggia/Napoli attendiamo impegni che diano caratteri di certezza per il volume totale degli investimenti e la effettiva disponibilità finanziaria nei tempi previsti.

La Puglia si attende pertanto che il Governo, nelle sue varie responsabilità di proprietario della rete e della società di servizi, di responsabile del riconoscimento e di garante dell'esercizio del diritto alla mobilità e di responsabile ancora della coesione territoriale del Paese, si faccia immediatamente carico della questione che in questa nota mi sono permesso di sottoporLe.