

Tagli al trasporto ferroviario - Pronto il dossier-choc sui treni «Al Sud si riducono alla metà». Martedì vertice tra Regione e ministro: ecco i dati

Il governatore vuole incalzare Passera mostrando le cifre dei tagli effettuati. I Frecciargento aumentano vertiginosamente dal Centro verso il Nord

IL GOVERNATORE Nichi Vendola gli aveva scritto alla fine di novembre dell'anno scorso: «La politica dei collegamenti di Fs, fa rischiare alla Puglia l'isolamento». Tre mesi più tardi, il ministro dei Trasporti Corrado Passera decide d'incontrare il presidente della Regione. L'appuntamento è per martedì 21, a Roma. Il tentativo è quello di sciogliere la matassa che Trenitalia, da queste parti, ingarbuglia come non era mai accaduto. O, almeno, come non accadeva da tre anni a questa parte. Vendola, insieme con l'assessore ai Trasporti Guglielmo Minervini, consegnerà all'ex banchiere un dossier elaborato sulla base dei bilanci presentati dalla società per azioni guidata da Mauro Moretti e degli orari ferroviari. Vogliono dimostrare che tra il 2009 e la fine del 2011, Ferrovie dello Stato avrebbe sistematicamente e inesorabilmente lasciato a piedi il Sud, Puglia compresa. «Per la prima volta» racconta Minervini «siamo riusciti a documentare una verità che è sotto gli occhi di tutti i meridionali, ma che i vertici di Trenitalia fingono di non vedere. Si tratta della fotografia di un Paese spaccato in due. Ecco perché chiederemo a Passera di riequilibrare questa situazione, che come stanno le cose è tanto incredibile quanto sconcertante». I numeri sono impietosi. Fanno riferimento sia al cosiddetto servizio universale, quello che consente di applicare ai viaggiatori tariffe agevolate perché è lo Stato a mettere mano al portafoglio attraverso contributi ad hoc versati nelle casse di Trenitalia, sia ai treni "a mercato", gestiti direttamente dalla stessa Trenitalia e i cui costi sono interamente coperti dai ricavi dei biglietti, le tariffe, in questo caso, sono libere. Il risultato, secondo questo dossier, suona avvilente per i cittadini che abitano tra Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia. Lungo la direttrice adriatica, quella che interessa più da vicino il tacco d'Italia, i treni del servizio universale si riducono del 38 per cento, da 48 a 30; sulla Tirrenica, che permette di arrivare fino in Sicilia, il calo è del 55 per cento, da 100 a 45 treni; nel Nord le cose non cambiano granché, si passa da 72 a 71 treni, il taglio è dell'1 per cento. Sì, insomma, nelle zone meno ricche del Paese, la tariffa agevolata diventa una chimera o quasi. Mentre nel Settentrione non soltanto è possibile salire a bordo di un qualsiasi treno nazionale-popolare senza spendere cifre proibitive, ma per quelli che vogliono trattarsi bene, pure l'offerta dei treni "a mercato" non manca di soddisfare i clienti più esigenti. Accade così che imbarcarsi sulle Freccie - rossa, argento o bianca - continua ad essere facilissimo al Nord poiché lo schieramento di questo tipo di treni è imponente: da 182 a 224, più 23 per cento. Il prezzo più alto lo paga la Adriatica: meno 42 per cento, da 38 a 22 treni. Seguita a ruota dalla Tirrenica: meno 25 per cento, con i treni che scendono da 8 a 6. Non potrebbe essere diversamente. Questo perché non avrete in nessun caso l'occasione di assistere alla corsa a trecento chilometri all'ora di un Frecciarossa sulla Adriatica: il servizio funziona esclusivamente tra Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Salerno. Il resto, è Africa. Quanto ai Frecciargento, provate a indovinare dove s'ingrossano? Dal Centro verso il Nord: i treni che possono procedere sia sui binari dell'alta velocità, sia su quelli tradizionali, schizzano da 32 a 48, più 50 per cento. Fanno registrare, invece, meno 50 per cento, da 4 a 2, gli "argento" della Tirrenica e meno 40 per cento, da 10 a 6, quelli impiegati per l'Adriatica. Perfino per i Frecciabianca, che possono circolare esclusivamente sulle linee tradizionali, da queste parti non c'è storia: meno 38 per cento, da 26 a 16. Sulla Tirrenica non se ne nota neanche uno. E il Nord? Premiati: più 4 per cento, da 52 a 54 treni. La ciliegina sulla torta di questi ultimi tre anni, sono i treni notte. In questo caso la stangata è per Puglia e dintorni: meno 60 per cento, risultano dispersi 18 treni (da 30 a 12). Non che sulla Tirrenica facciano salti di gioia: meno 49 per cento, da 37 a 19. Resta un vero e proprio mistero quello dei "notturni" al Nord, giacché da quelle parti ormai ci si mette,

per esempio, il classico spazio di un mattino da Milano a Roma. Ma le "carrozze delle ore piccole", resistono: erano 12, sono 12. Se non fosse tutto vero, sembrerebbe uno scherzo. Di cattivo gusto.

