

**Tagli al trasporto ferroviario - «Tagli non giustificati» In un dossier tutte le penalizzazioni della linea adriatica. Ecco perchè la delegazione pugliese è sicura di aver convinto il ministro**

BARI. Una battaglia lunga un'intera stagione. Tanto potrebbe durare lo scontro tra regione Puglia e Trenitalia se, come anticipato dal ministro a Infrastrutture e trasporti, Corrado Passera, con l'orario estivo verrà corretta l'offerta di treni a lunga percorrenza da e per la Puglia. Da dicembre, come si sa, sono scomparse le coppie di treni che garantivano il servizio di fascia notturna da Lecce e Taranto verso Roma e il Nord. Inoltre, sulle tratte più lunghe, i viaggiatori pugliesi sono costretti a scendere a Bologna per cambiare treno. E con il treno cambiano la tariffa perché sono costretti a pagare il «supplemento» dovuto per i convogli ad alta velocità. Finora, però, il Sud si era limitato a lamentarsi. Rispetto alle critiche dei territori, Trenitalia aveva più volte replicato sostenendo che, sulla dorsale Adriatica, i treni non solo non fossero stati tagliati, ma addirittura ci fosse un aumento dell'offerta. Il contro piano preparato dall'amministrazione regionale è dettagliato nei numeri da qualsiasi punto di vista li si legga. Che si parli di «produzione totale di treni» (la formula che si basa sulla stima del numero e della frequenza dei convogli nell'arco di un intero anno su singolo chilometro percorso) o di treni contribuiti, i grafici mostrano impietosamente il segno meno. Meno produzione (il 37%) di treni contribuiti (da 34.500.000 nel 2009 a 21.700.000 treni/chilometro nel 2011), meno convogli (da 220 a 146) che comporta un taglio netto del 34% rispetto all'ora rio precedentemente in vigore. Se poi si scompone il dato per i soli treni contribuiti (quelli sui quali ci mette del danaro anche l'ente pubblico) per la sola direttrice Adriatica (Lecce-Bari-Roma), si scopre che la perdita in termini percentuali è ancora più evidente: -38% per numero di convogli, e addirittura -40% se l'indice è la produzione di treni su base annua. Ma è sul comparto notte che, sempre considerando la direttrice adriatica da Lecce a Roma attraverso Bari, si tocca davvero il fondo. La perdita, in questo caso, è del 60% per numero di convogli e del 58% se si vuol prendere in considerazione la frequenza dei treni per chilometro. Nel documento presentato da Vendola e da Minervini a Passera si sottolinea poi che anche a voler considerare la fascia dei treni a mercato, quelli in cui il prezzo dei biglietti è libero e il pubblico non concorre a integrarlo, la politica di Trenitalia appare perdente al Sud. I treni veloci tirano il mercato al Nord fino a far salire del 18% la quota di mercato. Ma al Sud, dove non viaggiano, ad esempio, i treni top (Frecciarossa) e sono oltremodo ridotti tanto i Frecciargento che i Frecciabianca, la quota di biglietti venduti per viaggiare sulla direttrice Milano-Bologna- Bari-Lecce scende in maniera sensibile (-20%) rispetto al 2009. Tagli e minori servizi offerti costituiscono un ulteriore elemento, forse uno dei decisivi, della sperequazione di trattamento tra Nord e Sud. I treni Frecciargento, come si legge nel rapporto elaborato dall'Agenzia regionale per la mobilità di Puglia, per l'82% viaggiano al Centronord. Sulla dorsale Adriatica resta la misera quota del 13%. Tra treni contribuiti che scompaiono, treni a più alta velocità che vengono riservati solo ad una zona dell'Italia e collegamenti della fascia notte divenuti un miraggio, il «quadro - conclude il dossier Puglia - è a tinte fosche e non ha motivazioni legate al reale andamento economico e del mercato del territorio». Vedremo ora quante di queste rivendicazioni, stante l'impegno del ministro Passera, porteranno al mutamento di indirizzo di Trenitalia.