

Ferrovie: come “ricucire l’Italia” nel dossier della Regione Puglia. Minervini: "politica ferroviaria nazionale assente" Vendola: "Un gesto di collaborazione nei confronti del ministro Passera"

Il dossier, che dovrà essere la base di discussione e di interlocuzione con il Ministero competente, raccoglie dati, simula situazioni e racconta lo stato dell’arte del servizio universale prendendo ad esempio alcune tratte ferroviarie del nord Italia

Presentato ieri mattina in conferenza stampa dal presidente della Regione Puglia Nichi Vendola e dall’assessore regionale alle Infrastrutture strategiche e Mobilità Guglielmo Minervini il dossier “Ricucire l’Italia – Le zone d’ombra del servizio ferroviario nazionale”.

“Il titolo di questo dossier – ha spiegato Minervini – “ricucire l’Italia” potrebbe apparire un po’ ambizioso, in realtà si tratta proprio di questo. Quando, diversi mesi or sono, abbiamo aperto la vertenza con Trenitalia pensavamo che il tema riguardasse solo la Puglia. In realtà più siamo andati avanti e più ci siamo accorti che la questione riguardava la politica ferroviaria nazionale in quanto tale e non solo il nostro territorio”.

“Questo dossier è un gesto di collaborazione nei confronti del Ministro Passera - ha sottolineato il presidente della Regione Puglia Nichi Vendola -

Non vuole essere un atto di polemica, bensì un atto di lotta politica, un atto di responsabilità e, speriamo, di corresponsabilità con il Governo nel ridefinire, in forme più congrue e su parametri condivisi, documentati e trasparenti, un Piano di razionalizzazione ferroviaria”.

Il dossier, che dovrà essere la base di discussione e di interlocuzione con il Ministero competente, raccoglie dati, simula situazioni e racconta lo stato dell’arte del servizio universale prendendo ad esempio alcune tratte ferroviarie del nord Italia.

“Sarebbe stato molto utile per tutti noi - ha proseguito Vendola - poter interloquire con il Governo sulla base di una conoscenza dettagliata della situazione. A fronte della impossibilità però ad avere dati conoscitivi e a fronte invece della disponibilità del Ministro ad una interlocuzione consapevole e fondata su elementi documentali della realtà, noi abbiamo realizzato questo dossier nel quale aggiunto Vendola - per rappresentare le incongruenze di un Piano che non apparire certo di razionalizzazione, perchè non dà conto delle duplicazioni inspiegabili e neanche delle inspiegabili ferite inferte al trasporto ferroviario come servizio universale. Noi intendiamo confermare un’atteggiamento molto critico nei confronti di Trenitalia ma, nello stesso tempo, vogliamo porre una domanda al Governo, e cioè se la politica del trasporto ferroviario è competenza del gestore o è competenza della politica”.

“Oltre a fornire però la base di discussione – ha aggiunto Vendola - noi vogliamo sapere soprattutto i tempi, se cioè l’interlocuzione con il Governo verifica la fondatezza di questo quadro ricognitivo, e allora vogliamo sapere in che tempi si porrà riparo al danno che è stato fatto gratuitamente al Mezzogiorno, anzi, non userei la parola gratuitamente perché il Mezzogiorno ha pagato e sta ancora pagando abbondantemente in termini di disagi e di perdita economica”.

Vendola ha poi aggiunto che “non ci si vuole affatto sottrarre alla sfida della razionalizzazione e

dell'abbattimento della spesa, ma non ci si vuole neanche accodare all'idea che, con l'alibi delle ristrettezze economiche, si possano colpire pezzi pregiati del welfare, colpire i diritti dei cittadini”.

“Con l'operazione di oggi – ha concluso Vendola – noi abbiamo tolto il velo e per questo ci troviamo in un passaggio cruciale. Fino ad oggi, qualsiasi discussione risultava opaca perché si era a digiuno di molti dati fondamentale. Con la presentazione di questo dossier, dossier che socializzeremo con tutti gli interlocutori interessati e quindi non solo con i parlamentari pugliesi ma anche con quelli dell'intero Mezzogiorno e con i presidenti delle regioni del Sud, ci aspettiamo un segno reattivo dal parte del Ministero. Consapevoli che siamo pronti anche per le prossime mosse, questa di oggi ci sembrava, sulla nostra scacchiera, la mossa del cavallo”.

Secondo Minervini, “Ricucire l'Italia è proprio la sintesi di questa acquisita consapevolezza: siamo convinti, cioè, di aver rivelato l'assenza di una politica di collegamenti ferroviari nel nostro Paese e che, tappa dopo tappa, questa vertenza stia mettendo in luce tutte le contraddizioni presenti nel sistema. Il tema, per noi, è davvero come ricucire l'Italia, piuttosto che commiserare con i cartelli in mano qualche treno per la Puglia”.

“Il Ministro Passera – ha continuato l'assessore – ha acquisito questa segnalazione politica della Regione Puglia e si era impegnato ad insediare un tavolo entro marzo che, per la prima volta, avrebbe dovuto rivedere con Trenitalia la composizione e la struttura del servizio. Tuttavia, l'insediamento del tavolo non è ancora avvenuto e la responsabilità di questo ritardo è dovuta al fatto che il Ministero confessa di non disporre alcuna informazione relativa alla organizzazione, all'affluenza e alla struttura del servizio. Si tratta di un primo dato politico straordinariamente rilevante. Se non avessimo sollevato questa vertenza, non ci saremmo accorti che in Italia esiste un committente che non sa nulla del servizio che paga”.

Il punto chiave della trattativa è che una riorganizzazione può accadere solo senza risorse aggiuntive a carico del bilancio dello stato.

“Noi – ha evidenziato Minervini – per supportare questo prezioso lavoro che il Ministero ha affermato di voler fare, presentiamo oggi un dossier che indica dove andare a pescare”.

Il documento, in sostanza, dimostra tre cose: come col contratto universale (ossia a carico del Ministero, ndr) si pagano, in alcuni casi, i treni regionali; come l'hub & spoke (ovvero la fermata obbligatoria per i treni notte a Roma e Bologna, ndr), per il servizio universale, sia di giorno che di notte, non vale per tutti ma solo per le regioni della direttrice Adriatica; come si eroga un servizio universale inutile su linee già coperte da servizi a mercato e, comunque, forti (perché c'è già l'alta velocità).

“Abbiamo scoperto – ha continuato Minervini – che ci sono delle sacche di servizi sostanzialmente ridondanti che, attraverso un'operazione mirata possono essere recuperati al fine di riequilibrare la struttura del servizio sull'intero territorio nazionale. Con il Dossier, che invieremo nei prossimi giorni al Ministero, vogliamo indicare dove andare a tagliare, se davvero questo servizio pubblico vuole mantenere un carattere nazionale e rimettere in equilibrio la propria offerta sull'intero territorio”.

Uno dei casi più scandalosi citati nel dossier è quello relativo ai treni per la tratta Ventimiglia – Milano di circa 280 km, dove transitano 10 coppie di treni al giorno, molti di più di quanti ce ne siano nella tratta da Lecce o da Bari fino a Bologna (solo 6 coppie di treni, ndr).

“Chiediamo che sia fatta una razionalizzazione in modo che da quell'offerta che si libera si possa riequilibrare progressivamente la situazione che noi stiamo denunciando e che riguarda non solo la Puglia, ma il Mezzogiorno e l'intero Paese. È una grande questione politica nazionale. Oggi si tratta di ricucire

l'Italia".

