

Pendolari alta velocità: iniziativa pubblica CNPAV-Federconsumatori con i parlamentari

“Non ha senso costruire rete nazionale con soldi pubblici e poi non metterla a disposizione dei cittadini, ma solo delle aziende”. Si può riassumere con questo pensiero la conferenza stampa del Comitato Nazionale Pendolari Alta Velocità (CNPAV), tenutosi alla Federazione Nazionale della Stampa Italiana, nella mattinata di martedì 31 gennaio 2017.

L’iniziativa aveva lo scopo di fare il punto della situazione circa una questione, quella del rincaro degli abbonamenti per le linee ad alta velocità, che ha suscitato grande clamore mediatico, oltre alla presa di posizione del Parlamento, del Comitato delle Regioni e delle associazioni degli utenti.

Alla conferenza, svolta congiuntamente con Federconsumatori, erano presenti, oltre ai vertici delle due associazioni, anche molti deputati e senatori, in gran parte appartenenti alle Commissioni parlamentari competenti in materia di trasporto. Su tutti, spiccava Silvia Fregolent, vicecapogruppo dell’intero gruppo PD alla Camera. Sono poi intervenuti nella discussione i deputati PD Anna Maria Carloni (Commissione Trasporti) e Tino Iannuzzi (Commissione Ambiente e Infrastrutture), ed i senatori Marco Filippi (capogruppo PD in Commissione Lavori Pubblici), Stefano Esposito (PD, vicepresidente della stessa Commissione), Daniele Borioli (PD, Commissione Lavori Pubblici), Marco Scibona (M5S, Commissione Lavori Pubblici). Da registrare anche l’intervento di Bartolomeo Giachino, responsabile nazionale “Trasporti e Logistica” di Forza Italia e la presenza di Alessandra Bencini, senatrice del gruppo misto.

Tutti i parlamentari hanno rimarcato l’importanza degli abbonamenti per le linee ad alta velocità, sia a livello sociale che economico, e che questi abbiano un prezzo sostenibile per gli utenti. Si è poi convenuto che al tavolo di lavoro, la cui apertura è stata proposta nei giorni scorsi, dovrà sedersi, oltre al Governo ed a Trenitalia, anche la Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV). In particolare, ci si è auspicato, e si lavorerà in tal senso, che il tavolo venga esteso al Comitato CNPAV.

Per i rappresentanti dei pendolari, la questione degli abbonamenti si basa principalmente su un concetto chiave: l’alta velocità non può essere trattata solo con logiche di mercato, in quanto ha cambiato radicalmente il modo di muoversi degli italiani, andando a creare un fenomeno sociale nuovo, quello del pendolare che vive e lavora in due città diverse. Fenomeno al quale sia politica che aziende devono dare una risposta adeguata.

In questo senso, l’iniziativa di Trenitalia è stata, secondo il sen. Marco Filippi, profondamente sbagliata, al punto da risultare quasi una provocazione, una prova di forza con il Parlamento. Atteggiamento che, secondo il senatore, ha provocato una dura presa di posizione da parte della politica.

Del resto, non poteva essere così, considerato che, secondo i dati del CNPAV, alternative all’alta velocità non ve ne sono. Infatti, con l’introduzione delle Frecce, i servizi regionali ed intercity sono stati largamente depotenziati. Ad oggi, uno spostamento dei flussi dei pendolari AV sulla rete regionale, causerebbe il collasso di quest’ultima, ammesso che, orari e tempi di percorrenza alla mano, questa soluzione fosse possibile.

Motivo per il quale il CNPAV, in attesa del risultato del ricorso al TAR presentato contro l’Autorità di Regolazione dei Trasporti qualche mese fa, ha in questi giorni presentato un esposto all’antitrust, basato su due punti: l’aumento degli abbonamenti presenta un prezzo discriminatorio verso certi abbonati, poiché

Trenitalia aumenta il costo di solo due delle quattro categorie di abbonamento presenti. Tali prezzi sono inoltre iniqui poiché, a fronte di un rincaro medio del 35%, il CNPAV non reputa vi sia stato un aumento del 35% dei costi per l'azienda.

Resta dunque la necessità di trovare un aggiustamento strutturale della questione, che possibilmente non ricada sulle singole regioni, in quanto si creerebbero situazioni di squilibrio ingiustificate ed illegittime, che creerebbero inammissibili disparità di trattamento fra i pendolari nei diversi territori e che colpirebbero il principio inderogabile e costituzionalmente rilevante dell'universalità del trasporto pubblico ferroviario. L'iniziativa, così come per il contratto di servizio degli Intercity, dev'essere unica e nazionale.

Forse, ha sottolineato l'On. Anna Maria Carloni, se il contratto di servizio di Trenitalia fosse passato per il vaglio del Parlamento, si sarebbe potuta trovare una soluzione più rapida al problema. Tuttavia, a causa di una norma del 2007, questo fondamentale documento non viene più sottoposto alle commissioni competenti di Camera e Senato, al contrario di quanto continua a succedere con il contratto RFI. La ragione di tale difformità è un punto fondamentale da chiarire, così come è da immaginare un futuro diverso per il servizio di trasporto su ferro: l'impressione è che, legislatura permettendo, si sia solo all'inizio di un lungo percorso.

