

# Inchiesta CARTA

Due passeggeri su tre, in Italia, viaggiano per meno di 100 chilometri. Invece Trenitalia punta tutto sui passeggeri a lunga percorrenza e i finanziamenti vanno alle grandi opere, come la Tav. Fotografia di un sabotaggio

di S. D. N.

**L'**ITALIA ha perso il treno. A dirlo sono i tanti rimasti a piedi, a cominciare dai pendolari, che non si rassegnano a vedere diventare un fatto ordinario la cancellazione dei convogli o i ritardi di mezz'ora su un tragitto di un'ora e mezzo. Lo dicono e vogliono farlo sapere. I frequenti blocchi di binari e la costituzione un po' ovunque di comitati di pendolari raccontano l'esasperazione causata dalle scelte di governi che buttanò somme colossali in progetti come l'alta velocità Torino-Lione, togliendole al resto della rete ferroviaria e in particolare ai nodi metropolitani. Dice Anna Donati, senatrice dei Verdi e membro del consiglio di amministrazione di Trenitalia dal 1998 al 2001: «I problemi delle ferrovie sono cronici, nascono da un errore di valutazione che ha fatto sì che fino agli anni novanta non c'è stata la volontà di credere che il treno fosse un mezzo del futuro sul quale scommettere. Poi, dal 2001 tutto si è aggravato».

Eppure secondo il censimento Istat del 2001 sono ben 660 mila, i pendolari che usano il treno per andare a scuola o al lavoro [una cifra che presumibilmente è aumentata poiché negli ultimi anni sono sempre più numerose le persone che scelgono il trasporto pubblico locale]. Per loro il tragitto quotidiano assomiglia ad un percorso di guerra: ritardi cronici o addirittura cancellazione dei treni, sporcizia, sicurezza messa a rischio da un materiale rotabile sempre più scadente.

Le cifre parlano chiaro. Nel 2005 la regolarità e la puntualità dei treni sono peggiorati ovunque. Per capirne le cause occorre guardare al funzionamento del complesso colosso che sono le Ferrovie dello stato [Fs]. Nel 2000, l'azienda pubblica è stata divisa in due parti, come ordinava una direttiva europea del 1991 per la trasparenza contabile. La Rete ferroviaria italiana [Rfi] gestisce le infrastrutture, mentre a Trenitalia spettano i servizi, a loro volta suddivisi in settori: il trasporto merci, il trasporto passeggeri a media e lunga distanza e il trasporto regionale. Nel 1997 una legge ha inoltre trasferito alle Regioni le competenze sul trasporto regionale, per permettere il miglioramento del servizio e la tariffazione integrale dei trasporti nei nodi metropolitani. E da allora sono le Regioni a gestire la più grossa fetta della mobilità visto che i due terzi delle persone che si muovono lo fanno per meno di cento chilometri. Ma, spiega Gerardo Marletto, professore associato di economia applicata all'Università di Sassari, si tratta di una gestione mutilata. «Quando le Regioni vogliono potenziare i servizi non lo possono fare perché i soldi vengono dallo Stato. La loro libertà è condizionata alla distribuzione delle risorse che, dal 1997 ad oggi, è rimasta identica».

Il rapporto tra Trenitalia e Regioni è regolato da un contratto di servizio che fissa orari e linee. Alcune Regioni vi hanno inserito bonus e multe in caso di mancato rispetto dei parametri. Solo per il mese di dicembre 2005, Trenitalia dovrà per esempio pagare alla regione Toscana 200 mila euro di penali, e per l'intero anno la multa ammonta a 1 milione e 600 mila euro. E non si tratta di un caso isolato.

**Nessuno fissa  
il piano delle ferrovie.  
E Trenitalia punta  
sulla lunga distanza**

## NUMERI

Occupati holding Ferrovie dello Stato

# 99 mila

Ricavi Trenitalia [mln di euro]

# 4.925 mln

Ricavi settore passeggeri

# 2.142 mln

Ricavi trasporto regionale

# 1.950 mln

Investimenti Rfi 2000-2004

# 10.143 mln

Investimenti Trenitalia 2000-2004

# 5.187 mln

Investimenti Tav 2000-2004

# 13.084 mln

Il conflitto tra Trenitalia e le Regioni si manifesta attraverso le multe [vedi scheda], ma il problema di fondo è un altro. Le Regioni non hanno nessun potere decisionale sulla pianificazione degli investimenti, che, dice Marletto, «vengono formalmente decisi dal parlamento ma in realtà nessuno, né in parlamento né al ministero dei trasporti, ha le competenze tecniche per elaborare un piano di investimenti, che viene quindi fatto da Rfi. Poi, alla camera, quasi sempre su basi campanilistiche, si fa qualche modifica. Nessuno fissa le linee guida. Le Regioni stanno organizzando gare per affidare i servizi a società diverse da Trenitalia: non è una vera liberalizzazione perché non c'è concorrenza, ma rischia di spezzettare ulteriormente la situazione. Per risolvere il conflitto, il parlamento dovrebbe stanziare più risorse per il trasporto regionale, e dargli la priorità sugli altri settori di Trenitalia».

## GRANDI STAZIONI [E AFFARI]

Il 95 per cento dei ricavi delle ferrovie proviene da Trenitalia. Tuttavia, la scomposizione del gruppo ha prodotto altre società da profitto. Le due più promettenti sono Grandi stazioni e Centostazioni, che hanno in gestione, con contratti quarantennali, le 13 stazioni principali del paese oltre a 103 stazioni di medie dimensioni. Grandi stazioni è al 60 per cento delle Fs, mentre il restante 40 per cento è diviso tra Edizione holding [Benetton], Vianini lavori [Caltagirone] e Pirelli [Tronchetti Provera] con il 31,67 per cento ciascuno, più un 5 per cento di SnCF, cioè le ferrovie francesi. Stessa struttura per Centostazioni: il 40 per cento è diviso tra Save, la società che gestisce l'aeroporto di Venezia, Manutencoop [40,5 per cento ciascuna] e Investimenti immobiliari lombardi [19 per cento].

FOTO GRANATI



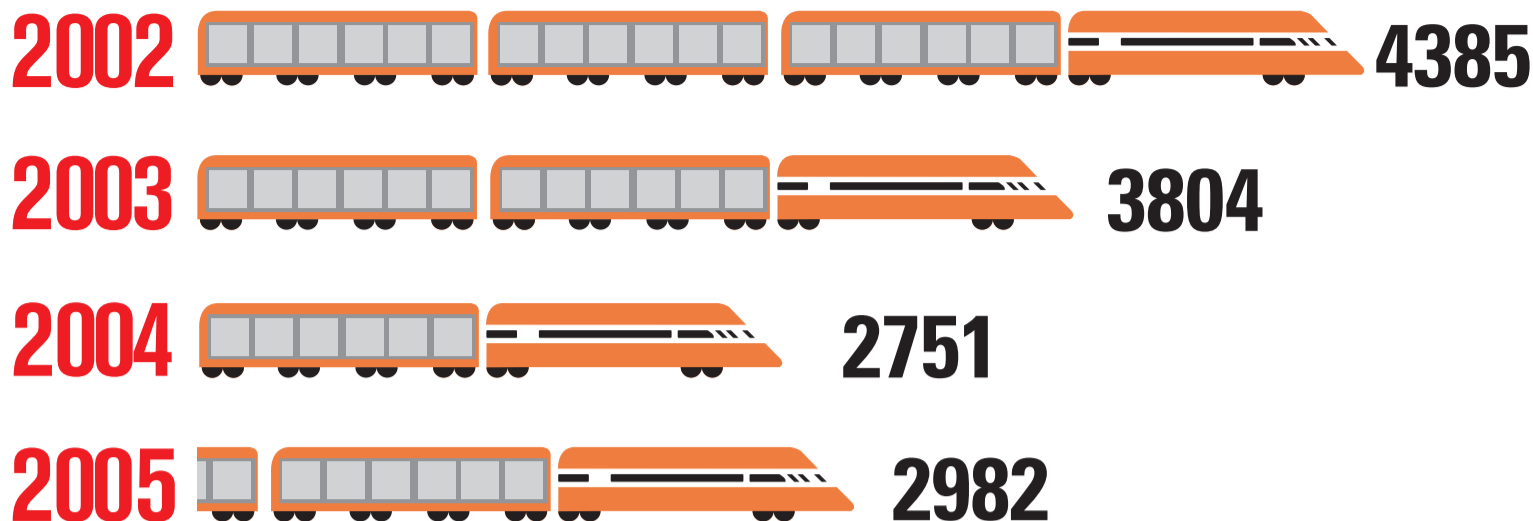
Per ora, fra trasporto merci, passeggeri e regionale vige la legge del più forte e non una ragionata scelta politica. «La recente vicenda degli Eurostar low cost e business – continua Marletto – la dice lunga sulle priorità. L'aggiunta di questi treni, che portano qualche migliaia di persone sulla linea Milano-Roma, ha prodotto disastri enormi sull'organizzazione dei trasporti nelle Regioni attraversate. Sono stati cancellati treni che partivano alle otto di mattina. Per il settore passeggeri ci sono stati alcuni benefici ma complessivamente c'è stato un ulteriore peggioramento del servizio, dovuto all'estrema frammentazione del sistema italiano, mentre la mancanza di obiettivi chiari fa sì che gli singoli interessi dilagino. Servirebbe, e non è un paradosso, una politica nazionale del trasporto regionale».

Rfi, in quanto gestore della rete, costruisce l'orario tenendo conto delle esigenze di ogni settore di Trenitalia – includendo anche quelle delle aziende che sono entrate sul mercato approfittando della li-



### Governo avaro

Il grafico rappresenta gli stanziamenti netti per le ferrovie Rfi e Trenitalia, in milioni di euro, nelle finanziarie del governo Berlusconi. Nominale, in tutte le leggi finanziarie gli stanziamenti sono maggiori. Ma al netto delle varie tabelle, con i risparmi per ridurre il deficit, questo è quel che resta. Gli investimenti maggiori sono rinviati al futuro. Per il 2008, il governo uscente prevedeva di spendere più di 14 miliardi di euro. [Fonte: Dossier dei Verdi, a cura di Anna Donati, sul sistema di trasporto pubblico]



Com'è il paesaggio a 300 all'ora?

# Trenitalia

A sinistra, un pendolare sulla linea Roma-Nettuno. In alto, la pubblicità di Trenitalia. In basso, pendolari sulla banchina della stazione di piazza Cadorna, a Milano.

FOTO COLAVOLPE/EMBLEMA

beralizzazione del settore merci – e ha scelto di dare la priorità al settore passeggeri a media e lunga distanza [cioè quelli che viaggiano su Eurostar e Intercity] invece che su quello regionale. Lo si vede chiaramente dagli investimenti, che sono «orientati non a risolvere i problemi ma a fare cantieri nuovi – spiega Anna Donati – Le grandi opere così hanno assorbito tutto, non ci sono più soldi da investire nei treni e quindi viaggiano carrozze con le porte che si aprono in corsa, il riscaldamento guasto e trainate da locomotori vetusti».

La mania delle grandi opere si spinge fino ad impedire investimenti di qualche decina di milioni di euro che cambierebbero di molto la qualità del trasporto regionale, «come il completamento dell'anello ferroviario attorno a Milano, o la bretella Torino-Pinerolo - dice Gerardo Marletto - Paradossalmente è più facile ottenere il finanziamento per grandi opere come l'Alta velocità Ro-

**Tutti i soldi vanno alle grandi opere. Per le piccole opere non resta niente**

ma-Napoli che per queste piccole cose. Questo è l'effetto del modello di riferimento che si è scelto quando si è deciso di potenziare la rete ferroviaria: il modello francese. Lo si è scelto, benché non permetta l'integrazione con i sistemi urbani, perché costa di più e richiede molte grandi opere, specialmente se applicato all'Italia, dove ci sono montagne ovunque. Permette alla lobby della progettazione, oltre a quella della costruzione, di proliferare. La Tav Torino-Lione è come il Ponte di Messina, che probabilmente non si farà mai ma per il quale si spendono soldi da quarant'anni. La Stretto di Messina Spa, creata negli anni sessanta da una legge del parlamento, ha speso fino a oggi qualcosa come 50 milioni di euro, in sostanza per non fare altro che simulazioni visive. Le piccole cose vengono tralasciate, anche se sommandole avrebbero lo stesso importo, perché non richiedono lo stesso sforzo di progettazione». ■

## La guerra tra Regioni e Fs

Scheda

**N**EL LAZIO aspettano da Trenitalia dati consuntivi del 2005. Poi anche nel Lazio, come già in Toscana, Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Marche potrebbero scattare le multe per i disservizi della società del gruppo Fs. Il 2005 è stato l'anno nero nel rapporto tra le Regioni e Trenitalia, soprattutto dopo l'entrata in vigore, l'11 dicembre, del nuovo orario invernale.

Alcuni dati: in Emilia, l'indice di arrivo in orario è sceso dal 94 per cento del 2004 all'84; in Toscana, la regolarità dei convogli è vicina all'80 per cento, contro un obiettivo regionale del 90; la Liguria ha addirittura denunciato Trenitalia per interruzione di pubblico servizio, dopo che da luglio a settembre erano stati soppressi 1.047 treni. Il contenzioso più duro è quello con la Regione Piemonte, che aveva deciso di imporre a Trenitalia una multa da 6 milioni di euro, trasformata in parte in un mese, febbraio, di viaggio gratis, come chiesto dai comitati dei pendolari. E le Marche hanno addirittura deciso di non rinnovare il contratto con Trenitalia, scaduto il 31 dicembre e di aprire una gara d'appalto europea, visto che, nonostante che dal 1998 al 2005 i passeggeri siano aumentati del 64 per cento, il personale Fs è diminuito del 30 e gli investimenti di un miliardo di euro. Da notare che i contratti di servizio con le regioni portano nelle casse della holding un miliardo e 500 milioni di euro, su un fatturato 2005 di 4 miliardi di euro.

I problemi denunciati dalle Regioni vanno dalla scarsa manutenzione e pulizia dei treni alla riorganizzazione dell'orario: la frequenza e la fascia oraria dei treni locali, quelli usati soprattutto dai pendolari, sono stati spostati a favore di Eurostar e Intercity, inoltre sono stati soppressi i treni interregionali, con un danno economico notevole per i cittadini che, pur muovendosi da una regione all'altra, fanno percorsi brevi.

Una delle ragioni di queste alchimie ferroviarie sta nel meccanismo dei prezzi. La tariffa base dei biglietti di Trenitalia è invariata da due/tre anni, perché il governo non ha autorizzato gli aumenti chiesti dall'azienda, visto che non era migliorata la qualità del servizio. L'azienda allora «deve» giocare su supplementi e «servizi» aggiuntivi per giustificare gli aumenti, che pure ci sono stati.

Nel pericolante sistema dei trasporti su rotaia c'è un'eccezione: la Campania. Il lavoro costante dell'assessore ai trasporti Ennio Cascetta, che è anche coordinatore del settore per la conferenza delle Regioni, e la presenza di una buona rete di linee gestite direttamente dalla Regione, hanno fatto sì che nel 2004 ci sia stato un aumento di passeggeri [più 22,6 per cento], di stazioni collegate [più 24 per cento], dei treni disponibili e della loro puntualità. ■