

Roma, 3 dicembre 2016

Alla cortese attenzione

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

presidente@pec.governo.it

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

COMMISSIONE TRASPORTI CAMERA DEI DEPUTATI

camera_protcentrale@certcamera.it

COMMISSIONE COMUNICAZIONI SENATO DELLA REPUBBLICA

amministrazione@pec.senato.it

CONSIGLIO REGIONALE LOMBARDIA

protocollo.generale@pec.consiglio.regione.lombardia.it

CONSIGLIO REGIONALE EMILIA ROMAGNA

PEIGiunta@postacert.regione.emilia-romagna.it

CONSIGLIO REGIONALE TOSCANA

consiglioregionale@postacert.toscana.it

CONSIGLIO REGIONALE UMBRIA

regione.giunta@postacert.umbria.it

CONSIGLIO REGIONALE LAZIO

segreteriagenerale@cert.consreglazio.it

CONSIGLIO REGIONALE CAMPANIA

protocollo.generale@consiglio.regione.campania.legalmail.it

CONSIGLIO REGIONALE CALABRIA

consiglioregionale@pec.consrc.it

CONSIGLIO REGIONALE SICILIA

protocollo.ars@pcert.postecert.it

CONSIGLIO REGIONALE PIEMONTE

dir.segreteriagen@pec.consiglioregionale.piemonte.it

CONSIGLIO REGIONALE LIGURIA

protocollo@pec.regione.liguria.it

CONSIGLIO REGIONALE VENETO

protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

CONSIGLIO REGIONALE FRIULI VENEZIA GIULIA

consiglio@certregione.fvg.it

CONSIGLIO REGIONALE TRENTO ALTO ADIGE

consiglio@pec.consiglio.regione.taa.it

CONSIGLIO REGIONALE PUGLIA

sezione.assemblea@pec.consiglio.puglia.it

CONSIGLIO REGIONALE ABRUZZO

protocollo@pec.crabruzzo.it

CONSIGLIO REGIONALE MOLISE

consiglioregionalemolise@cert.regione.molise.it

CONSIGLIO REGIONALE BASILICATA

cr-basilicata@cert.regione.basilicata.it

SUI TAGLI AI TRENI INTERCITY

DOCUMENTO FERROVIERI CUB TRASPORTI

Le considerazioni che seguono sono circoscritte alla progressiva dismissione del servizio Base\Universale di Trenitalia ma si tratta di un versante dei tanti del medesimo progetto complessivo di privatizzazione e smantellamento di FS, ormai in corso da diversi anni, che sta danneggiando lavoratori e cittadini utenti.

Uno dei desiderata più ricorrenti fra gli amministratori locali e di governo riguarda il rilancio di una mobilità sostenibile. Un auspicio che si scontra però con una realtà molto diversa e che, tra scelte aziendali e avallii ministeriali, tende a circoscrivere il servizio ferroviario a media e lunga percorrenza nell'ambito dell'Alta Velocità. E' di questi ultimi giorni la notizia di ulteriori tagli, dal prossimo gennaio, nei servizi IC e ICN.

Da tempo assistiamo ad una lenta emorragia di treni in questo settore, con pesanti sforbiccate che si sono già abbattute nel corso almeno dell'ultimo decennio (la lista sarebbe lunga, a partire dai collegamenti internazionali oppure dall'interrogativo su dove siano finiti gli Espressi), nonostante la domanda non sia mai venuta meno per una serie di fattori riconducibili alla centenaria tradizione nell'utilizzo dei treni a media/lunga percorrenza. Essi hanno l'evidente pregio di collegare capillarmente la miriade di importanti città che compongono il territorio nazionale. Ridurre progressivamente il servizio ferroviario a mero collegamento fra le città più importanti -tramite l'Alta Velocità, lasciando poi il compito di redistribuzione al solo Trasporto Regionale- significa tagliare fuori decine di centri produttivi (senza collegamento diretto funzionale, a rete), comprensori molto popolati e limitare fortemente il diritto ad una mobilità più agevolmente fruibile di milioni di cittadini.

In una società ormai evidentemente caratterizzata dalla mobilità interregionale e fra nord/sud, il taglio dei servizi IC/ICN risulta essere un problema urgente e non rinviabile. Un problema politico, inerente la progettualità del territorio e suo volano di sviluppo (cioè con logiche di investimento inverse a quelle di sfruttamento di una domanda già esistente), non riconducibile al calcolo d'impresa, che poi risulta tutt'altro che "economico", come un'analisi più attenta farebbe comprendere. Riprova ne sia, del potenziale della domanda, il proliferare dei collegamenti su gomma sulle tratte abbandonate dal trasporto ferroviario: un vettore meno capiente, meno distribuito (meno fermate di quello che può fare un treno), meno sicuro e non ultimo più impattante sull'ambiente.

In determinate linee e fasce orarie I treni IC/ICN dovrebbero anzi essere aumentati; tanti gli esempi che si possono fornire di grandi ed importanti centri e comprensori urbani tagliati fuori completamente (o nelle fasce orarie più importanti) dai collegamenti IC. Basti pensare ad un modello per tutti come Chiusi-Parma (o Formia-Ferrara, o Bolzano-Arezzo) che viene rispinto ad un collegamento regionale chiusi-firenze + AV firenze-bologna + reg. bologna-parma, che ne uccide l'appetibilità (tempi, costi, cambi). Dal prossimo gennaio, anziché incoraggiare questo tipo di trasporto diretto, la situazione peggiorerebbe sensibilmente penalizzando anche l'utenza pendolare e non di un po' tutte le regioni, non ultima andrebbe a penalizzare la mobilità turistica al di fuori dei grandi centri.

Purtroppo l'aspetto sociale e universale del trasporto ferroviario viene derubricato in favore di "conti economici" che poco hanno a che fare col diritto costituzionale alla mobilità e, soprattutto, risultano chiaramente strumentali quando dalla gestione stessa del servizio traspare la volontà di abbatterlo. Volendo infatti scendere sul piano della sostenibilità economica, che dovrebbe comunque rientrare nelle funzioni di un paese modernamente organizzato, non si può non denunciare il fatto che alcuni treni, sbrigativamente dichiarati non remunerativi, siano caratterizzati -in realtà- da una programmazione oraria non aderente alla domanda, dalla mancanza di fermata nelle principali città

che pur attraversa, nella troppa vicinanza oraria con treni simili dalla traccia oraria appesantita o seppur in orario accodati alle precedenze con tutti gli altri tipi di treno, da una non programmazione/rispetto delle coincidenze, dalla vetustà dei mezzi, da un'insufficiente manutenzione i cui guasti derivati ne pregiudicano spesso la regolarità di marcia e infine dall'assoluta mancanza di servizi accessori (ristoro ad esempio) forniti ai viaggiatori. E' evidente come questi treni, finiti sotto la scure dei prossimi annunciati tagli, non siano "improduttivi" in sé (basti pensare ad esempio all'attuale volume di bigliettazione sulla sola tratta Arezzo-Bologna domani rispinto verso un reg+AV con cambio obbligato a SMN) ma vengono resi tali in modo pilotato.

Si parla di treni che, oltre fornire un servizio a lunga percorrenza, servono centinaia di pendolari sulla media percorrenza con un notevole ricambio di viaggiatori lungo il percorso. Identico discorso per il segmento dei treni notte che ha già subito un forte ridimensionamento negli anni nonostante alti tassi di frequentazione soprattutto nelle relazioni nord-sud e fra i principali centri turistici, e che pur potendo non hanno fermate nelle "cento città" che toccano; un servizio che peraltro potrebbe integrare l'esigenza delle regioni di spostare/far rientrare i giovani in periodo notturno da/verso i centri minori senza l'uso delle auto private, o veicolare le gite scolastiche -con adeguata incentivazione-, o far arrivare dai centri minori agli appuntamenti mattutini nei centri urbani maggiori di altre regioni, oppure ancora servire gli arrivi/partenze dagli aeroporti in orari che si allontanano sempre più dalle fasce di traffico diurno. Tali possibilità già adesso offribili vengono in questo modo artificialmente occultate per incanalare l'utenza verso altre tipologie di treno (+pernottamento), ma che alla fine dei giochi la costringono al ritorno alla gomma su strada.

In definitiva si chiede di rilanciare e tutelare un servizio ferroviario -cosiddetto Universale o Base- dalle efficaci funzionalità di collegamento per la collettività e dalle potenzialità economiche non sviluppate, come perfetta integrazione con trasporto regionale e complemento con quello ad Alta Velocità e al contempo il contenimento dei costi e, perché no, i vantaggi della bassa velocità come tessuto del territorio.

Purtroppo decisioni "politiche", mascherate da "tecniche", ignorano questi fatti in favore di un servizio d'élite che strutturalmente non può dirsi per tutti. Le ricadute di tali decisioni sarebbero gravi per l'utenza e per tutto l'indotto lavorativo. Respingiamo questo stato di cose e chiediamo un equo (programmato) rilancio del servizio IC/ICN a beneficio della collettività e di tutti i lavoratori coinvolti. Lavoratori, cittadinanza e amministrazioni tanto del territorio che nazionali, non possono consegnare la progettualità della diffusione e dell'integrazione del trasporto ai meri scopi di impresa.

CONFEDERAZIONE UNITARIA DI BASE
COORDINATORE NAZIONALE
ANTONIO AMOROSO

