



La regressione delle Ferrovie imposta da Tremonti

Tremonti e Moretti, Matteoli e Castelli, non Delrio, devono rispondere al Paese per precise responsabilità. Chi ha separato l'Alta velocità (1.000 km dei 16.500 della rete nazionale) dalle 21 ferrovie regionali? Chi ha rotto i rapporti con le ferrovie estere, considerate "concorrenti", e non preziosi partner per il servizio integrato europeo, come erano sempre state? Chi ha concentrato tutte le risorse disponibili sulla sola Alta velocità, mettendo in crisi il resto della rete, non solo sul piano commerciale, ma anche in quello della sicurezza? Chi ha costretto le Fs a fare cassa anche con gli impianti ferroviari utili all'esercizio, e a risparmiare addirittura sulla manutenzione ordinaria (Rfi è giunta a dare in comodato stazioni per sottrarsi all'onere della manutenzione)? Chi ha limitato la promozione commerciale alla sola Alta velocità, scaricando sulle Regioni tutto il trasporto locale passeggeri in una logica assistenziale e non imprenditoriale? Chi, per il servizio merci, ha ridotto Trenitalia Cargo a pura trazione? Non può definirsi impresa di trasporto chi pretende di limitare la sua attività ai soli treni completi; da sempre l'impresa offre un servizio globale, informato all'intermodalità, se vuole stare nel mercato e non vivere di assistenza.

Non è certo Delrio, ma il ministero dei trasporti dei governi Berlusconi a dover rispondere al Paese per aver ridotto le Fs da impresa di trasporto orientata al mercato europeo ad holding-mostro, ostaggio della finanza e del capitale privato. Grandi e medie stazioni sono state assegnate per lo sfruttamento commerciale a Benetton, Caltagirone, Pirelli e Aeroporti di Venezia.

Alta velocità e Trasporto locale in tutte le reti europee hanno sempre operato in sinergia rendendo competitivi tutti i servizi nell'intera rete. Solo l'Italia è riuscita a contrapporre Av e Tl, grazie alla finanza creativa imposta da Tremonti alle Fs, gettando nel discredito l'Alta velocità, che rappresenta l'adeguamento delle reti europee alle acquisizioni tecnologiche del terzo millennio, come contributo allo sviluppo dei corridoi plurimodali europei, seminando così confusione nell'opinione pubblica, sfruttata dai guerriglieri metropolitani No-Tav/SiTir. L'Av del 21° secolo sta alla ferrovia ottocentesca come l'autostrada sta alla strada ordinaria, nata per la trazione animale, in tutta Europa. L'avversione italiana è una vera e propria regressione culturale.

Luigi Bianchi