

SEGNALAZIONI - Risanamento e scorporo. Le Ferrovie Italiane a un bivio : in Europa o fuori ?

di Luigi Bianchi

(estratto)

(...) le Ferrovie italiane, dal 1905 hanno la missione di garantire la piena efficienza della rete ferroviaria italiana (oggi RFI) e di gestire un'impresa di trasporto italiana competitiva nei traffici – merci e viaggiatori - nazionali, regionali e internazionali del nostro Paese. Anche le Ferrovie germaniche, come quelle francesi, si oppongono allo scorporo della rete dall'impresa di trasporto. Tutti uniti contro le direttive comunitarie, ma con una differenza significativa negli obiettivi: le Ferrovie francesi e tedesche, come tutte le altre europee, hanno onorato la missione di garantire la competitività delle rispettive reti (migliorando sia il servizio merci che quello passeggeri), mentre le Ferrovie italiane hanno sacrificato – in nome di un risanamento puramente finanziario - sia la rete (RFI) che l'impresa di trasporto (Trenitalia). RFI ha concentrato tutte le risorse solo sui 1.000 chilometri dell'alta velocità trascurando non solo gli investimenti ma anche la manutenzione sul resto della rete (oltre 15.000 chilometri che includono tutti i transiti internazionali). Trenitalia limita ormai il servizio commerciale passeggeri alla "Metropolitana d'Italia" ritirandosi dai traffici nazionali ed internazionali e delegando (contro pagamento, sempre pubblico) alle regioni quello locale, in una visione separatista completamente opposta all'integrazione dei trasporti in una dimensione europea, lanciata dal Progetto '80, e realizzata nel 1972 a Monaco di Baviera. Trenitalia Cargo ormai si occupa solo di treni completi: viene abbandonato anche il carro singolo (dopo i bagagli, i colli espressi internazionali, i groupages e i raccordi), mentre le altre ferrovie europee puntano allo sviluppo del traffico a carro singolo per contribuire alla riconversione modale a favore della rotaia che non può essere assicurata solo dai treni completi. Ma, nonostante l'evidenza della pericolosa deriva imboccata dall'Italia ferroviaria (ridimensionamento del mercato passeggeri e ritiro da quello cargo, con peggioramento del livello qualitativo dell'offerta commerciale, sia viaggiatori che merci), non solo a Roma ma anche a Trieste si continua a parlare di "risanamento delle ferrovie". Un serio esame del presunto risanamento non può essere limitato alla holding (FSI), va esteso al coacervo delle società partecipate, a partire da RFI e Trenitalia che hanno pagato i profitti della holding a spese dei gioielli di famiglia e dei ferri del mestiere. Perfino la rete, monopolio naturale, patrimonio dei cospicui investimenti dello Stato italiano, è stata privatizzata: lo sfruttamento commerciale delle maggiori stazioni è stato affidato a Benetton, Caltagirone e Pirelli (Grandi Stazioni) e quello delle medie stazioni agli Aeroporti di Venezia (100 Stazioni), abbandonando tutte le altre al degrado. In breve, il presunto risanamento (solo finanziario) è stato pagato con il peggioramento del servizio ferroviario – merci e viaggiatori – del Paese, non onorando la missione affidata alle Ferrovie dello Stato: "trasporto di persone e cose" in una dimensione europea. Il miglior regalo del Ministro dei trasporti al Paese per San Silvestro: fare chiarezza sul "risanamento" delle ferrovie e affidare distinte responsabilità a RFI e Trenitalia, per restituire agli italiani una rete ferroviaria efficiente a servizio di tutte le imprese di trasporto (pubbliche e private, nazionali ed estere) e un'impresa di trasporto competitiva nell'offerta globale di tutti i servizi - merci e passeggeri – a livello europeo.

Moos/Sexten, 26.12.2013