



TRENI: IL CENTRO STUDI IRCS (II)

E' sempre difficile intervenire di fronte ad affermazioni di stampo molto qualunquistico che sempre più spesso trovano spazio nella stampa italiana, di qualsiasi colore essa sia. Pare che la prima risposta del nostro Centro Studi IRCS sia stata piuttosto esaustiva vista la "volatilità" delle proposte contenute nell'articolo di questo "esperto" di trasporti. Possiamo, comunque, tentare di dare un contributo più sullo specifico degli argomenti trattati. Innanzitutto bisogna distinguere il ruolo di Trenitalia (società di trasporto) da quello di RFI (gestore dell'infrastruttura). Trenitalia, come tutte le altre società di trasporto, corre sui binari che vengono messi a disposizione dal gestore dell'infrastruttura (lo Stato italiano che attraverso un contratto della durata di 70 anni ha delegato RFI a gestire il patrimonio infrastrutturale ferroviario del paese, cioè 16.000 km di linee). Fatta questa doverosa premessa si comprende benissimo che tutte le opere infrastrutturali sono a completo carico dello Stato (e non potrebbe essere altrimenti visti gli enormi investimenti necessari per la realizzazione delle opere e per la loro manutenzione. Da ricordare sempre l'inausta esperienza inglese).

Pertanto le scelte infrastrutturali (vedi l'AV) sono strategiche per il Paese e quindi decise a livello governativo e parlamentare. Fra le priorità già previste dalla Legge Obiettivo del precedente Governo, confermata dall'attuale, nessuna delle "proposte" dell'esperto trovano collocazione. E già questo dovrebbe bastare. E' infatti ovvio essere d'accordo su quanto affermato dall'IRCS sulla velocizzazione e sul miglioramento complessivo dell'esistente, soprattutto riferendosi alla Trieste - Venezia (sia alta che bassa); il corridoio 5 lo vedremo fra vent'anni, se tutto va bene. Per quanto riguarda Trenitalia e il sistema dei trasporti in questa regione qualche dato potrebbero servire: innanzitutto la popolazione di questa regione, 1.180.000 abitanti. La mobilità complessiva giornaliera su ferrovia, intendendo quanti si spostano all'interno della regione FVG, ammonta a circa 22.500 viaggiatori giorno.

La gomma (inteso come TPL) complessivamente dovrebbe trasportare all'incirca 40.000 - 45.000 viaggiatori/giorno. Complessivamente, quindi, il trasporto pubblico in regione muove non più del 6% della popolazione residente. E tutto il resto? Semplice, con mezzo privato (ricordiamo sempre la benzina agevolata). Qualsiasi società che opera in questo campo deve necessariamente fare i conti con questi dati.

I treni bisogna riempirli il più possibile; farli circolare in fasce deboli costituisce un costo non sopportabile dal punto di vista industriale ma che dal punto di vista puramente "politico" potrebbe essere deciso dall'Ente Regolatore, cioè la Regione, per quanto riguarda i treni regionali, e lo Stato per quanto riguarda i treni a lunga percorrenza, nazionali e internazionali. Già ora, ad esempio, tutta una serie di treni notturni a livello nazionale sono possibili solo grazie ai contributi statali.

Per quanto riguarda i treni regionali, la scelta della regionalizzazione del servizio ferroviario adottata con il DL 422/1997 prevede che questo servizio sia erogato da Trenitalia (o da qualsiasi altra impresa ferroviaria) attraverso un Contratto di Servizio, che prevede la corresponsione di un contributo pubblico a fronte di un servizio predeterminato e obbligatorio. Il ricavo da traffico (cioè i biglietti venduti, per quanto ci riguarda) devono coprire, per legge, almeno il 35% dei costi del trasporto. Da questo si capisce perché i treni bisogna riempirli.

Per quanto riguarda i treni a lunga percorrenza, esclusi quelli citati in precedenza, essi vengono garantiti solo in funzione delle esigenze del mercato. In poche parole, se un treno si regge dal punto di vista finanziario si fa, se questo non è possibile non si fa, a meno che qualcuno (lo Stato, un privato, una società, eccetera) se ne faccia carico.

Questa è, in breve, la situazione che si è venuta realizzando in questi ultimi anni sul settore ferroviario. Chiunque intervenga sull'argomento ferrovie in Italia dovrebbe conoscere queste elementari informazioni; come si è notato nell'articolo del grande "esperto" del Mimeditec, invece, questo non sempre avviene.

Come diceva il sommo poeta : *"un bel tacer... non fu mai scritto"*.

TRICOLORE

Direttore Responsabile:

Dr. Riccardo Poli

Redazione: v. Stezzano n. 7/a - 24052

Azzano S.P. (BG)

E-mail: tricolore.associazione@virgilio.it

www.tricolore-italia.com