



“RIPRENDIAMO IL TRENO E LE STAZIONI”

Vertenza Ferrovie Regionali

SABATO 16 FEBBRAIO 2013, dalle 10:00 alle 13:00

In tutte le stazioni d'Italia

COMUNICATO STAMPA

L'iniziativa è promossa dal CIUFER (Comitato Italiano Utenti delle Ferrovie Regionali), un'associazione spontanea di cui fanno parte decine di Comitati di Pendolari del treno e molti cittadini che hanno a cuore le sorti del trasporto ferroviario regionale.

Il sistema ferroviario nazionale sta subendo una trasformazione che si traduce in un generale squilibrio nel diritto alla mobilità dei cittadini; si è scelto di privilegiare il TAV concentrando ingentissime risorse su nuove linee e su servizi destinati ad una componente di utenza limitata. I viaggiatori che usano il TAV sono solo 300 mila al giorno, mentre quelli che usano i treni regionali sono quasi 3 milioni. Appare inaccettabile perciò la politica di governo tesa all'abbandono delle ferrovie regionali.

I servizi di trasporto ferroviario a scala regionale stanno subendo, in tutta Italia, un degrado sistematico: manutenzioni ritardate o non eseguite, fino a rendere le linee impraticabili o spezzate in tronconi di scarsa utilità; eliminazione dei binari di precedenza e d'incrocio; tagli di migliaia di km di linee (solo nell'ultimo anno sono state falcidiate decine di linee regionali); cancellazione di migliaia di corse; cancellazione dei treni a lunga percorrenza fra Nord e Sud del paese e dei treni notte; ricorso frequente ad autoservizi sostitutivi, spesso di qualità modesta; imposizione di coincidenze estremamente scomode; invecchiamento estremo del materiale rotabile; peggioramento continuo dei servizi in termini di offerta e qualità (pulizia, servizi agli utenti, sicurezza); orari mal concepiti, non coordinati, spesso modificati senza preavviso; aumento dello stress per viaggiatori e ferrovieri.

Le manifestazioni locali dei pendolari e dei cittadini, pur frequenti ma occasionali, non riescono a smuovere i vertici di governo. Politici e gestori dei servizi esprimono promesse vaghe e lasciano sbollire la rabbia dei cittadini, lasciando insolute le questioni. Il CIUFER si propone di organizzare le forze attraverso forme di mobilitazione e di rivendicazione più incisive, secondo strategie chiare e azioni innovative, chiamando a raccolta i movimenti diffusi sul territorio per dar loro una stessa voce, una voce però molto forte. Una voce capace di esprimere esigenze e competenze, proposte costruttive composte in un Documento di Vertenza.

La prima iniziativa di mobilitazione a scala nazionale prevede il presenziamento delle stazioni ferroviarie da parte dei sindaci, delle associazioni e dei singoli cittadini sensibili alla Vertenza, **Sabato 16 febbraio 2013**. Si tratta di una mobilitazione inedita per la simultaneità dell'evento in centinaia di stazioni d'Italia. Ci si incontrerà per discutere, per proporre, per organizzare nuove iniziative coordinate, per sensibilizzare, per attivare azioni utili a ridare slancio e dignità al trasporto ferroviario regionale. Non bloccheremo i treni, al contrario invitiamo tutti a viaggiare su un treno regionale in giornata anche per un breve tragitto, in modo da riempire tutti i treni e le stazioni. Dibattiti, letture di poesie e brani di letteratura, distribuzione di volantini, discussioni sui temi della Vertenza avranno luogo in tutte le stazioni. Chiederemo ai politici candidati di firmare la nostra vertenza, dicendo loro che vigileremo sui loro comportamenti in sede di governo.

All'iniziativa hanno aderito anche Legambiente, Italia Nostra, ALBA (Alleanza per il Lavoro, i beni comuni e l'Ambiente). Altre associazioni e movimenti stanno ufficializzando la loro adesione.

I documenti di riferimento sono disponibili sul sito web: www.classactionromanettuno.org/.

Invitiamo cittadini, famiglie, associazioni a raggiungerci presso le sale di attesa delle stazioni, sabato 16 febbraio alle 10:00. Più numerosi saremo, maggiori saranno l'effetto mediatico e il sostegno alla vertenza.

In allegato, il programma dettagliato dell'iniziativa



TRASPORTI EQUO-SOSTENIBILI

Le politiche dei trasporti negli ultimi 10-15 anni sono state fortemente indirizzate alla costruzione di grandi infrastrutture, spesso e volentieri esagerate, costosissime e inutili. Il tutto per favorire alcune grandi lobbies del cemento, a scapito dei servizi di trasporto essenziali per i cittadini.

La pratica in questione ha trovato le sue maggiori manifestazioni nei progetti di TAV al confine italo-francese e del Ponte sullo Stretto di Messina; ma sono numerosi gli esempi di un approccio sbagliato, ispirato dalla deleteria Legge Obiettivo di Berlusconi/Lunardi, e alla mortificazione della più corretta selezione degli interventi attraverso un processo di pianificazione e valutazione con un coinvolgimento diretto delle popolazioni.

Riteniamo opportuno dar vita ad un gruppo di lavoro nazionale sul tema “TRASPORTI EQUO-SOSTENIBILI” per affermare una visione “diversa, alternativa, giusta” delle politiche per i trasporti. Occorre mettere in discussione una concezione del governo del territorio che ha fatto il suo tempo, scalzandola definitivamente, tracciando un’alternativa più civile nella concezione e realizzazione di lavori pubblici. In questo senso, anche per contrapporsi a chi asserisce strumentalmente che a manifestare sono delle minoranze che si oppongono ad ogni tipo di opera, proporrei lo slogan “SI TES”, laddove TES sta per Trasporti Equo-Sostenibili.

In altri termini diciamo no al Treno ad Alta Velocità e proponiamo una politica lungimirante di Trasporti ispirata all’equità economica, sociale ed ambientale. Diciamo no ad un approccio di governo che non risponde ai canoni della corretta pianificazione; non ci sta bene che il decisore decida a priori senza proporre alternative comparate e senza coinvolgere la comunità nel processo di valutazione. La buona prassi, in sede comunitaria, suggerisce che prima di decidere su un intervento infrastrutturale occorra disegnare scenari alternativi e porli pubblicamente a confronto. La negazione del processo partecipativo nelle scelte di progetto e nella gestione dell’esercizio sono di per sé deleteri. Invito a riflettere sul senso del NO TAV, SI TES attraverso alcuni esempi.

Negli ultimi 15 anni sono state investite risorse pubbliche considerevoli per l’Alta Velocità, trascurando i servizi di trasporto ferroviari regionali, in assoluta contraddizione con i dati di mobilità. Abbiamo speso circa 100 Mdi Euro per una linea forte che collega solo alcune metropoli a scapito di tutto il resto del paese, e solo 4 Mdi Euro per i servizi ferroviari ordinari. Altri 40 Mdi di investimento sono previsti dai boiardi di stato per completare il disegno dei cosiddetti “corridoi AV”. Ma è la concezione dei corridoi che non va bene, nel momento in cui essa si traduce in mancanza di reti diffuse e in effetto marginalizzazione per ampie fasce di territorio e di popolazioni. I pendolari che si muovono quotidianamente in treno sono 2,6 milioni, i viaggiatori sulla lunga percorrenza sono appena 300 mila; basterebbe questo dato per affermare che sarebbe più equo-sostenibile indirizzare le risorse primariamente sulle ferrovie regionali. Invece continua a prevalere l’ingiustizia. La distribuzione delle risorse fra i diversi modi di trasporto privilegia i modi privati motorizzati (82% auto e moto) a scapito di linee su ferro (5%) o servizi di trasporto pubblico (TP) urbano (11%). I tagli al Trasporto Ferroviario regionale sono continui e l’effetto è sotto gli occhi di tutti: treni soppressi, treni sempre più vecchi, sporchi, soggetti a guasti, servizi da terzo mondo. In alcune regioni non si comprano treni ormai da decenni. Trenitalia, azienda di Stato, persegue una politica inaccettabile; avvalendosi esclusivamente di fondi pubblici, tende a rispondere alle esigenze di una minoranza di utenti. Non sarà certo la liberalizzazione sbandierata dei servizi a rallentare il degrado in atto; tale strategia, ispirata dalla Thatcher

venti anni fa, è stata devastante laddove applicata. Colpisce i più deboli, colpisce le regioni più povere, è ingiusta, non è equo-sostenibile.

Un altro evidente squilibrio nel sistema di trasporto nazionale è quello fra regioni del Nord e regioni del Sud; e non si tratta di banalità. A parte la maggiore estesa di autostrade e viabilità di qualità, si rileva che: a fronte di 50 km di rete a doppio binario per 100 km di rete nel Nord, nel Sud se ne trovano 27; a fronte di numerosi collegamenti ferroviari tra regioni del Nord, quelli fra regioni del Sud sono rari e di scarsa qualità (ad esempio si ha una media di 12,3 Eurostar/giorno contro 1,7); a Nord si ha il TAV (3,5 ore sulla Milano-Roma), a Sud no e quello che è peggio si tagliano i treni a lunga percorrenza. E' recente un intervento pubblico che non eguali nel mondo occidentale, finalizzato a socializzare le perdite e privatizzare i profitti: il salvataggio dell'Alitalia, costato 2,7 Mdi € al contribuente, e la cessione della gestione ad imprenditori privati che puntano a trarre profitti concentrando i servizi sulle tratte più remunerative. Su 263 porti censiti in Italia, ben 178 si trovano nel Mezzogiorno e 45 nel Nord, ma in termini di equipaggiamenti e peso economico il rapporto è ribaltato ed il grosso degli investimenti continua ad essere indirizzato solo sulla parte più ricca del paese. Analogo discorso vale per le infrastrutture e i servizi di logistica, con le principali piattaforme di scambio merci situate nel Centro-Nord, mentre a Sud si dismettono sistematicamente le stazioni cargo ad opera di Ferrovie dello Stato; quest'ultimo ente propone, peraltro, la creazione di 9 poli interportuali, localizzati tutti in pianura padana, ad eccezione di uno scalo in Campania. Equo-sostenibilità nei trasporti significa anche riequilibrio e coesione territoriale.

In barba alle risultanze degli studi relativi alla domanda di trasporto ferroviario e alle risultanze negative delle Analisi Costi/Benefici, economiche e finanziarie, si insiste su un progetto sbagliato di TAV nel Nord-Ovest del paese, senza ricercare soluzioni alternative, criminalizzando le popolazioni della Val di Susa che hanno colto l'insensatezza dell'opera. Non è la ferrovia ad essere posta in discussione, è un progetto irragionevole, calato dall'alto ed estremamente costoso sia in termini di investimento (16 Mdi Euro) sia in termini di impatto sul territorio, con benefici di fatto inconsistenti. Una linea con opere d'arte esagerate: 33 km di gallerie in Italia e altri 52 km sotto le Alpi per trasportare più velocemente merci che non sono, né in quantità né in qualità, tali da giustificare un simile investimento. Con un tale ammontare di risorse si potrebbero realizzare ben altri interventi di trasporto equo-sostenibile.

Riguardo al ponte sullo Stretto, il Governo Monti ha posto un freno ad un progetto inconsistente e divoratore di risorse pubbliche, ma non ha ancora provveduto a sciogliere la Società Stretto di Messina, come richiesto da numerose associazioni e movimenti di contestazione. Che l'opera ciclopica calata dall'alto non sia convincente lo rivela anche un sondaggio operato su Internet (www.pontedimessina.it), che ha coinvolto circa 27 mila navigatori della rete nel 2010: oltre il 70% è contro. L'alternativa equo-sostenibile consiste di una molteplicità di interventi sul sistema dei trasporti delle regioni Calabria e Sicilia, di piccola e media entità, utili, necessari, di grandi effetti positivi. Con una spesa stimata pari ad un terzo del costo del ponte.

Ma che la politica vecchio stampo di questi tempi non abbia molto da dire lo si coglie anche da altri segnali sparsi: un tunnel sotto la città di Firenze per il TAV serve solo a far lievitare i costi, i rischi, gli interessi delle lobby del cemento. L'inaugurazione recente della stazione megalattica di Roma Tiburtina è uno schiaffo alla dignità: 320 Milioni di Euro per un nodo di transito passeggeri. Con la stessa cifra si sarebbe potuto innalzare significativamente lo standard dei servizi ferroviari in tutta la regione Lazio. Basti pensare che la cifra equivale a 40 treni regionali di ultima generazione.

Non si può seguitare con la politica degli squilibri. Occorre affermare il diritto ad una Mobilità Sostenibile ed a costo equo. Mobilità che non produca effetti negativi sull'ambiente oltre soglie determinate, che non riverberi ricadute negative sulle future innocenti generazioni. Occorre assumere una nuova visione del rapporto fra cittadini e territorio, dell'urbanistica, dell'assetto dei sistemi e delle tecnologie di trasporto, nuovi modelli culturali, l'affermazione di un principio di responsabilità collettiva al fine di limitare le esigenze private quando queste diventano prevaricatrici.

Trasporto equo è anche quello che non falciava migliaia di vite umane. Bisogna arrestare la strage che ogni anno si verifica sulla rete stradale italiana a causa degli incidenti. Ma anche azzerare le morti bianche dei lavoratori del trasporto, dai portuali ai ferrovieri, agli operai dei cantieri che rappresentano

oltre il 60% delle vittime sul posto di lavoro. Trasporto equo è ancora quello che non lucra secondo le logiche dell'intermediazione parassitaria a scapito dei produttori e dei consumatori finali dei beni. In una società civile, il diritto alla mobilità non può rispondere solo a logiche finanziarie, deve rappresentare una componente sostanziale del diritto alla libertà.

Sotto queste premesse nasce la "Vertenza Ferrovie". L'obiettivo è un nuovo assetto dei trasporti ferroviari, che prevede anche un miglioramento e un potenziamento delle reti di servizi regionali e interregionali. Avanziamo proposte motivate nell'idea di sensibilizzare le popolazioni, ridare loro fiducia e coinvolgerli nella lotta, e far capire inoltre ai decisori che non possono decidere a tavolino e sulla testa della comunità. Abbiamo intrapreso molteplici forme di lotta ed altre sono in calendario. Ormai sono decine e decine i comitati di pendolari e cittadini che hanno a cuore il destino delle ferrovie in Italia; è tempo di unire e coordinare le forze attraverso una rete nazionale. Vogliamo mettere in rete su questa tematica tutti quelli che sono interessati o che già stanno conducendo delle battaglie come in Val di Susa, a Firenze, in Calabria, in Campania. Potremmo dar vita ad una rete nazionale strutturata e allargare l'orizzonte anche al campo europeo dove sono già attivi altri movimenti che condividono le nostre idee.



VERTENZA QUADRO NAZIONALE PER LE FERROVIE REGIONALI E INTERREGIONALI

Premessa

La Vertenza nasce su iniziativa di alcuni comitati di viaggiatori ferroviari locali nell'obiettivo di organizzare una rete nazionale per coordinare le singole battaglie regionali in una battaglia comune, al fine di rendere più forti ed efficaci le iniziative di rivendicazione del diritto a un sistema di trasporto ferroviario su standard europei.

Non è più tempo di chiacchiere, di osservatori, di promesse. Abbiamo innescato un processo e cercheremo di portarlo avanti, anche se qualcuno potrà non condividerlo; diffidiamo dai falsi unanimismi o dalla cultura del "vogliamooci tutti bene". Saranno i risultati sul campo a dire se abbiamo intrapreso una strada buona o meno. Certo, non ci sta più bene assistere a sfogatoi su Facebook o iniziative sporadiche e proteste a vuoto, isolate e che fanno sorridere i vertici FS o i politicanti. Vogliamo alzare i toni e il livello della discussione, vogliamo coinvolgere le competenze, gli ingegneri, gli esperti, gli amanti delle ferrovie regionali e del nostro paese.

Questo significa assumere alcune scelte di fondo; ad esempio dire basta ai finanziamenti a perdere sul TAV e riequilibrio della spesa a favore delle ferrovie regionali, secondo una impostazione culturale diversa, un approccio finalizzato all'affermazione di un sistema di Trasporti Equo-Sostenibili.

Questo documento è una bozza di partenza suscettibile di integrazioni e modifiche; ci si attende un contributo propositivo, possibilmente non snaturante, da parte dei referenti dei comitati di pendolari e movimenti di tutt'Italia, nell'intento di giungere entro l'anno ad un documento di Vertenza denso di contenuti, chiaro e sintetico, da assumere a base di una rivendicazione di civiltà.

Non si tratta di operare semplicemente ad una sommatoria di piattaforme regionali, ma di aggregare e omogeneizzare le proposte locali, con un pò di buona volontà e di contributi tecnici, su un nucleo di comune interesse. I documenti di vertenza regionale non andranno sacrificati, ma costituiranno elementi complementari, rappresentando l'espressione di esigenze legate agli specifici contesti; d'altra parte essi potranno trovare linfa e arricchimento in rapporto allo scambio culturale e tecnico fra i comitati delle diverse regioni.

1. I protagonisti della Vertenza

Della rete faranno parte singoli cittadini e pendolari, movimenti ed associazioni locali. Sarà costituita una cabina di regia formata da coppie di portavoci regionali di pendolari, preferibilmente miste (uomo/donna) competenti e con un minimo di visione strategica, per concordare linee, criteri, metodi di lavoro, iniziative di lotta e documenti comuni. Ma non ci saranno segretari, presidenti o ruoli remunerati, solo responsabilità a titolo volontaristico.

Lungi dal rifiutare il dibattito o la convergenza con le "associazioni pre-costituite (APC)", pensiamo che la nostra iniziativa di dar vita ad una Vertenza Nazionale sulle Ferrovie possa assumere valenza innovativa a patto che:

- si lavori lasciando libera espressione ai movimenti, evitando di imbrigliarli con mozioni pre-costituite o forme di rappresentanza auto-referenziali;
- si costruisca qualcosa di serio e condiviso su contenuti e metodi di lotta, partendo dalle espressioni di base;
- si eviti di coinvolgere vertici delle controparti in fasi di proposta ed elaborazione;
- si attivino forme di lotta efficaci e coordinate, perché fino ad oggi non si sono visti risultati concreti; nonostante gli sforzi delle APC, magari anche notevoli, a scala nazionale non si è mai attivata una class action, mai un documento di rivendicazione nazionale chiaro, mai una battaglia contro il TAV come fatto di principio, mai un tentativo di organizzare proteste e proposte di rilevante impatto mediatico e politico a scala nazionale.

Non escludiamo in futuro un possibile confronto con APC, ma in questa fase i comitati dei pendolari devono esprimere appieno tutte le proprie esigenze, senza sentirsi condizionati o sviati nei percorsi per la riconquista di servizi ferroviari e diritti che giorno dopo giorno vengono falciati. Non vogliamo alimentare polemiche infruttuose, ma vogliamo dar vita a qualcosa di serio, un movimento inclusivo e partecipato, che si prefigge di pesare sulla scena delle decisioni politiche e di rappresentare in modo visibile, coordinato e fermo le esigenze dei pendolari di tutta Italia.

Le manifestazioni locali, occasionali, magari anche forti e partecipate, pur numerose e frequenti, non riescono a smuovere i vertici di governo; noi vogliamo organizzare le forze ed attivare forme di lotta e di rivendicazione secondo strategie chiare e azioni innovative, chiamando a raccolta i movimenti diffusi sul territorio per dar loro una stessa voce, una voce però molto forte, la voce di 2,8 milioni di pendolari del treno.

2. Stato dell'arte generale sulle ferrovie in Italia

Il sistema ferroviario nazionale sta subendo da anni una trasformazione che si traduce in un generale squilibrio nel diritto alla mobilità dei cittadini; si è scelto di privilegiare l'Alta Velocità concentrando ingentissime risorse su nuove linee (il cui costo unitario è risultato straordinariamente più elevato rispetto a quello di linee analoghe in altre nazioni europee) e su servizi destinati ad una componente di utenza limitata. In effetti nell'ultimo decennio il rapporto fra gli investimenti per servizi ordinari e regionali e i corrispondenti per il TAV è stato 4:100, mentre il rapporto fra utenza (pendolari) sulla breve percorrenza risulta pari a 23:1 (ovvero per un viaggiatore su treni a lunga distanza ve ne sono ben 23 che si spostano su treni regionali. Uno squilibrio fra domanda e offerta incredibile; peraltro lo squilibrio è multiplo e pesante sotto diversi punti di vista: il TAV favorisce le relazioni fra le metropoli d'Italia, spesso marginalizzando il resto del territorio; il TAV è fruibile solo dalle popolazioni del Nord Italia (si ferma infatti in Campania, con soluzione di continuità a Sud); il TAV presenta tariffe costose (accessibili solo a ceti a reddito medio-alto) e quindi è discriminante; il TAV non si integra con le reti regionali; il TAV non raggiunge le aree periferiche, collinari e montane.

La consapevole e scientifica destinazione di risorse sul TAV ha fatto il paio con una politica tesa all'abbandono delle reti esistenti e dei servizi ordinari a lunga percorrenza, regionali e delle ferrovie minori. Si è andato depauperando e degradando un patrimonio di infrastrutture, strutture e stazioni che era stato edificato in oltre un secolo e che aveva contribuito ad unire l'Italia, a favorire gli scambi di persone, culture, merci, a sviluppare intere aree del paese. Dimentichi dell'energia, delle risorse umane e finanziarie, dei saperi e delle tecniche costruttive storiche espresse dall'ingegneria italiana, si è sacrificato tutto sull'altare del mercato e dei profitti, nella logica thatcheriana scellerata e perdente del privatizzare a tutti i costi.

Il servizio ferroviario è stato affossato attraverso una miriade di azioni deleterie, sempre giustificate da sedicenti motivazioni efficientiste; si è così assistito nel tempo a fenomeni quali:

- Regionalizzazione;
- Manutenzioni ritardate o non eseguite, fino a rendere le linee impraticabili o spezzate in tronconi di scarsa utilità;
- Eliminazione dei binari di precedenza e d'incrocio, specie nelle stazioni di testa (c. d. Rete snella);
- Istituzione di treni a tariffe di mercato;
- Tagli di migliaia di km di linee (solo nell'ultimo anno sono state falciate decine di linee regionali in tutta la penisola; v. Tab.1);
- Cancellazione di decine e decine di corse, in particolare treni a lunga percorrenza fra Nord e Sud del paese e treni notte;
- Autoservizi sostitutivi in parallelo;
- Programmazione di coincidenze estremamente scomode;
- Confinamento delle linee complementari ad un ruolo esclusivamente locale, con treni a percorso breve, includendo pochissimi nodi;
- Invecchiamento del materiale rotabile, senza rinnovo o potenziamento adeguato;
- Peggioramento continuo dei servizi in termini di offerta e qualità (pulizia, servizi agli utenti, sicurezza);
- Orari mal concepiti, non coordinati, spesso modificati senza preavviso, sempre più frequenti soppressioni di corse;

Tab.1. I tagli di rete regionale nell'ultimo biennio, suddivisi per Regione

| |
|---|
| <p>Piemonte: chiuse con la scusa di gallerie pericolanti la Castagnole-Alba (aprile 2010), la Mortara-Casale-Asti (settembre 2010) e la Chivasso-Asti (settembre 2011); chiuse altre 12 linee per complessivi 450 km nel 2012, isolando larghe porzioni del Monferrato, delle Langhe e del Cuneese</p> <p>Liguria: sopprese due coppie Genova-Milano e altri treni, tra cui 6 coppie di Metropolitani dell'area di Genova (tra dicembre 2010 e settembre 2011)</p> <p>Emilia: quasi totale soppressione del servizio Cremona-Piacenza e Cremona-Fidenza (maggio 2011)</p> <p>Toscana:</p> <p>Marche: chiusa la Fabriano-Pergola e ridotto il servizio sulla Civitanova-Macerata (ottobre 2011)</p> <p>Molise: chiusa la Castel di Sangro-Carpinone (ottobre 2010)</p> <p>Abruzzo: chiusa la Sulmona-Castel di Sangro (dicembre 2011)</p> <p>Campania: chiusa la Avellino-Rocchetta (novembre 2010) e tagliati vari treni verso la Calabria; corse tagliate sulla Circumvesuviana (per dissesto finanziario dell'impresa)</p> <p>Puglia: chiusa la Rocchetta-Gioia del Colle (ottobre 2011) e ridotto il servizio sulla Barletta-Spinazzola (ottobre 2011) e Foggia-Manfredonia (dicembre 2011)</p> <p>Calabria: chiuse la Gioia Tauro-Palmi e la Gioia Tauro-Cinquefrondi delle Ferrovie della Calabria (giugno 2011); sospeso il collegamento ferroviario fra Calabria e Puglia, sostituito con autoservizi; sospeso il collegamento fra Lamezia T. e Catanzaro Lido causa crollo di un ponte</p> <p>.....</p> |
|---|

Ciò ha indotto effetti perversi come:

- Sopravvivenza solo delle categorie estreme di servizi (Regionali con fermata in tutte le stazioni o Rapidi IC, ES, AV);
- Impoverimento e degrado dei servizi di trasporto sulle linee locali, nonostante negli ultimi 5 anni si sia registrato un incremento di oltre 600.000 viaggiatori.

- Vessazione dell'utenza del servizio ferroviario pubblico, ad eccezione di quello ad alta velocità;
- Mancata compensazione delle perdite con gli introiti derivanti dai servizi più redditizi;
- Disgregazione del sistema ferroviario, che si reggeva sull'effetto rete;
- Strumentalizzazione di questi eventi da parte di alcuni Amministratori pubblici ed alte cariche dell'Amministrazione Ferroviaria per peggiorare ulteriormente la situazione.

La deriva delle Ferrovie regionali (fonte Assoutenti, 2012) è disastrosa ed inaccettabile. Infatti oggi la chiusura di linee ferroviarie non si giustifica sotto alcun profilo. A differenza di quanto accadeva negli anni Sessanta, al tempo della corsa alla motorizzazione individuale, oggi non c'è riduzione della domanda di trasporto su ferro, anche in ragione della congestione viaria delle aree urbanizzate e della crisi economica che, sommata al costo crescente dei carburanti, induce le famiglie a ridurre gli spostamenti in auto. Nelle Regioni che hanno creduto nel treno – per esempio nel caso della Lombardia che ha intensificato le corse su linee in precedenza agonizzanti, come la Pavia-Stradella o la Seregno-Carnate, ovvero della Puglia che, dopo quasi mezzo secolo di abbandono, ha riaperto al traffico la linea Foggia-Lucera, introducendo un orario cadenzato e frequente - la risposta del pubblico è stata entusiasmante. Anche nel caso di aree montane, distanti dai grandi centri urbani, un esercizio ferroviario snello, con materiale rotabile adeguato, ha consentito di promuovere il traffico escursionistico congiunto bici+treno, con notevoli benefici indotti sulle economie locali. E' il caso della linea della Val Pusteria o della Merano-Malles in Alto Adige. Quest'ultima, al tempo della gestione FS, negli anni Ottanta, era percorsa da appena tre coppie di treni al giorno e perciò venne chiusa per carenza di traffico. Riaperta venti anni dopo dalla Provincia autonoma di Bolzano con criteri innovativi, è divenuta l'emblema del turismo in Val Venosta ed ora necessita di ulteriori migliorie per far fronte alla crescita di passeggeri.

A differenza degli anni Ottanta, quando l'allora ministro Signorile voleva chiudere le linee secondarie perché la gestione risultava troppo costosa, oggi questo non è più vero. Grazie alle nuove tecnologie, i costi del servizio sono diminuiti e ci sarebbero tutte le condizioni per incrementare l'offerta. E proprio le linee minori – dove quasi tutte le stazioni sono impresenziate e l'esercizio potrebbe avvenire in sicurezza con un solo agente a bordo dei treni – sono le meno onerose da esercire. L'alternativa costituita dalla sostituzione con autobus è ovunque fallita. Senza quel minimo di affidabilità che il treno comunque assicura anche in condizioni climatiche avverse ed a causa della congestione della rete viaria, il bus risulta quasi sempre inaffidabile e viene pertanto scartato dai potenziali utenti.

Chiudere una linea ferroviaria – a differenza di quanto avviene per una tratta aerea o marittima, che è sempre ripristinabile in futuro, appena se ne verificassero condizioni di mercato propizie – è quasi sempre un provvedimento irreversibile: nel giro di poche stagioni la vegetazione e la speculazione edilizia compromettono quanto resta del patrimonio infrastrutturale e, in caso di riapertura, molto spesso si tratta di procedere ad una ricostruzione integrale con costi difficilmente sostenibili. Va considerato come, tra le linee attualmente “sospese” ve ne sono alcune già ampiamente ristrutturate in anni recenti (come la Cuneo-Mondovì, la Asti-Alba o la Caltagirone Gela, quest'ultima inaugurata nel 1979), con la realizzazione di imponenti opere d'arte (c'è un lungo viadotto moderno in prossimità di Asti che ora giace abbandonato). Si tratta di casi incredibili di spreco di risorse pubbliche.

E tantomeno possiamo permettere che anche le linee tuttora in esercizio siano gestite senza osservanza di parametri minimi di decenza per un paese civile. Non possiamo accettare i continui cambiamenti degli orari, le continue, improvvise e selvagge soppressioni di corse, la inadeguatezza delle informazioni ai viaggiatori, il sovraffollamento dei treni, i ritardi, l'assenza di manutenzione delle carrozze, l'insufficiente pulizia e il malfunzionamento dei servizi igienici, dell'aria

condizionata e del riscaldamento. E, ancora, la rarefazione progressiva dei servizi in stazione, delle biglietterie, delle sale d'aspetto, etc.

Lo Stato, le Regioni, l'azienda di Stato FS hanno il compito primario di garantire il diritto costituzionale alla libera circolazione dei cittadini sul territorio nazionale garantendo l'accesso a questo diritto a prezzi accessibili a tutti.

3. Contenuti della Vertenza

Nel seguito sono proposti i contenuti primari della Vertenza

- 3.1 Legge Quadro per le Ferrovie, ponendo ben in chiaro la centralità della ferrovia quale cardine del trasporto terrestre. Rivendichiamo una legge quadro che detti poche regole chiare e stabili, ponendo fine alla continua emanazione di norme, spesso contraddittorie, che caratterizza le vicende di settore da diversi anni;
- 3.2 Risorse adeguate agli standard europei, certe e stabili, per i servizi ferroviari, distinti su scala nazionale e scala regionale, determinate attraverso una specifica legge di finanziamento;
- 3.3 Coordinamento generale del trasporto ferroviario su scala geografica nazionale;
- 3.4 Separazione reale della componente infrastrutturale da quella dei servizi, scorporando FS in due società indipendenti. La rete delle infrastrutture sarà interamente gestita dallo Stato che dovrà garantire adeguati standard di manutenzione e sicurezza. I servizi di trasporto saranno gestiti secondo due distinte modalità:
 - servizi di mercato (Alta Velocità, Freccie) in regime di concorrenza, con effettive garanzie di rispetto delle regole;
 - servizi pubblici (copertura dei costi a carico dello Stato per i servizi interregionali, ivi compresi i treni notte a lunga percorrenza, a carico delle Regioni per i servizi regionali);
- 3.5 Acquisto di materiale rotabile di ultima generazione a copertura totale del deficit accumulato negli ultimi 20 anni; in particolare si ritiene necessario un investimento di 3 MD Euro per l'acquisto di treni regionali (400-500 nuovi treni); sarebbe auspicabile tornare alla progettazione curata dalle Amministrazioni Ferroviarie, alla luce di quella competenza specifica derivante dalla lunga esperienza in un settore così peculiare, e commissionare a valle i veicoli alle industrie, lasciando spazio all'interazione fra Ingegneri, per eventuali migliorie, anche in corso d'opera;
- 3.6 Manutenzione straordinaria dell'intera rete regionale lasciata degradare negli ultimi 20 anni;
- 3.7 Ripristino delle linee (con le dovute migliorie) e dei servizi ferroviari regionali (su standard europei) tagliati negli ultimi 5 anni e recupero di altre linee chiuse in epoca precedente in rapporto a studi di fattibilità rigorosi fondati su Analisi Costi/Benefici di tipo economico e non finanziario;
- 3.8 Ripristinare i binari inopinatamente eliminati negli scali, specie in quelli di testa, al termine delle linee di fondo valle;
- 3.9 Ritorno alla circolazione eterotachica, che permette il recupero di molti viaggiatori non abituali, specie sui percorsi più lunghi e la soddisfazione delle più diverse esigenze di trasporto, mettendo a disposizione la categoria di treno più adatta per quel particolare tipo di spostamento; i viaggiatori eviteranno così l'uso improprio di treni veloci per percorsi brevi, e potrebbero essere valorizzati gli itinerari trasversali e diagonali, che potrebbero tornare utili anche nel caso di interruzioni programmate o derivanti da cause di forza maggiore sulle vie abituali, conseguendo una migliore compensazione dei bilanci fra servizi attivi e servizi in perdita;
- 3.10 Adeguare le linee complementari alle prestazioni offerte dalla tecnica moderna, come già ampiamente fatto sulla viabilità stradale.

- 3.11 Recupero del patrimonio edilizio ferroviario ritenuto utile alla funzionalità ed al presidio di rete; cessione degli altri edifici ad uso abitativo, privilegiando nell'ordine i ferrovieri ovvero i residenti che li abitano o li hanno abitato, enti pubblici quali comuni, singoli privati, secondo contratti equi;
- 3.12 Riqualificazione delle stazioni e degli spazi adiacenti di pertinenza in modo da favorire l'integrazione modale e la vita sociale;
- 3.13 Stabilire coincidenze in tempi ragionevoli e, laddove possibile, cadenzamento delle corse;
- 3.14 Eliminazione degli autoservizi paralleli alla ferrovia, salvo quelli raccoglitori e distributori fra le stazioni;
- 3.15 Regime tariffario equo, con tariffe unitarie degressive rispetto alla distanza e differenziate solo per categoria di treno, giammai per data del viaggio o per origine o destinazione, con abbonamenti lineari (ferroviani) oppure a zone, promuovendo a scala regionale l'integrazione con altri servizi di trasporto. Gli abbonamenti integrati a zone potrebbero coprire anche aree più vaste, così come avviene per l'Abbonamento Generale SBB CFF FFS.

4. Strumenti operativi e programma di iniziative coordinato a scala nazionale

Le manifestazioni locali, occasionali, magari anche forti e partecipate, pur numerose e frequenti, non riescono a smuovere i vertici di governo; noi vogliamo organizzare le forze ed attivare forme di lotta e di rivendicazione secondo strategie chiare e azioni innovative, chiamando a raccolta i movimenti diffusi sul territorio per dar loro una stessa voce, una voce però molto forte.

Vorremmo far capire all'esterno che siamo determinati e abbiamo numeri, competenze e capacità per essere incisivi; in questo senso sono avanzate alcune proposte di mobilitazione a scala nazionale. Naturalmente la lista di proposte è tutta da definire. Attendiamo perciò contributi di idee da parte di tutti.

Proposta N.1. INIZIATIVA "RIPRENDIAMO IL TRENO E LE STAZIONI"

Presenziamento di tutte le stazioni d'Italia da parte dei sindaci, delle associazioni e dei singoli cittadini sensibili alla Vertenza (**Sabato 16 febbraio 2013**). Non bloccheremo i treni, al contrario invitiamo tutti a viaggiare su un treno regionale in giornata anche per un breve tragitto, in modo da riempire tutti i treni e le stazioni!! Dibattiti, letture di poesie e brani di letteratura, distribuzione di volantini, discussioni sui temi della Vertenza in tutte le stazioni. Laddove i treni sono stati cancellati si farà una marcia a piedi simbolica lungo la ferrovia in adiacenza alle stazioni.

Proposta N.2. GIORNATA DEL TRENO REGIONALE

Manifestazione nazionale prima delle elezioni politiche 2013 (**xxxx 2013**): richiesta ai candidati al Parlamento di sottoscrizione di un documento di impegni specifici a favore del trasporto ferroviario

Proposta N.3. ISTITUZIONE DI UN TRIBUNALE DEI DIRITTI DEL VIAGGIATORE

ALTRI Spunti:

- **Sit-in in stazioni** per ottenere l'apertura delle stazioni e di sale d'attesa confortevoli per i viaggiatori.
- **Emergenza estate**, con volontari che intervengono a sostegno dei viaggiatori in siti strategici.
- **Mappa dei rischi** in tutte le stazioni, segnalando impianti difettosi e strutture mal funzionanti.
- Collaborazione con **trasmissioni** televisive per denunciare soprusi e cattiva organizzazione a danno dei cittadini.
- Richiesta di una legge che definisca ruolo e **poteri della cittadinanza attiva** nel suo rapporto con i servizi di trasporto.

- Manifestazione in tutta Italia con l'affissione di **1000 targhe all'ingresso di stazioni** con la scritta: "Il servizio di trasporto ferroviario è pubblico ed appartiene ai cittadini, nessuno è autorizzato a indebolirlo o a cancellarlo".