

L'ASSESSORE REGIONALE AI TRASPORTI REPLICA AI SINDACATI

Ferrovie, da noi nessun altro taglio

Egregio direttore,
dò riscontro con queste righe alla lettera pubblicata sul suo giornale sotto il titolo "Trasporto ferroviario e scelte della Regione" e sottoscritta dalle segreterie provinciali di Cgil, Cisl e Uil. La Regione non ha mai pensato di procedere autonomamente su qualsiasi fronte che potesse in qualche modo riguardare le organizzazioni sindacali e in ogni caso i lavoratori. Diverso è invece il capitolo delle scelte attinenti alla gestione e all'organizzazione generale dei servizi di trasporto, che è materia che attiene a decisioni politiche coerenti con un preciso mandato elettorale. Va ricordato, a tal proposito, che le esperienze di messa a gara dei servizi ferroviari regionali per grandi bacini hanno raramente condotto a risultati soddisfacenti e, specie in Italia, non hanno fatto altro che condurre alla conferma dello stesso gestore sulla base di corrispettivi economici e livelli di servizio mai significativamente migliori e talvolta addirittura peggiori. Proprio la situazione dell'Emilia, portata come esempio nella lettera delle rappresentanze sindacali, dimostra come un bando articolato su un unico, grande lotto restringa drammaticamente la concorrenza a un pugno di operatori che possono con facilità costituire cartelli o spartirsi in vario modo il mercato a monte delle gare, vanificando i vantaggi delle procedure competitive. Al contrario, i maggiori e più duraturi successi sono stati conseguiti, in Europa, attraverso l'ingresso sul mercato e la crescita di piccoli operatori, anche locali...
Va inoltre precisato che non corrisponde in alcun modo a verità il fatto che il bacino sud, a seguito delle gare, subirà ridimensionamenti di servizio. È infatti sufficiente leggere la preinformativa inviata dalla Regione Piemonte all'Unione Europea per rendersi conto che il limite minimo previsto per la gara è proprio

l'attuale livello di tratte e chilometri percorsi, e che saranno considerate in ottica premiale le offerte che contempleranno la riapertura di linee sospese.

Per quanto riguarda le risorse, diverse procedure competitive hanno dimostrato che i servizi possono essere organizzati in modo sostenibile per la finanza pubblica senza che i risparmi siano scaricati sul personale, poiché il contributo pubblico è e sempre più dovrà essere solo una parte del sostentamento economico del trasporto ferroviario, il quale dovrà saper puntare su flussi crescenti di passeggeri e di introiti tariffari. A titolo di pura esemplificazione, va sottolineato che una crescita del 10-15% circa di tali introiti rappresenterebbe già un elemento decisivo per il riequilibrio degli attuali costi del servizio.

Infine è necessario smentire l'affermazione secondo cui il bacino metropolitano sia il lotto "economicamente più appetibile". Chi utilizza i treni Cuneo-Torino, Savona-Torino e Torino-Asti-Alessandria-Genova, o chi utilizza i cosiddetti "treni mare", sa benissimo il volume di viaggiatori che già attualmente il treno serve e che ancor più potrà servire, una volta riorganizzato il servizio in un'ottica più competitiva con il mezzo privato. Credo che concordiamo tutti nell'attribuire una rilevanza decisiva alla difesa dei lavoratori, purché tale obiettivo non sia confuso con la difesa dello status quo; poiché le risorse disponibili - la cui consistenza dipende in minima parte dalla Regione, che anzi le ha appena riviste al rialzo con l'ultima finanziaria - non consentono più allo status quo di perpetuarsi nei medesimi termini.

Illudersi del contrario potrebbe soltanto portare ad amare sorprese.

Francesco Balocco, assessore regionale ai Trasporti