

Accordo tra Trenitalia e Gtt e il resto delle linee piemontesi rischiano di andare a fondo con tagli a personale e servizi

Treni, Cuneo a rischio isolamento

La Regione concentrata sul nodo del Sistema ferroviario metropolitano di Torino

Cuneo - Il 19 gennaio scorso è stato firmato in Regione un primo protocollo di intesa fra Gtt, il Gruppo Torinese Trasporti, e Trenitalia per la gestione del trasporto pubblico locale nell'area coperta dal Sistema ferroviario metropolitano. Un protocollo che porterà all'affidamento diretto della gestione di quelle tratte ferroviarie. E per tutto il resto delle ferrovie regionali che cosa succederà? Lo "spezzatino" di tratte ferroviarie che andranno in gara rischiano di fare di Cuneo un'area poco appetibile per chiunque e il disinvestimento è alle porte.

Regione e Trenitalia

La nebbia e l'incertezza sulla questione ferroviaria sembrano dominare anche perché le "questioni" torinesi pesano su tutto il Piemonte. Il nodo del capoluogo piemontese è decisamente il più importante per numeri e tratte rispetto a tutto il resto del territorio piemontese. La Regione ha affidato a Trenitalia Spa la gestione dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale in Piemonte per gli anni 2011-2016. Con Trenitalia la Regione ha un debito che supera i 120 milioni, gli ultimi dieci milioni sono stati saldati a fine ottobre scorso, e un rapporto spesso complicato.

Il protocollo torinese

Dopo anni di trattative e di proposte a gennaio è stato firmato il primo protocollo di intesa fra Gtt, il Gruppo Torinese Trasporti, e Trenitalia per il Sistema ferroviario metropolitano. Da questo accordo deriva la costituzione di un raggruppamento temporaneo di imprese, primo passo per la creazione della "newco", di una nuova compagnia che dovrà gestire in futuro il servizio. La Regione non entra direttamente nella società, ma mette a disposizione quaranta treni di sua proprietà e insieme al Comune di Torino darà vita ad un soggetto che si farà carico di stabilire gli indirizzi, l'Agenzia per la mobilità piemontese. Il documento prevede anche la realizzazione di alcune infrastrutture, dall'elettrificazione della linea Alba-Bra alle nuove stazioni della metropolitana di Torino. La

lettera firmata dai due amministratori pubblici (Vincenzo Soprano, di Trenitalia, e Walter Ceresa, di Gtt) prevede che entro giugno venga costituita una nuova società che, con affidamento diretto, gestirà, a partire dal 2017, i treni che effettuerà il servizio ferroviario nell'area della capitale piemontese, si tratta di oltre 6 milioni di treni-chilometro, per un periodo di 12 anni allungabile a 15.

Il Sistema ferroviario metropolitano

Il Sistema ferroviario metropolitano oggi copre l'area di Torino più alcune zone del cuneese e dell'astigiano. È gestito congiuntamente e in partnership da Gtt, il Gruppo Torinese Trasporti e Trenitalia su otto linee, con 93 stazioni servite grazie al completamento di 13 chilometri di infrastrutture ferroviarie nel nodo di Torino, 365 collegamenti giornalieri, un treno ogni 8 minuti in

ora di punta all'interno del passante di Torino. Le otto direttrici di traffico riguardano il cuneese con la Torino Stura-Bra, la Torino Stura-Fossano e la Alba-Bra-Cavallermaggiore.

Il Gruppo Torinese Trasporti

Gtt, il Gruppo Torinese Trasporti, è un'ex municipalizzata gestita da una società finanziaria che fa capo al Comune di Torino, la Fct Holding Srl. Il il Gruppo si occupa di trasporto non solo su ferrovia ma anche sulle autolinee urbane ed extraurbane, e opera nel trasporto a 360 gradi cioè attraverso la gestione dei parcheggi a pagamento, della segnaletica, e i servizi turistici (dalla navigazione sul Po all'ascensore della Mole Antonelliana solo per citarne alcuni).

Gtt e Trenitalia

I rapporti tra Gtt e Trenitalia

sono di lunga data e non sempre facili. Dal 2012 il Comune di Torino, per fare cassa, ha tentato di vendere il pacchetto azionario del 49% di Gtt per ben tre volte. La prima volta due furono l'offerta con "Arriva", il gruppo anglo-tedesco controllato da Deutsche Bahn si ritirò e Trenitalia presentò un'offerta respinta dal Comune (70 milioni contro i 110 richiesti); la seconda volta la gara andò deserta e l'ultima volta nell'autunno 2014 anche Trenitalia ha dichiarato il suo disinteresse per problemi di governance cioè se dal 49% si fosse salito almeno al 51% delle quote).

Sospesa la procedura da parte del Comune di Torino, Gtt ha guardato a lungo ai vicini lombardi e liguri per ipotizzare un'eventuale fusione con Atm Azienda Trasporti Milanesi del Comune di Milano, Trenord di Milano (ma di proprietà della Regione Lombardia e di Trenitalia) e Tpl, Trasporto



pubblico locale, della Liguria.

Ora invece Gtt e Trenitalia fissano un accordo per una gestione congiunta del servizio su ferrovia creando una nuova compagnia a cui, considerata la complessità strutturale del nodo metropolitano, Regione Piemonte e Comune di Torino hanno deciso andrà l'affidamento diretto delle linee, rimandando la gara ad un momento successivo. La definiscono "una strategia che consentirà una rinegoziazione anticipata del contratto stesso per il periodo che precederà l'affidamento tramite gare, per assicurare un miglioramento del servizio per poi ottenere, prima delle gare, un risparmio in termini economici".

E Cuneo?

La gestione del sistema metropolitano di fatto taglia fuori Cuneo e non solo, la Cuneo-Ventimiglia per cui si sta tanto dibattendo, la Mondovì-Ceva-Savona, ma anche la stessa Torino-Genova verso sud, al nord la Torino-Novara-Milano, la Torino-Ivrea-Aosta, che probabilmente saranno messe a gara separatamente, facendo quindi uno spezzatino di linee e di potenziali acquirenti che potrebbe fare sì che per recarsi a Novara da Cuneo bisognerebbe cambiare almeno due se non tre vettori. Già oggi non si riescono a integrare i biglietti tra treno ed autobus in provincia di Cuneo, difficile immaginare cosa porterebbe una tale divisione con soggetti diversi a gestire pezzi di tratte anche relativamente corte.

Una situazione che preoccupa il cuneese e lo scenario potrebbe peggiorare nel caso in cui nessuno partecipasse alle gare o se la partecipazione fosse solo una corsa al ribasso, in quanto il servizio potrebbe essere ridotto ai minimi termini. Il rischio che il servizio potrebbe peggiorare sotto tutti i punti di vista oggi è alto: probabilmente meno treni, meno efficienti, più costosi per il cittadino, e meno posti di lavoro. Si farà infatti concorrenza sul costo del lavoro, abbassando gli stipendi dei dipendenti e

magari il loro numero. Oggi la provincia di Cuneo, che ha visto perdere già molte funzioni e molti servizi all'interno delle ferrovie con i tagli alle linee del 2012, la chiusura del deposito di Cuneo e una netta perdita di produzione e di servizi, conta soltanto più circa 200 dipendenti in Ferrovia tra macchinisti, capotreni e controllori. Ed è presumibile che ci sarà probabilmente un taglio occupazionale, perché non è detto che tutto il personale sarebbe riassorbito da una nuova società.

Unica alternativa valida potrebbe essere quella di consentire alla costituenda nuova società torinese di poter partecipare ad alcune gare che si terranno sia nella zona a nord di Torino (Novara, Vercelli, Biella e Verbania) che nella zona meridionale (Cuneo, Asti e Alessandria).

Lombardia e Francia

A preoccupare il cuneese c'è anche l'esempio di Trenord in Lombardia, un'esperienza che ha fatto registrare in questi anni problemi proprio al servizio e ai cittadini. Il servizio, la puntualità, la pulizia, la manutenzione dei rotabili sono tutte peggiorate rispetto a quando c'era Trenitalia, tanto che contro Trenord è in atto una class action, la più grande azione risarcitoria collettiva mai avviata nel nostro Paese con oltre 6 mila richieste di risarcimento da parte dei pendolari.

Di contro c'è invece l'esperienza francese. In Francia sono tornati ad unire Rff, (Réseau ferré de France che è la proprietaria della rete ferroviaria), con Sncf (Société Nationale des Chemins de fer Français, la società ferroviaria) a livello nazionale (il corrispondente di Trenitalia e Ferrovie dello Stato) proprio perché la divisione a livello regionale ha dimostrato il peggioramento del servizio e molti problemi. La divisione regionale nel corso degli anni ha portato a più spese e un servizio peggiore per il cittadino e ora i francesi se ne sono accorti.

Massimiliano Cavallo

Una tesi di laurea sulla linea ferroviaria montana e gli esempi tedeschi e austriaci

Anche i Comuni snobbano la Cn-Nizza

Cuneo - La Cuneo-Nizza-Ventimiglia approda alle aule universitarie. Quelle dove s'è laureato Karl Krähmer, originario di Monaco di Baviera. La sua tesi analizza il caso delle valli Vermentina, Roya, Bévera e Paillon attraversate dalla ferrovia. Non solo politiche dei trasporti ma la gestione di un territorio variamente offeso. Dallo spopolamento, anche se dati recenti indicano un'inversione di tendenza per il versante francese. Dalle seconde case, vuote per gran parte dell'anno, con un boom edilizio a Limone (1064% di alloggi in più tra 1951 e 2001) e a Vernante (più 135%). Dall'abbandono dell'agricoltura a seminativo e dei castagneti e la parallela espansione di un bosco di basso valore ecologico. Da un generale degrado del paesaggio e del patrimonio.

E patrimonio prezioso è la Cuneo-Nizza, caso di "progettualità europea ante litteram" dal quale gli amministratori degli ultimi 30 anni non hanno però tratto esempio alcuno. Rilancio del territorio in ottica so-

stenibile e rilancio della linea devono allora procedere insieme, sostiene Krähmer. Con ricadute per il benessere di abitanti e turisti. Se con il treno si scendesse facilmente a fondovalle, la vita in montagna non sarebbe più una scelta eroica. Fatto sta che gli stessi comuni montani poco considerano il tesoro di cui dispongono: "La promozione è piuttosto superficiale" con blandi accenni sui siti internet ma nessuna enfasi sul valore del treno. Alcuni comuni, come Limone, lo ignorano del tutto. Pure la segnaletica "è incompleta e spesso di qualità mediocre": ben pochi, nelle stazioni, gli inviti alla visita dei paesi e quasi nulle nei paesi le indicazioni per la ferrovia, come se le voltassero le spalle.

Capitolo dolente quello dei progetti finiti nei cassetti. Tra Interreg, Alcotra, Calipso e Piani integrati transfrontalieri un po' tutti gli enti, dalla Regione ai parchi alle comunità montane, si sono esercitati nell'almanaccare i sogni usando i soldi dei cittadini. Ma "con risultati reali pressoché nulli, e anzi un

parallelo grave peggioramento del servizio" ferroviario, com'è sotto gli occhi di tutti. Il motivo è duplice, secondo Krähmer: da un lato la perdurante "priorità alla mobilità su gomma" in barba all'Europa. Tanto che nel Piano territoriale regionale del 2008 tutti i progetti "riguardano ampliamenti o costruzioni di strade mentre nessuno è per trasporti sostenibili". Dall'altro, perché dal più piccolo comune alla Regione, lavorano sconsiderati e ignorano l'uno quel che fa l'altro.

Chiudono lo studio una galleria di buone pratiche austriache e tedesche dove le ferrovie montane prosperano pur in tempo di crisi. E una proposta di redistribuzione delle corse treno e bus nelle valli tra Cuneo, Nizza e Ventimiglia. Anche perché, annota Krähmer: "Lo stanziamento dei 29 milioni è puntuale sulla manutenzione. Mentre spicca la continuata assenza di un piano territoriale complessivo transfrontaliero" che dia futuro a ferrovia e vita nelle valli.

Luigi Urru