



COMITATO REGIONALE DEGLI UTENTI FERROVIARI DELL'EMILIA ROMAGNA (C.R.U.F.E.R.)

Costituenti: Comitato per la Ferrovia Porrettana – Associazione Utenti BO-VR – Unione Pendolari Piacentini
Utenti BO-MO-MN - Utenti BO-Portomaggiore – Comitato Direttissima – Comitato Pendolari RE - UTP Utenti Trasporti Pubblici
Cittadinanzattiva - Associazione Bologna-Vignola – Federconsumatori - Comitato Pendolari AV Bologna-Firenze
Comitato Pendolari RomBO - Comitato Pendolari Ferrara-Bologna - Codacons

Sede provvisoria: c/o Agenzia Trasporti Pubblici della Regione Emilia Romagna - Viale A. Moro n.30 – 40127 BOLOGNA

PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI 2010-20 LE VALUTAZIONI DEL CRUFER

Il documento preliminare del PRIT 2010-20 introduce la corposa materia con un'affermazione spesso ricorrente nei documenti programmatici: *“una nuova stagione in cui il trasporto ferroviario assume una nuova centralità per le persone e per le merci”*. Un'affermazione di principio e un obiettivo per la politica dei trasporti della Regione Emilia Romagna (RER) che trova la scontata condivisione del CRUFER. Una programmazione ambiziosa che deve fare i conti con le percezioni dei cittadini, a contatto con una realtà quotidiana che a volte contraddice gli obiettivi dichiarati.

Pienamente condivise dal CRUFER quelle parti del PRIT che indicano un maggiore impegno per l'incremento della **mobilità sostenibile** e dello **sviluppo del TPL**. Uno sviluppo vanificato nei fatti dagli imponenti investimenti dei “privati” per strade ed autostrade, che riescono a condizionare le scelte della politica relegando ad utopia le “priorità” del trasporto pubblico. Le opere già finanziate o in corso di esecuzione testimoniano lo squilibrio degli investimenti, troppo sbilanciati a favore del trasporto su gomma privato. Di seguito un parziale ed illuminante esempio:

INFRASTRUTTURA	LUNGHEZZA	COSTO OPERA
CISPADANA (Reggiolo-Ferrara)	67 km	1.100 mln/€
Bretella CAMPOGALLIANO-SASSUOLO	15 km	506 ¹ mln/€
PASSANTE NORD di Bologna	42 km	1.400 ² mln/€
3° Corsia RIMINI NORD-CATTOLICA	29 km	462 mln/€
		(tot. 3.468 mln/€)

(¹) costo 2003: 285 mln/€

(²) costo 2003: 785 mln/€

Finanziamenti per importi non confrontabili con il trasporto pubblico. Unica eccezione, le cospicue risorse per le infrastrutture dell'Alta Velocità, 44 miliardi di euro a carico dei contribuenti, spalmati sui bilanci dei prossimi 60 anni. Un ingente investimento sostenuto dalla collettività che, come nella peggiore tradizione, preannuncia utili per l'AV “privata” di Montezemolo. Ancora lontani i “benefici indotti” per il sistema ferroviario regionale, promessi a più riprese da FS, che invece continua a subire il proprio ruolo subalterno. Esempio quanto accaduto sulla Bologna-Firenze dove la linea storica, pur liberata dai treni *Eurostar*, riesce a fatica a mantenere le tre coppie di regionali precedenti, mentre eventuali incrementi sono demandati alle regioni Toscana ed Emilia Romagna. Gli acquisti di nuovi treni pendolari, più volte promessi da Trenitalia e Regione, devono scontare ritardi, ricorsi e umori della politica. A questo ora si aggiunge anche la riduzione dei trasferimenti operato dal Governo con il taglio dei finanziamenti. Per il trasporto pubblico un mero ruolo di “ruota di scorta” dell'auto privata.

(segue)

- **Trasporto persone su rotaia:** l'Emilia Romagna sta pagando un prezzo altissimo alle esigenze dell'Alta Velocità, attivata ad infrastrutture incomplete e in forte ritardo. Per il nodo di Bologna Centrale, ancora a capacità ridotta per la presenza dei cantieri, sono poi da prevedere ulteriori disservizi da settembre 2011, con l'aggiunta di altri 50 treni AV privati. Nonostante le promesse dell'AD Moretti/FS la stazione di Bologna, ancora oggi nodo strategico dei collegamenti ferroviari regionali e nazionali, rappresenta per i servizi all'utenza il fanalino di coda di "Grandi Stazioni".
- Il ritardo dei cantieri e delle forniture di nuovi treni pendolari producono non semplici disservizi, ma un progressivo decadimento dei collegamenti, sempre più condizionati da fattori permanenti che ne minano il livello di qualità:
- aumento dei tempi di percorrenza
 - inaffidabilità del materiale rotabile troppo obsoleto
 - treni sempre più corti per indisponibilità di carrozze
 - guasti cronici a porte, climatizzazione, ecc.
 - guasti diffusi ad obliterate e emettitrici di biglietti
 - pulizia interna ed esterna delle vetture insoddisfacente
- **Trasporto merci su rotaia:** la dismissione progressiva di *Cargo* da parte di FS dimostra il disimpegno del gruppo verso il settore. La lodevole strategia di RER di incentivare tale modalità non appare sufficiente al recupero di quote di merci dalla strada alla rotaia, oggi largamente orientata all'uso della gomma. Una diretta conseguenza della scelta operata dai privati con imponenti investimenti nella logistica e nelle infrastrutture.

Il taglio dei trasferimenti da parte del Governo al trasporto ferroviario regionale si aggiunge alle inefficienze e alla qualità insufficiente del servizio attuale. Un sistema che non può reggere anche tagli consistenti alle corse e incrementi tariffari. Nelle condizioni date, il CRUFER ritiene che vada rivista la politica di RER di incremento numerico dell'offerta, puntando in questa fase ad un aumento della qualità del servizio, per cui esistono ampi margini di intervento. In questo ambito, deve uscire allo scoperto la reale potenzialità di FER a svolgere il proprio ruolo di gestore ferroviario. Su alcune linee della Regione il livello dei servizi di FER è ancora sotto la soglia minima e lontano dagli standard della stessa Trenitalia. Se FER deve rispondere al ruolo previsto dalla Regione, si rende necessario dotare l'impresa delle necessarie risorse economiche e manageriali, oggi evidentemente inadeguate.

A parere del CRUFER, l'affermazione di priorità per il TPL deve poter contare su scelte politiche più nette di quelle introdotte finora. Assegnare la priorità al trasporto pubblico può significare anche una maggiore resistenza alle lusinghe degli investitori "auto-stradali". Occorre una politica che sappia attivare maggiori finanziamenti per il trasporto pubblico, ricorrendo anche a forme di finanziamento dirette, attraverso il recupero delle accise sul carburante o una tassa di scopo. Un servizio pubblico efficiente è da tempo una necessità. Non solo per gli utenti del trasporto pubblico, ma di tutti i cittadini, proprio per non far confluire sulla strada anche gli utenti del TPL.

Bologna, 5 ottobre 2010