



I tecnici del ministero alle Infrastrutture starebbero preparando la controproposta alle richieste della Puglia. Ma al momento non c'è nulla di concreto

I consumatori pronti al «rimborso di massa»

TRENI DI RABBIA
Da dicembre 2011 la Puglia è tagliata fuori dai grandi collegamenti ferroviari

Scaduti i 90 giorni in cui lo Stato avrebbe potuto ripristinare il servizio tagliato. Ora si va al Tar

Voci non confermate parlano di tecnici ministeriali al lavoro per cercare di ammorbidire la linea di Trenitalia sui collegamenti a lunga percorrenza da e per la Puglia, con particolare riferimento a quelli della fascia notturna. Ma per quanto si tenti di cavarne un ragno dal buco, l'unica ipotesi che sembra al momento allo studio pare proprio quella che Vendola e Minervini hanno rigettato come irricevibile: ripristino di due collegamenti diretti (senza scalo a Bologna) nella fascia notturna, ma con un'offerta di treni minore (da quattro a tre) rispetto a quella attuale.

Di fronte a questa prospettiva, resta in piedi il fronte del contenzioso che, tra le altre cose, contempla anche la class action intentata, insieme alla Regione, dalla Consulta regionale dei consumatori. Proprio in queste ore scadono i 90 giorni dall'atto con il quale Trenitalia è stata diffidata a ripristinare condizioni di servizio corrispondenti a quelle normalmente richieste al gestore di un servizio pubblico importante come quello dei trasporti. I 90 giorni, stando a quanto prevede la legge in materia, sarebbero dovuti servire al titolare della rete, ovvero lo Stato, per controdedurre rispetto alle dettagliate accuse

mosse dai Consumatori. Accuse che, in qualche maniera, hanno avuto un'ulteriore conferma nel dossier inviato il mese scorso all'attenzione del ministro alle Infrastrutture, **Corrado Passera**. Le controdeduzioni non sono arrivate. Questo, ovviamente, non impedisce allo Stato, attraverso il concessionario del servizio, di mettere in atto le procedure per porre riparo al danno provocato dal taglio dei treni. La scadenza dei 90 giorni, invece, legittima i promotori della class action a intraprendere le azioni conseguenti. Il passaggio, per adempiere il quale comunque ci sono nove mesi di tempo, è il ricorso al Tar.

«Non è - spiega l'avvocato **Antonio Pinto**, che della class action è uno degli ispiratori - un normale ricorso al Tar come quelli di cui normalmente sentiamo parlare quanto agli atti amministrativi. In questo caso, ai giudici amministrativi si chiede subito una valutazione di merito al fine di attivare procedure inibitorie della condotta considerata lesiva per gli utenti del servizio. La class action, qualora il Tar riconoscesse le ragioni dei ricorrenti, servirebbe insomma a ripristinare condizioni di servizio rispettose delle reali esigenze, in termini qualitativi e quantitativi, dei viaggiatori».

Tre domande al ministro Corrado Passera al momento ancora in attesa di risposta

Tre domande per una risposta che tarda ad arrivare. La Puglia che vuole avere pari dignità e pari opportunità nella strategia dei trasporti su ferro attende lumi dal governo nazionale e in particolare dal ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Corrado Passera.

Dopo aver dato un'occhiata alla salve di treni che parte da Est per arrivare a ovest, nel Nord Italia, e sulla dorsale tirrenica collega Napoli e Roma con le principali destinazioni settentrionali, l'assessore regionale ai Trasporti, **Guglielmo Minervini**, e il presidente della giunta regionale, **Nichi Vendola**, si chiedono e chiedono al ministro.

1) In quali parti dell'Italia, attraverso il servizio universale vengono pagati servizi assimilabili in tutto a quelli a carattere prevalentemente regionale?

2) Come mai e se appartiene al governo la scelta, definita strategica, dell'hub & spoke,

ovvero della fermata obbligatoria dei treni della dorsale Adriatica a Bologna? E come mai tale scelta, definita strategica a livello nazionale, non vale per tutti vista la frequenza di treni diretti che viaggia sulla dorsale Tirrenica?

3) Com'è possibile che, vista l'annunciata politica di razionalizzazione della rete e miglioramento del servizio di trasporto sull'intero territorio nazionale ci sono zone d'Italia dove il servizio universale è sostanzialmente coperto a sua volta dall'offerta del servizio a mercato?

Legenda: il servizio universale è quello garantito da treni meno veloci e per i quali il costo del biglietto è in parte coperto dai soldi che lo Stato, proprietario della rete, passa a Trenitalia quale società concessionaria del servizio pubblico. L'offerta a mercato è invece quella dei treni più veloci, per i quali il prezzo del biglietto viene pagato interamente dai viaggiatori.

[g. arm.]

