

Bozza di un'iniziativa

«Salva i treni navetta per automobili – Salva i treni notturni» A favore del potenziamento dei collegamenti ferroviari intereuropei

Qui di seguito vengono presentati *sedici moduli* per una campagna che ha l'obiettivo di salvare i treni notturni e i treni navetta per il trasporto di automobili nonché a favore di collegamenti ferroviari ottimali in tutta Europa. I moduli sono stati creati in base a discussioni svoltesi durante l'incontro del gruppo di esperti ferroviari «Bürgerbahn statt Börsenbahn» (BsB; *Una ferrovia dei cittadini invece che una ferrovia della Borsa*) del 5 luglio 2014 a Fulda, a diversi dibattiti con il consiglio aziendale di DB ERS (DB European Railservice), tenutisi a fine luglio e inizio agosto 2014 tra l'altro ad Amburgo e Dortmund e nell'ambito dell'alleanza «Bahn für Alle» (*Ferrovia per tutti*).

1

Il progetto è nato in seguito all'eliminazione strisciante, da tempo in corso, dei treni notturni della rete ferroviaria tedesca ed europea e alle attuali decisioni – decisioni note al pubblico e a noi nonché decisioni interne — che sfoceranno nell'abbattimento quasi completo dei treni notturni in Germania e anche in quasi tutta l'Europa, perlomeno per quanto riguarda i treni notturni transnazionali. Uno speciale aspetto è costituito dal colpo di scure già in via di realizzazione, dato dalla Deutsche Bahn AG ai treni navetta per il trasporto di automobili. A ciò si aggiunge la progressiva eliminazione dei tradizionali collegamenti ferroviari europei.

2

Questo sviluppo è controproducente sotto *tre punti di vista*.

Per *primo* contraddice gli obiettivi della *protezione del clima e di una politica sostenibile dei trasporti*. La politica ufficiale dei trasporti a livello federale (tedesco) e a livello dell'Unione Europea attesta alla ferrovia lo stato di mezzo di trasporto più sostenibile tra tutti quelli motorizzati. Dovunque si postula la necessità di potenziare il traffico su rotaia. Però quello che avviene è il contrario e in modo particolarmente evidente per quanto riguarda i treni notturni e i collegamenti ferroviari europei.

Per *secondo* tale processo di abbattimento è in lampante contrasto con l'obiettivo, ufficialmente dichiarato dell'Unione Europea e dei suoi Stati membri, di contribuire a far «crescere insieme l'Europa» tramite una fitta rete di collegamenti e flussi di traffico. In realtà, per quanto riguarda il trasporto su rotaia, si sta verificando in misura crescente una *scissione dell'Europa*.

Per *terzo* questa politica distruttiva si contrappone all'obiettivo di contribuire al risanamento delle società ferroviarie a livello europeo. Questa politica minaccia di eliminare una solida

componente del traffico su rotaia, una componente che lo caratterizza da oltre 150 anni e che, in effetti, è diventata il vero e proprio marchio distintivo e la caratteristica identificante per la circolazione ferroviaria. Basta ricordare le leggende che sono nate intorno ai grandi treni europei in generale e intorno ai treni notturni («Orient Express», «Flèche d'or») in particolare; vedi le loro espressioni letterarie («Treno di notte per Lisbona»). Il colpo di scure in questo settore è **negativo per i viaggiatori** e **per i risultati economici**. Da **sondaggi** condotti tra gli utenti dei treni notturni e dei treni con trasporto di autovetture è risultato che se la Deutsche Bahn AG procederà come previsto, perderà per sempre gran parte della sua attuale clientela: il 100% di quella dei treni navetta per il trasporto di automobili, il 75% di quella dei treni notturni. Le conseguenze negative dell'eliminazione di interi rami aziendali, come quelli dei treni per autovetture e dei treni notturni, anche per quanto riguarda il risultato economico della Deutsche Bahn AG alla fine saranno notevolmente maggiori dei — presunti! — attuali risultati economici negativi di questi stessi rami.

3

È necessario *connettere* il nuovo abbattimento sopra descritto dei collegamenti europei, dei treni navetta per il trasporto di automobili e di quelli notturni, *con la politica generale del colpo di scure in tutte le ferrovie europee*.

Per quanto concerne le ferrovie, negli ultimi decenni si sono eliminati, letteralmente «treno dopo treno», quei segmenti che da oltre 100 anni erano stati considerati i componenti elementari di una rete ferroviaria unitaria.

Ad esempio in Germania (Bundesbahn/Reichsbahn e Deutsche Bahn AG) si tratta di quanto segue: dismissione dei treni postali (1994/95), dismissione del trasporto di collettame (2^a metà degli anni 1990); soppressione dell'Interregio (2001/2002); spostamento su strada dei servizi di trasporto dei bagagli (fine degli anni 1990); cessazione della presenza di personale agli sportelli di migliaia di stazioni (un processo continuo iniziato a metà degli anni 1980, poi accelerato dalla riforma delle ferrovie del 1994); cessazione dei servizi di trasporto affini alla ferrovia, come la navigazione sul Lago di Costanza, e vendita delle quote delle linee di navigazione marittima verso la Scandinavia (Scandlines; 2005); esternalizzazione tra l'altro del trasporto merci (dalla fine degli anni 1990); abbattimento della rete soprattutto delle diramazioni regionali («linee secondarie»; nel periodo dal 1994 al 2013 la lunghezza della rete ferroviaria utilizzata è stata ridotta di 7000 km).

In particolare se i treni notturni spariscono del tutto o quasi, il sistema delle ferrovie subirà un ulteriore declassamento qualitativo e un nuovo indebolimento della già raggiunta posizione di nicchia.

4

L'abbattimento dei traffici su rotaia, sopra descritto, è in evidente contrasto con il sistematico **potenziamento del traffico aereo intereuropeo** e anche con l'incremento dei voli nazionali nella maggior parte degli Stati membri europei di una certa estensione

territoriale. In Germania tra il 1994 e il 2013 i voli interni sono aumentati di circa il 70%, mentre i trasporti di persone a lunga distanza su rotaia sono rimasti stagnanti. Infatti la crescita dei traffici aerei viene favorita e sovvenzionata (esenzione d'imposta per il cherosene) in misura notevole da una specifica politica dei trasporti; i voli internazionali sono esclusi dall'applicazione dell'IVA; la stragrande maggioranza degli aeroporti viene sovvenzionata dalla mano pubblica).

Eppure il trasporto aereo, oltre a quello delle autovetture e degli automezzi pesanti, è quello che più contribuisce all'emissione di gas serra.

5

Non è primariamente «il mercato» (domanda carente ecc.), il motivo per cui i treni notturni vengono spinti su un binario morto. ***In gran parte è anche la politica dei dirigenti della Deutsche Bahn AG che contribuisce a dare un colpo di scure a questo segmento.*** Questi dirigenti negli ultimi tempi hanno sistematicamente ridotto il numero di treni notturni. I vagoni sono vecchi e la loro manutenzione lascia alquanto a desiderare; ciò causa un'usura precoce (ad esempio nel caso dei vagoni a due piani). ***Negli ultimi tempi ci sono state anche molte singole decisioni e «casi fortuiti» che hanno comportato l'allontanamento di centinaia di migliaia di viaggiatori dai treni notturni e da quelli per il trasporto di automobili.***

A questo proposito si può redigere una lista di domande in parte estremamente imbarazzanti; ad esempio: «Perché le carrozze ristorante sono state eliminate sistematicamente e in tutta fretta non appena la gestione è passata da Mitropa a BD ERS, cosa che ha rappresentato una cesura qualitativa?¹ — Quali conseguenze riconoscibili ha avuto ciò per la domanda?» – «Perché recentemente per un bel po' di tempo non era possibile prenotare dalla Scandinavia i treni navetta della Deutsche Bahn AG per il trasporto di automobili?»

6

L'obiettivo è quello di avviare nella seconda metà del 2014 ***una campagna di ampie dimensioni contro la politica del colpo di scure*** con lo scopo di sviluppare una politica ferroviaria alternativa e offensiva in questi campi.

I ***sostenitori di una tale campagna*** attualmente sono i membri del consiglio aziendale e altri dipendenti della DB European Railservice (DB ERS), una controllata della Deutsche Bahn AG, l'iniziativa «Bürgerbahn statt Börsenbahn» (BsB) e l'alleanza «Bahn für Alle».

A loro si potrebbero affiancare il sindacato alimentari-beni voluttuari-ristorazione NGG, i membri del sindacato ferrovia e circolazione EVG o l'iniziativa ancorata nell'EVG e chiamata

1 Esistevano piani pomposamente annunciati di sostituire le carrozze ristorante con la cosiddetta paninoteca (1/3 delle carrozze cuccetta trasformate in bistrò). Però invece delle 30 paninoteche annunciate, due di esse sono ospiti stabili nell'officina riparazioni.

«Bahn von unten» (*Ferrovia dal basso*). Eventualmente anche singoli alleati di «Bahn für Alle», ad esempio la commissione sindacale settoriale «Bahntechnik IG Metall».

È auspicabile che iniziative e individui di altri paesi europei vengano integrati fin dall'inizio in questa campagna. I primi contatti informali sono già stati avviati con l'Italia, l'Austria e la Danimarca. Sarebbe opportuno invitare tutti ad un incontro già nell'autunno 2014 in modo da mettere in piedi un tale coordinamento.

7

Il 24 settembre 2014 ***davanti alla Bahntower a Berlino si terrà un'azione di protesta contro la cessazione del servizio di treni navetta per il trasporto di automobili e dei treni notturni***, organizzata dai membri del consiglio aziendale e altri dipendenti della DB ERS e sostenuta possibilmente da un'ampia partecipazione delle forze citate a punto 6, questa azione costituisce il primo evento dell'agognata campagna.

8

A ***livello parlamentare (Bundestag)*** finora è programmato quanto segue: nell'ambito della Commissione Traffico ci dovrebbe essere un'audizione sul tema treni navetta per il trasporto di automobili/treni notturni. Il partito tedesco Die LINKE avrà approntato entro la fine di agosto una mozione parlamentare sullo stesso tema, che proporrà nel medesimo mese di settembre al Bundestag e che inserirà nell'ordine del giorno di un dibattito plenario. Ciò dovrebbe indurre anche altri partiti, ad esempio Bündnis 90/Die Grünen e probabilmente anche la SPD, a prendere pure iniziative parlamentari a tale scopo. Altre iniziative parlamentari dovrebbero essere prese in considerazione.

9

Inoltre si dovrebbe verificare in che misura si possano proporre mozioni simili al ***Parlamento europeo***. In tal senso si dovrebbe pure rivolgersi al Presidente della Commissione Trasporti del Parlamento europeo, Michael Cramer, e pregarlo di sostenere l'impegno per il mantenimento dei treni notturni e per il potenziamento dei collegamenti ferroviari in tutta Europa.

10

Si sta verificando in che misura ***si possano convincere alcune personalità eminenti ad adoperarsi per la causa*** esprimendosi sul tema e impegnandosi a favore dell'iniziativa. Personalità del mondo dell'arte, dello spettacolo, della politica ecc. Sono stati citati i primi

nomi di personaggi tedeschi. Pascal Mercier («Treno di notte per Lisbona») sarebbe un nome internazionale ideale.²

11

Si dovrebbero fare particolari sforzi per allacciare **buoni contatti con i media** in modo da piazzare nei media, anche nelle pagine culturali, dei buoni articoli che sostengono l'iniziativa e i rispettivi progetti in merito. Sul tema sono comparsi già i primi articoli, tuttavia, — vedi «Süddeutsche Zeitung» all'inizio di luglio — in parte con un diffuso tono distruttivo. Si richiama alla memoria il fatto che il progetto «basta con le carrozze ristorante negli ICE» annunciato circa una dozzina di anni dall'allora capo delle ferrovie tedesche, Mehdorn, alla fine dovette essere bloccato. Una delle cause erano state proprio le grida d'indignazione apparse su molti media, ad esempio anche sulle pagine culturali di grandi quotidiani. Pure allora il management delle ferrovie aveva presentato degli «studi» che volevano dimostrare la fondamentale ineconomicità delle carrozze ristorante.

12

Le colleghe e i colleghi di DB ERS hanno già iniziato a sviluppare il materiale per la campagna. Si dovrebbero prendere in considerazione **altre azioni spettacolari**. Si potrebbe anche pensare ad azioni da fare durante l'ultima corsa di un determinato treno (come nel 2008; alla fine con esito positivo). Naturalmente sarebbe meglio intervenire prima. Spettacolari **«ispezioni» in treni notturni** prima della loro partenza o all'arrivo; distribuire con l'occasione volantini ai viaggiatori?

13

Il **tema dei posti di lavoro** dovrebbe assumere un ruolo centrale in una tale campagna. Nel complesso si tratta di circa 1000 persone solo in Germania (550 presso la DB ERS; le altre nell'indotto — tutte nel campo dei servizi). Si aggiungono altri posti di lavoro nel campo della manutenzione e delle fabbricazione di vetture. Nell'ambito della campagna si dovrebbe fare di tutto per far fronte alla «tattica dei piccoli passi», che il management della DB AG sembra adottare, e mostrarsi solidali con le colleghe e i colleghi della DB ERS, rispettivamente coinvolti. Ad esempio alla fine del 2014 dovrebbe essere chiusa la sede di Dortmund della DB ERS. Colleghe e colleghi si difenderanno contro la chiusura, un'azione che deve essere supportata dall'iniziativa.

² Caratteristico a proposito è il caso di Manolis Glezos. Glezos è una specie di eroe nazionale in Grecia perché, da giovane, il 30 maggio 1941, dopo l'ingresso delle truppe nazionalsocialiste ad Atene, strappò la bandiera con la svastica dall'Acropoli. Glezos, ora 91enne, è stato eletto nel maggio 2014 nel Parlamento europeo nella lista della coalizione della sinistra radicale Syriza. Per motivi di salute Glezos non può viaggiare in aereo. Siccome sono stati eliminati i collegamenti ferroviari notturni prima esistenti e sono stati diradati i collegamenti ferroviari intereuropei, ora Glezos ha bisogno del doppio o triplo tempo di quanto avveniva negli anni dal 1970 al 1990 per viaggiare da Atene a Strasburgo e partecipare alle sedute del Parlamento europeo.

Per il resto il tutto va considerato parte del massiccio abbattimento di posti di lavoro che la Deutsche Bahn AG sta conducendo in grande stile dal 1994 con un dimezzamento del personale delle ferrovie. A questo proposito si dovrebbe allacciarsi al termine «buon lavoro» sviluppato dall'IGM (sindacato dei metalmeccanici) e dal DGB (sindacato unitario tedesco). In questo campo il termine va perfettamente a pennello.

14

Il futuro in parte si trova nel passato. ***C'era già una buonissima rete di treni notturni*** — ad esempio anche al momento dell'inizio della riforma nel 1994. Allora Andreas Kleber aveva raccolto già del materiale impressionante. Da parte dei responsabili delle ferrovie dello Stato e rispettivamente della Deutsche Bahn AG erano arrivate anche idee interessanti per la loro commercializzazione, tra cui anche la creazione di tariffe convenienti. Cosa che aveva dato risultati chiaramente positivi.

Questo materiale dovrebbe essere presentato con una certa intensità e usato in una tale campagna. L'argomentazione: «Ma tutto ciò c'è già stato — e ha funzionato» ha un effetto spesso più convincente di proposte sviluppate «a tavolino».

15

In linea di principio tuttavia si tratta dello sviluppo e della ***presentazione offensiva di un concetto alternativo per la circolazione di treni notturni in tutta Europa*** e per collegamenti ferroviari europei alle attuali condizioni tecniche e politiche del settore dei trasporti. C'è un notevole potenziale per i segmenti dei trasporti su rotaia qui trattati. Lo documenta anche un nuovo studio dell'UIC sulle chance della circolazione di treni notturni³. Oggi, diversamente da quanto avveniva 20 e più anni fa, le nuove tratte per l'alta velocità possono essere in parte integrate in questa nuova concezione. Tuttavia tale concezione, come divulgata in particolare nello studio UIC citato, dovrebbe essere analizzata nei particolari per verificarne la fattibilità. Tra l'altro i redattori di questo studio ritengono che i costi infrastrutturali per questo tipo di traffici notturni — con utilizzo delle tratte dell'alta velocità — costituiscono fino al 70 per cento di tutti i costi di esercizio. In primo luogo dobbiamo fare pressioni in modo che i collegamenti notturni tradizionali vengano mantenuti o riattivati. Inoltre si deve verificare se si possono ridurre i compensi per le tratte in caso di traffico ferroviario notturno.

Il Campionato europeo di calcio, che si svolgerà in 13 paesi nel 2020, potrebbe rappresentare un interessante appuntamento a data fissa per sottolineare la necessità di un tale sistema di treni notturni in tutta Europa e il suo potenziamento.

3 UIC-Study Night Trains 2.0 – New Opportunities by HSR? Full Report by UIC-International Union of Railways, senza anno (primavera 2014). Vedi anche: Heinz Högelsberger, Reisebericht: Nachtzüge in Europa – Status quo. Viel Raum für Verbesserungen (Rapporto di viaggio: treni notturni in Europa - Status quo. Molto spazio per miglioramenti), in: Regionale Schienen (Rotaie regionali) 5/2013.

16

Esiste poi l'offerta della redazione di Lunapark21, **di pubblicare un numero speciale di LP21** dedicato ai treni notturni, alla loro storia, alla politica del colpo di scure della DB AG e alla concezione alternativa⁴. Si dovrebbe verificare se c'è un partner alleato (o più di uno) per la pubblicazione di un tale numero della rivista.

*Winfried Wolf, collaboratore scientifico del Membro del Bundestag Sabine Leidig
9 agosto 2014*

4 Vedi il fascicolo attuale Lunapar21 Extra08-09 sul tema "20 anni di riforma delle ferrovie - 20 anni Stoccarda 21"; fascicolo realizzato in base a un modello simile in cooperazione con le iniziative e le organizzazioni che avevano organizzato la conferenza a Stoccarda a fine aprile 2014.