

# L'E45 diventerà un'autostrada. E sarà a pagamento

RO. RO.  
ROMA

Se c'è un progetto che ha unito destra e sinistra in questi anni, a livello nazionale e locale, è la trasformazione della superstrada E45 (Orte-Ravenna) in autostrada e il suo prolungamento fino a Mestre. Il proposito di ammodernamento rientra nell'ambito della realizzazione del corridoio Ten-T di viabilità autostradale ed è stato approvato ieri dal Cipe e annunciato dal presidente del Consiglio Enrico Letta. «È un nodo stradale dei più importanti - ha detto il premier -. È una decisione molto importante si tratta di una di quelle trasversali del nostro Paese sempre rimasta indietro rispetto alle priorità». Il per-

corso di 396 chilometri attraverserà Lazio, Umbria, Toscana, Emilia-Romagna e Veneto, interessando undici province e 48 comuni. Oltre al potenziamento della E45 è prevista ex novo la realizzazione dell'itinerario autostradale denominato E55 «Nuova Romea».

L'investimento complessivo è stimato in 9 miliardi di euro, gran parte dei quali saranno anticipati dai privati (il progetto a lungo sul tavolo è quello della Gesip) attraverso un project financing da scontare poi con la concessione sul pedaggio autostradale. Perché tra le novità della trasformazione, come specificato dal ministro Maurizio Lupi, c'è proprio il pedaggio con il sistema multi lane free-flow, privo, cioè, di caselli. Si

tratta di un sistema sperimentale. I veicoli dovranno essere muniti di un dispositivo di bordo, simile al Telepass, che registrerà il passaggio consentendo il pagamento elettronico relativo alla distanza effettivamente percorsa (pay-per-use).

L'annuncio di Letta, comunque, è stato accolto con favore da tutte le forze politiche, con la sola eccezione, a livello regionale del consigliere umbro dell'Italia dei Valori dell'Umbria

...  
**Lo ha annunciato Letta 9 miliardi di investimento con il fallimentare project financing**

Oliviero Dottorini.

Ma che cosa comporterebbe la trasformazione della superstrada in autostrada? Il progetto del ministero delle Infrastrutture ricalca in buona parte quello presentato nel 2005 da Vito Bonsignore e Francesco Caltagirone. Un progetto invasivo non solo per la realizzazione di una autostrada nuova tra Ravenna e Mestre (a ridosso del Delta del Po) ma anche per l'ampliamento della sede stradale dell'attuale E45. La larghezza della strada passerebbe dagli attuali 13 metri ai 23 e considerando le scarpate e gli ingombri si raggiungerà un'ampiezza media superiore ai 40 metri. Al momento la superstrada lambisce alcune città e centri abitati (come la città di Deruta). L'idea, dunque, sa-

rebbe quella di creare un passaggio, circa 40 chilometri, su un'altra sede. L'opera così concepita predeverà la necessità di attivare cave per oltre 2 milioni di metri cubi di materiali e la realizzazione di un'area di cantiere ogni 20 chilometri.

I soldi necessari, come detto, saranno reperiti attraverso la modalità del project financing. Nel progetto Bonsignore-Caltagirone erano la metà. In questo molti di più. Il fatto è che in Italia il project financing è già stato sperimentato con la costruzione dell'Alta Velocità. Con il risultato che alla fine l'opera è stata pagata quattro-cinque volte più del dovuto. Non dai privati, che con questo tipo di contratto non rischiano nulla, ma dai contribuenti.

VLADIMIRO FRULLETTI  
vfrulletti@unita.it

È vero che è stata tutta colpa del cronista irlandese, ma visto che il termine oramai era stato politicamente sdoganato il presidente della Toscana, Enrico Rossi, ieri non ha avuto remore a spiegare che s'era rotto «le palle». Forse anche perché non sono d'acciaio, ma Rossi di buon mattino, sulla propria pagina Facebook, scrive che gliene ha frantumate la situazione in cui sono costretti a viaggiare i pendolari sui treni regionali e interregionali. Colpevoli Trenitalia e governo. Motivo l'eccessiva attenzione all'Alta Velocità e la scarsa propensione a garantire gli investimenti necessari a tutto il resto del trasporto su ferro. Uno sfogo (che incassa in poche ore più di 1300 «mi piace») suscitato dall'idea, lanciata l'altro giorno dall'ad di Fs Mauro Moretti, di risolvere il problema dell'affollamento dei treni diversificando il costo dei biglietti. Viaggi più cari per quei pendolari che devono spostarsi nelle ore di punta, meno costosi nel resto della giornata. In verità Moretti ha anche aggiunto che stesso risultato si potrebbe ottenere cambiando gli orari di ingresso e uscita da scuole, università, uffici, aziende in modo tale da non costringere tutte (o quasi) le persone a uscire e rientrare a casa nelle solite fasce orarie. Ma certo la proposta di una differenziazione nel prezzo dei biglietti per disincentivare l'uso del treno nelle ore di punta per Rossi è assolutamente indigeribile. Soprattutto di fronte al fatto che Fs, scrive, «nel 2012 utili per 380 milioni derivanti dall'Alta Velocità». Soldi che il governo dovrebbero costringere Fs ad usare anche per far viaggiare meglio i pendolari, «sui treni regionali che fanno letteralmente schifo». E invece che fa il governo? «Decide di fare un favore a NTV, cioè a Della Valle e a Montezemolo, e di ridurre di 80 milioni i costi dell'uso della infrastruttura ferroviaria». Ecco perché Rossi scrive «ora mi sono davvero rotto le palle». Perché quello sconto per far viaggiare Italo sui binari pubblici al presidente toscano pare proprio uno schiaffo dato in faccia ai pendolari. Eppure come certifica anche l'ultimo rapporto di Legambiente (Pendolaria) il bisogno di treni, anche a causa della crisi, cresce: negli ultimi 5 anni i viaggiatori sui regionali sono aumentati del 20%. Oggi i pendolari sfiorano i 3 milioni. Quelli che usano i treni AV sono poco più di 40mila. Eppure per quest'ultimi l'offerta aumenta (sulla tratta Milano-Roma, calcola Legambiente, s'è passati dalle 17 corse del 2007 alle 84 del 2012: +395%), mentre per tutti gli altri clienti diminuisce.

«Chi ha un po' di coscienza - rincara la dose Rossi - non può provare che imbarazzo vedendo in stazione i treni dell'Alta Velocità, moderni puliti, efficienti, con quattro, dico quattro classi, e, accanto, sulla stessa piattaforma i treni regionali, in ritardo, sporchi, vecchi, da cui scendono i lavoratori e gli studenti». Tanto più che quel regalo da 80 milioni a chi gestisce i treni privati a Alta Velocità è pagato dalla collettività e quindi anche dai pendolari. Da qui la proposta di Rossi: tassare chi

## Treni, Rossi al governo: «Solo favori ai ricchi»

● «Mi sono rotto le p...», il presidente della Toscana contro il regalo da 80 milioni a Italo: da Trenitalia per i pendolari nemmeno un euro, tassiamo i biglietti Tav



La stazione di Santa Maria Novella a Firenze

viaggia in prima classe sull'Alta Velocità e ridistribuire questo soldi ai pendolari, ai treni regionali.

E che ce ne sarebbe bisogno è un dato oggettivo. Il materiale rotabile (locomotive e carrozze) hanno un'età media elevata, la manutenzione (come denunciano i sindacati) è sempre più ridotta e il risultato è che i treni viaggia-

no piano, si fermano parecchio e troppo spesso sono sotto i livelli minimi di confort. Anche il governo se ne è reso conto, tanto da mettere per il trasporto pubblico locale 500 milioni. 200 per comprare nuovi treni. «Meglio che niente - sintetizza l'assessore ai trasporti della Toscana Vincenzo Ceccarelli -, ma con quei soldi si possono

comprare al massimo 40 convogli da sei carrozze. Noi come Regione da soli abbiamo messo 50 milioni per i nuovi treni». Ad esempio ieri Trenitalia ha annunciato l'arrivo di 29 ventinove nuovi treni (locomotive più carrozze a doppio piano) in Veneto, Liguria e Lazio al costo complessivo di 300 milioni. E il presidente della Lombardia Roberto Maroni spiega che ha messo quasi 106 milioni per comprare 16 treni nuovi: «in pratica la sola Lombardia stanziava la metà dell'intera somma che il Governo stanziava per tutte le Regioni».

Certo anche le Regioni che pure dal 2000 sono responsabili del trasporto locale hanno avuto il braccino corto a spendere per i treni dei pendolari. Legambiente calcola che nel 2012 tutte sono state sotto l'1% del proprio bilancio. Unica eccezione la Provincia di Bolzano arrivata al 2,4%. Ma la vera sforbiciata s'è avuta a livello nazionale: dai 2miliardi e 250milioni del 2008 siamo al miliardo e 650 milioni di quest'anno. Circa 600 milioni in meno. Tutti tagli che poi ovviamente si riversano sulle Regioni e quindi a cascata sui pendolari sotto forma di riduzioni delle tratte e aumento del prezzo di biglietti e abbonamenti.



Micaela Quintavalle

## Atac, Marino: «Parte civile sui ticket falsi» E riceve la pasionaria

«Andremo avanti con tutta la determinazione possibile e abbiamo già chiesto all'avvocatura capitolina di assisterci nella costituzione di parte civile». È quanto annunciato dal sindaco di Roma, Ignazio Marino, in merito al sistema di clonazione dei biglietti Atac i cui introiti avrebbero finanziato la politica romana. «Se qualcuno stampa moneta falsa e distribuisce biglietti falsi in un sistema in cui qualcun'altro non ha controllato - ha aggiunto Marino - io parlo di criminalità organizzata, di un sistema grave come la mafia». Il sindaco poi ha riferito alle amministrazioni precedenti alla sua la genesi e lo sviluppo del sistema, che il nuovo corso di Atac (impersonato dall'Ad Danilo Broggi) mentre l'assessore ai trasporti ha rivelato l'esistenza di quattro inchieste interne sulla vicenda e altrettanti provvedimenti nel corso degli ultimi 4 anni. La conferenza dei presidenti dei gruppi capitolini ieri riunita ha intanto deciso all'unanimità di convocare per martedì prossimo una seduta straordinaria dell'Assemblea sulla vicenda, e nella stessa riunione è stata anche accolta la proposta di costituire una commissione d'indagine consiliare composta da tutti i capigruppo che, sulla base dei poteri di verifica e controllo attribuiti all'assemblea, possa intraprendere le necessarie e opportune analisi relative alla presunta emissione di titoli di viaggio falsi.

Ma l'Atac non è solo una spina nel fianco per quanto riguarda il bilancio e le indagini della magistratura: c'è la vertenza con i tranvieri, che ha trovato molte adesioni e molte simpatie in questa settimana di «rinuncia» al turno straordinario, per rivendicare qualche diritto rimasto al capolinea, per chiedere conto di alcuni impegni, anche economici, non mantenuti. E il sindaco ha deciso d'incontrare le sigle sindacali, sempre martedì prossimo. Oltre ai sindacati maggiori potrebbe essere ricevuta nelle stanze del Campidoglio anche Micaela Quintavalle, la leader degli autisti «auto-organizzati», voce e volto della protesta.

### IL BIGLIETTO FERROVIARIO REGIONALE

#### Sarà on line e non servirà più stamparlo

Viaggiare con il biglietto regionale acquistato online è diventato più semplice: da novembre, infatti, non è più indispensabile stamparlo. Lo rende noto Trenitalia, spiegando che basterà mostrare al personale di controllo il file .pdf ricevuto sul proprio pc, smartphone o tablet dopo l'acquisto telematico sul sito web di Trenitalia. Dovranno, naturalmente, essere ben leggibili tutti i dati, incluso il particolare codice QR di forma quadrata, necessario per le verifiche. Il biglietto, che continua a essere

personale e deve essere mostrato insieme a un valido documento di riconoscimento, non ha ovviamente bisogno di alcuna convalida e consente di viaggiare sul treno regionale prescelto o su un altro in partenza, entro le quattro ore successive, lungo la stessa tratta. Può essere acquistato da sette giorni prima della data del viaggio fino a 30 minuti prima della partenza. L'obbligo della stampa resta, invece, per chi acquista un abbonamento regionale online.