

ITALIA



I treni Intercity, da giugno, sono destinati a sparire dai binari italiani

L'assessore della Toscana: «Il governo intervenga»

L'INTERVISTA

Vincenzo Ceccarelli

S. M. R.
Twitter@SalvatoreMRighi

«Che Trenitalia volesse tagliare queste linee lo sapevamo dallo scorso settembre. Il punto vero è invece che il governo deve impegnarsi per impedirglielo».

Vincenzo Ceccarelli, assessore ai Trasporti della Toscana, prende spesso il treno insieme al governatore Enrico Rossi: il modo migliore per capire i punti di vista di chi viaggia, è farsi viaggiatori.

«Non si può accettare la strategia di Trenitalia per cui ci si riduce ad avere solo il servizio di eccellenza e poi il traffico locale, togliendo tutto quello che sta in mezzo come gli Intercity. Prima di tutto perché per motivi geografici non è detto che tutti possano accedere all'alta velocità, e poi per un fattore di costi».

Trenitalia sostiene che gli IC siano in pratica un doppione dei regionali.

«Non è affatto vero, non è la stessa cosa. Perché per esempio i treni Intercity hanno meno punti di rottura, evidentemente sono più efficienti e anche per questioni di tempi e velocità, che non sono evidentemente le stesse. Sono di Arezzo e posso dirle che prima dei treni veloci si arrivava a Roma in un'ora e mezza. Adesso coi regionali ce ne vogliono due ore e 45, e due ore e un quarto andando a Firenze a prendere l'alta velocità».

Secondo l'azienda su quelle coppie di treni c'è una perdita di 30 milioni.

«È un servizio a mercato e loro chiedono una cifra, ma si può ricavare applicando il Dl 98/2011 che permette di applicare una piccola sovrattassa per trovare le risorse per le lunghe percorrenze come quelle coperte dagli Intercity. Oppure, che venga prodotta una norma in grado di impedire a Trenitalia di tagliare questa fascia intermedia di trasporto. Più in generale, un servizio che negli ultimi 10 anni è stato del tutto abbandonato a se stesso».

Nei giorni scorsi la Ue ha deferito l'Italia alla Corte di Giustizia europea per i diritti violati dei passeggeri. Lei pensa che il governo abbia intenzione di provvedere?

«Lo speriamo e lo chiediamo con forza. L'esecutivo deve prendere una posizione una volta per tutte affinché sia tutelato il servizio a media e lunga percorrenza che sta tra i treni veloci e quelli del servizio regionale. Non siamo contro l'Alta velocità che è un'eccellenza, ma bisogna tutelare anche chi non può accedere: il rapporto è di tre milioni di utenti contro i 60-70mila dell'alta velocità».

Trenitalia stacca la spina agli Intercity

● **L'azienda fa sapere al governo di voler togliere altre cinque coppie di treni a lunga percorrenza: «Costi insostenibili»** ● **Dura reazione del Codacons: «Rami secchi? È solo per colpa loro»**

SALVATORE MARIA RIGHI
Twitter@SalvatoreMRighi

Una palla al piede per Trenitalia, costosi e superflui, oppure le ultime vittime di una strategia aziendale che continua a tagliare i servizi al territorio? Sugli Intercity scoppia l'ennesima baruffa legata al trasporto pubblico, dopo che l'azienda ha comunicato l'intenzione di sospendere altri dieci. Dieci treni che stanno per essere cancellati, Trenitalia aspetterebbe solo l'introduzione dell'orario estivo a giugno, un bacino di utenza che riguarda tutto il Paese, dal Friuli alla Campania passando per Toscana, Piemonte, Lombardia, Veneto, Friuli, Emilia Romagna, Liguria e Umbria. È stato il sottosegretario ai Trasporti e Infrastrutture, Umberto Del Basso De Caro, a comunicare l'intenzione dell'azienda rispondendo ad un'interpellanza alla Camera.

«Trenitalia ha comunicato al ministero dei Trasporti la sua intenzione di sospendere l'effettuazione in regime di mercato (senza sovvenzioni pubbliche, ndr) per altri dieci treni intercity che presentano un rapporto costi/ricavi fortemente negativo, pari poco meno di 30 milioni di euro l'anno, con perdite rilevanti», definendo la situazione «insostenibile». Secondo il sottosegretario, è stato «attivato un tavolo di confronto con le singole regioni interessate e Trenitalia». Con le cinque coppie di Intercity di prossi-

ma dismissione, dopo le soppressioni che erano già entrate in vigore dal 1 marzo (la coppia 586/587 tra Roma e Milano), praticamente l'Italia resterà senza treni Intercity. Il ragionamento di Trenitalia è semplice: in entrambe le «dorsali» su cui sono rimasti in funzione, sia quella Adriatica che quella Tirrenica, gli Intercity sarebbero un doppione dei treni locali, utilizzati quindi solo da pendolari o da traffico di zona, in sovrapposizione ai servizi già offerti da altri: «Collegamenti che svolgono spesso, per buona parte, un servizio di cabotaggio, servendo flussi pendolari che li utilizzano per tratte limitate, sostanzialmente paragonabile a quello del trasporto ferroviario locale gestito dalle regioni».

SIRACUSA

Ambiente, sigilli nell'azienda dei Prestigiacommo

Sono stati apposti i sigilli a una parte del terreno posto all'interno dello stabilimento della Ved, l'azienda metalmeccanica della famiglia dell'ex ministro Stefania Prestigiacommo. Ad effettuare materialmente l'intervento sono stati gli agenti del Nictas, il nucleo dell'Asp, che opera presso la sezione di polizia giudiziaria della Procura della Repubblica di Siracusa. Il sequestro preventivo è stato effettuato giovedì scorso su disposizione della Procura di Siracusa, che sta eseguendo indagini sul fronte ambientale che riguardano proprio la società siracusana il cui stabilimento si trova in contrada Bondifè, nel territorio di Melilli. Le

ipotesi di reato al vaglio della magistratura siracusana riguardano reati contro l'ambiente e si tratterebbe di attività di stoccaggio di acque in terreni in cui non è possibile operare questo tipo di attività. Secondo alcune indiscrezioni, sarebbe stato notato, un cambiamento morfologico dell'area dello stabilimento di Priolo con la nascita di una collinetta sospetta all'interno dello stesso. Già nel passato la Ved è stata oggetto di verifiche da parte della Procura siracusana per l'individuazione all'interno del proprio stabilimento di discariche di rifiuti, ma l'inchiesta si concluse con un'archiviazione del caso.

punta il dito contro la politica aziendale di Trenitalia che spingerebbe il pubblico sempre di più verso l'alta velocità, anche a discapito di tratte che non possono essere attribuite al trasporto locale, come appunto gli Intercity (o ex).

«È una palla colossale che servono solo flussi pendolari per tratte limitate - continua il Codacons - È solo una scusa per eliminarli e per completare la strategia di Moretti di costringere gli italiani a prendere i treni superelevati, pur se non hanno alcuna necessità di dover raggiungere una destinazione a tempo di record, pagando prezzi sempre maggiori. Se gli Intercity fossero rami secchi, e così non è, lo sarebbero solo perché ce li hanno fatti diventare, mettendoli in orari improbabili, con orari d'arrivo inutilizzabili».

Sul tema è intervenuto anche il deputato toscano Luigi Dallai (Pd), membro della commissione Ambiente e Trasporti, con un'interpellanza al ministro Lupi e del collega dell'Economia e Finanze, Pier Carlo Padoan, sottoscritta da altri trenta deputati tra cui Susanna Cenni e Marco Donati. «È giunto il momento di fare chiarezza sul futuro del trasporto pubblico ferroviario. È necessario, oltre a salvare giustamente gli intercity ragionare con attenzione, coinvolgendo Trenitalia, il Governo e le Regioni, su un piano di mobilità pubblica moderno ed efficiente».

...
Erano già state soppresse due linee Roma-Milano a marzo, ora a rischio le dorsali Adriatico-Tirreno

IO STO CON L'Unità TUTTO L'ANNO

CAMPAGNA ABBONAMENTI 2014

www.unita.it

Digitale		Cartaceo	
temporali		edicola/coupon	
1 settimana € 5	3 mesi € 50	3 mesi € 100	6 mesi € 190
6 mesi € 85	12 mesi € 150	9 mesi € 280	12 mesi € 350
a consumo		postali	
30 copie € 25	60 copie € 45	6 mesi 5gg € 110 lun-ven	6 mesi 7gg € 140
90 copie € 65	120 copie € 80	12 mesi 5gg € 220 lun-ven	12 mesi 7gg € 270