

Pendolari, Rossi attacca le Fs "Blocco Faentina, inaccettabile"

Subito il piano: "Pronti 350 milioni per 45 nuovi treni"

"Troppi guasti e disagi sulle nostre linee: da Ferrovie il programma entro un mese"

MAURIZIO BOLOGNI

«Inaccettabili tre giorni di blocco della Faentina». Il presidente della Regione Enrico Rossi attacca FS e Trenitalia per i disagi ai pendolari causati dal gelo. Chiede la sostituzione dei vecchi scambi, il rispetto dei tempi di messa in esercizio dei 30 nuovi treni elettrici (investimento da 250 milioni) e annuncia di aver destinato i proventi di 10 anni dell'aumento dei biglietti (100 milioni) all'acquisto di 15 diesel. Rossi promette anche di affrontare nella prossima carta dei servizi il tema dei rimborsi ai pendolari, affidato oggi ad una procedura farraginoso che non prevede l'uso del web.

«Il quadro è desolante. Troppi guasti ai treni diesel: inaccettabili tre giorni di blocco della Faentina, inammissibile che ieri un treno sia arrivato a Santa Maria Novella con oltre due ore di ritardo. E poi non sono più tollerabili le criticità emerse sulla Chiusi-Siena, sulla Grosseto-Siena-Firenze e sulla Lucca-Aulla». Dopo la nuova ondata di maltempo e disagi per i pendolari, il presidente della Regione Enrico Rossi attacca Ferrovie-Trenitalia e annuncia di aver messo all'incasso alcuni risultati nel serrato e aspro confronto dialettico a cui in queste ore il governatore e l'assessore Luca Ceccobao hanno costretto gli amministratori delegati della controparte, Mauro Moretti (FS) e Vincenzo Soprano (Trenitalia). «Abbiamo - annuncia Rossi - rivisto e integrato un piano di interventi che adesso prevede 350 milioni di investimenti per acquistare 45 nuovi treni (30 elettrici e 15 diesel) e vincolato Trenitalia alla presentazione entro 30 giorni di un cronoprogramma per impegnarsi a tempi certi e serrati di fornitura».

Le «pene ferroviarie», per Rossi, arrivano da due fronti. Il primo è quello degli scambi obsoleti. «Alcuni li hanno tolti perché corrosi» dice in proposito il governatore. «Innegabili miglioramenti ci sono stati in quelle linee dove gli scambi sono stati sostituiti, purtroppo non è successo dappertutto e ne sono la prova i molti blocchi provocati dal gelo sulla Pisa-Livorno, nel Senese, ad Arezzo» dice Rossi. «Un nuovo scambio costa tra i 30 e i 50.000 euro, anche ce ne volessero alcune centinaia si tratta di costi affrontabili e non rinviabili ulteriormente. E' ciò che abbiamo scritto nella lettera inviata a Moretti e Soprano».

L'altra «pena» di Rossi è il rinnovo dei vecchi treni. E la notizia è che la Regione ha deciso di destinare i proventi dell'aumento del 20% dei biglietti scattato questo mese - 10 milioni all'anno per 10 anni e quindi una somma complessiva di 100 milioni - all'acquisto di 15 treni diesel che andranno a sostituire i vecchi convogli su sei linee: Firenze-Borgo San Lorenzo (via Vaglia e via Pontassieve), Grosseto-Siena-Firenze, Chiusi-Siena, Lucca-Aulla e Cecina-Saline di Volterra. «E' un investimento che dimostra come la Regione non abbia alcuna intenzione di dismettere quelle linee e di sostituirle con i pullman» dice in proposito Rossi. I treni saranno di proprietà della Regione e i soldi con cui vengono acquistati sono sfilati dal budget del contratto di servizio per circa 200 milioni con cui la Regione remunera il servizio del gruppo FS e che in qualche modo dovranno essere reintegrati.

Proprio l'ultimo accordo Regione-Trenitalia prevedeva che entro il 2014 la società del gruppo Ferrovie avrebbe dovuto mettere in esercizio 30 nuovi treni elettrici da cinque

vagoni ciascuno. Adesso la Regione è stata costretta ad incalzare nuovamente la controparte perché l'impiego dei nuovi mezzi è in ritardo rispetto ai tempi previsti ed è già costata 10 milioni di penali al gruppo FS, che tira in ballo ritardi nella forniture da parte delle industrie di produzione. Per ironia della sorte - ricordano dalla Regione - capofila delle imprese costruttrici è la Ansaldo-Breda di Pistoia. «La commessa - ricorda qualcuno - fu salutata in modo entusiastico perché dava lavoro e spinta ad una grande azienda del territorio in difficoltà, ma oggi siamo all'inspiegabile paradosso per cui quel gruppo industriale non riesce a rispettare gli impegni». Delle 150 carrozze ne sarebbero state consegnate solo 4 quando il più recente cronoprogramma ne prevedeva 12 entro il 2011, mentre, secondo quello originario sbandierato dai comitati dei pendolari, ad oggi ne sarebbero dovuti essere in esercizio già 40.