

MARTEDÌ, 19 NOVEMBRE 2013

Pagina 9 - Regione

## Le Ferrovie insistono: la Tirrenica sarà declassata

***Entro due anni tutti i treni veloci saranno deviati sulla tratta Pisa-Firenze Si inizia spostando la Freccia del mattino. Ma Regione e pendolari danno battaglia***

***Renzi su Peretola: «Ora la pista sarà all'altezza di Firenze»***

---

«Per la nuova pista finalmente ci siamo, ed è un fatto storico per Firenze: finalmente la pista dell'aeroporto diventa una pista all'altezza di questa città, nel complesso gioco di relazioni con Pisa e sistema aeroportuale toscano». Lo ha affermato Matteo Renzi, sindaco di Firenze, presentando i nuovi voli della compagnia Vueling sull'aeroporto di Peretola. Renzi ha quindi ricordato l'impegno di Adf, la società che gestisce lo scalo, per riorganizzare l'aeroporto: «Siamo a un passo avanti importante. Fra 5 anni al massimo avremo un sistema complessivo con una nuova aerostazione, la nuova pista, e il collegamento tramviario fra la stazione di S. Maria Novella e l'aeroporto in 15 minuti». Intanto venerdì si svolge a Pisa la prima iniziativa dell'alleanza Prato-Pisa sulle questioni aeroportuali toscane (ore 16, centro Maccarrone).

FIRENZE Un paio di anni e la Tirrenica sarà declassata. Una linea per treni regionali e qualche Intercity, al massimo. Tutti i pendolini - i Freccia Bianca composti con materiale che può viaggiare sull'Alta Velocità - con tutta probabilità saranno deviati sulla linea Roma-Firenze. Progressivamente saranno trasformati in Freccia Argento: convogli che, almeno in parte, sfrutteranno (verso sud) la tratta dell'Alta velocità, mentre da Pisa a Genova torneranno a correre sui binari ordinari. Questo lo scenario che ai pendolari toscani viene prospettato nell'incontro con la Regione, alla vigilia dei tagli di una dozzina di Intercity destinati a sparire da metà dicembre, con l'orario invernale. Quando sarà deviato sulla linea Pisa-Firenze-Roma il Freccia Bianca 9767 delle 6,57 da Roma per Genova. Una sorte già toccata in primavera al Freccia Bianca 9785 delle 19,05 da Genova per Roma. Deviando quest'ultimo treno, secondo Trenitalia, sarebbero stati recuperati tanti passeggeri «quanti ne può contenere un aereo». Da giugno la Toscana tenta di fermare questa operazione che fa parte della politica di declassamento della Tirrenica. E da oltre un mese, con altre 8 Regioni, sta tentando di bloccare anche il taglio dei 12 Intercity che a Trenitalia causerebbero un disavanzo di 40 milioni. Nessuna trattativa sembra avere successo. O meglio. L'amministratore delegato del gruppo Ferrovie, Mauro Moretti, ha spiegato allo Stato che se vuole salvare questi treni deve pagare. Il governatore Rossi suggerisce il modo di trovare questi soldi: far emanare al ministero dei Trasporti il decreto attuativo che obbliga Trenitalia a pagare un canone aggiuntivo per i treni a media e lunga percorrenza che passano sull'Alta velocità. Si tratta proprio dei Freccia Argento: l'attuazione di questa norma avrebbe un doppio effetto: scoraggerebbe la trasformazione degli Intercity in Freccie Argento e garantirebbe fondi da investire per il mantenimento di questi treni. L'assessore regionale ai trasporti Ceccarelli sarà di nuovo a Roma a chiedere al governo di assumere una posizione chiara: deve dire se fra trasporto regionale e Alta Velocità vuole ancora Intercity e treni interregionali veloci; insomma, se vuole salvare una linea come la Tirrenica. Senza più rimpalli di responsabilità con Trenitalia. Nel frattempo, però, la Regione deve anche trovare, in fretta, un'alternativa per i pendolari della Tirrenica, nel caso in cui il Freccia Bianca del mattino da Roma venga deviato. Anche se l'impegno, sottoscritto a giugno - ricordano sia il comitato pendolari di Grosseto che la Regione - era di spostarlo sulla linea Pisa-Firenze-Roma solo dopo aver trovato una soluzione diversa per i passeggeri. L'ipotesi più accreditata, a costo zero, sarebbe di anticipare al mattino l'Intercity Grosseto-Milano che ora parte dal capoluogo toscano alle 16,30. Bisognerebbe, però, ottenere l'ok delle altre regioni interessate dal passaggio del convoglio. Se non ci fossero obiezioni, Trenitalia potrebbe avere poco da ridire, visto che il

convoglio è pagato dallo Stato. In caso di difficoltà, la soluzione dovrebbe essere “casalinga”: la Regione pensa di sfruttare lo spostamento sulla tratta Livorno-Firenze (per motivi di lavori tra Pisa centrale e Pisa aeroporto) dei treni che dal Galilei sono diretti al capoluogo toscano. Il treno delle 8,55 potrebbe essere prolungato fino a Grosseto e servire tutti i pendolari della costa. Ma l’opzione costerebbe alla Regione 800mila euro l’anno. Destinati a Trenitalia. Ilaria Bonuccelli