

Pendolari: biglietti più cari e meno treni

Il rapporto di Legambiente: Toscana sul podio, ma spende sei volte di più in strade

alle pagine **2 e 3 Gori, Storni**

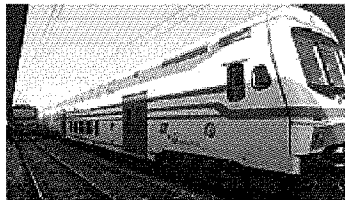


Primo piano | Trasporti

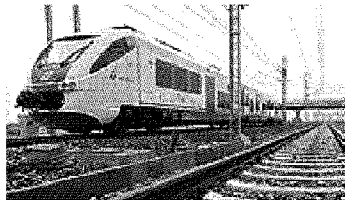
Sulle rotaie



Media Percorrenza È il treno che percorre le tratte regionali più lunghe. Il difetto: la capienza è limitata



Vivalto Grazie alla distribuzione su due piani, è il treno che risolve i problemi di sovrappollamento



Minuetto Dove non ci sono linee elettrificate, la Toscana ha puntato su questo treno a gasolio



Aln Il vecchio treno a gasolio (in produzione fino agli anni '80) non è ancora stato del tutto rimpiazzato

Il rapporto di Legambiente Servizi tagliati, tariffe aumentate Toscana sul podio, ma per un euro sui binari ne spende 6 in strade Treni regionali: meno, più cari

Trasporto ferroviario, in Toscana i servizi sono stati tagliati del 2,9 per cento dal 2010 ad oggi (calcolati in base alle corse dei treni e ai chilometri effettivamente percorsi). Eppure, le tariffe sono aumentate del 21,8 per cento (complice anche l'Alta Velocità). È quanto rivela Pendolaria, il rapporto di Legambiente sulla mobilità sostenibile. Un dato che contrasta con l'immagine di una Toscana tra le regioni più virtuose d'Italia: negli ultimi dieci anni ha investito oltre 376 milioni di euro per il sistema ferroviario (300 per i servizi, oltre 76 per l'acquisto di nuovi treni e carrozze). Si assesta allo 0,51 la percentuale sul bilancio regionale del capitolo ferrovie, un dato che a livello nazionale è secondo alla sola Lombardia (che investe però più del doppio, l'1,18%): se il Pirellone quest'anno ha speso 284 milioni per i treni, a Palazzo Sacratini Strozzi ci si è fermati a 50. A queste cifre vanno tuttavia aggiunte le penali applicate dalla Regione per i disservizi (puntualità, pulizia, numero di carrozze dei convogli), che nel periodo 2001-2013 corrispondono a 10,32 milioni di euro, dal 2012

reinvestiti in bonus per abbonamenti e biglietti.

Uno sforzo per il trasporto ferroviario che resta comunque inferiore rispetto a quello impiegato per la costruzione di strade, dove sono stati spesi 698 milioni dal 2003 al 2013. Strada batte ferrovia sei volte a uno. «Dati e percentuali — dice Legambiente — che in assoluto non possono soddisfarci». La rete ferroviaria regionale oggi conta 1.561 chilometri di tratta, con 926 treni giornalieri, mentre il numero dei viaggiatori quotidiani è di 237.000, quello degli abbonati 54.800. La linea di pendolari più frequentata con 20mila passeggeri al giorno è la Pisa-Firenze.

«Il dossier nazionale di Legambiente ci presenta l'immagine di un Paese che viaggia a due velocità — ha detto il presidente toscano di Legambiente, Fausto Feruzza — una cornice nella quale la Toscana si colloca in una posizione migliore rispetto ad altre regioni e la testimonianza arriva direttamente dalla premiazione odierna a Roma del nostro assessore ai Trasporti Vincenzo Ceccarelli. Una Regione dove si è cominciato ad investire in innovazione del servizio e ove si sono comprati treni nuovi. Ma i dati e le percentuali, in assoluto non possono soddisfarci. Il fatto che l'investimento sui treni rappresenti soltanto lo 0,51 per cento del bilancio regionale, ci

ricorda che possiamo e dobbiamo fare di più».

In questo 2014, il fiore all'occhiello di Enrico Rossi è il finanziamento del raddoppio del tratto a linea unica tra Firenze e Lucca: più volte, il governatore aveva definito inaccettabile che «per andare da Firenze a Lucca ci voglia di più che per andare da Firenze a Roma». Così, a fine estate ha ottenuto il sospirato finanziamento di 215 milioni dal governo che, unito ai 235 stanziati dalla Regione, permetterà di realizzare l'opera. Qualche giorno fa, Rossi è tornato a tuonare contro le Fs per chiedere il rispetto di una norma che impone di dare la precedenza ai treni regionali sugli Alta velocità, negli orari di punta per i pendolari. Anzi, su Facebook è arrivato alla minaccia: se non sarà così, «la Toscana non firmerà il nuovo contratto».

Rete Ferroviaria Italiana, che gestisce il sistema delle precedenza, assicura che tutto si risolverà. Ma c'è da correre: prima l'intesa sulle precedenza, poi l'«accordo quadro» con Rfi, infine il «contratto ponte» con Trenitalia. Tutto da fare entro il 31 dicembre, quando la Toscana entrerà in regime provvisorio per prepararsi tra qualche anno a una gara internazionale per valutare una possibile alternativa a Trenitalia.

Jacopo Storni

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Su...

+21,8%

L'aumento delle tariffe dal 2010 ad oggi

e giù

-2,9%

Il taglio dei km percorsi dai treni negli ultimi 4 anni