

Trasporti. Dalle Ferrovie un piano da 2 miliardi per locomotori e carrozze: nel 2010 i primi arrivi

Più treni per i pendolari

Moretti: scelta possibile con risanamento e ricapitalizzazione

Giorgio Santilli

ROMA

Non c'è solo il piano di investimenti da 2 miliardi per l'acquisto di 840 tra nuovi locomotori, carrozze e convogli nella svolta storica annunciata ieri da Mauro Moretti per il trasporto ferroviario regionale delle Fs e timbrata dal ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli. Il pacchetto è completato dalla prima tranche della ricapitalizzazione di Trenitalia per 600 milioni, già varata ieri, e soprattutto dalla firma dei contratti di servizio tra le Fs e tutte le Regioni. Questi contratti promettono ai pendolari un aumento medio dell'offerta del 10% (più un miglioramento di pulizia e puntualità) e garantiranno a Trenitalia un fatturato di 2,8 miliardi annui nel 2010, replicato per un periodo lunghissimo, dodici anni. Proprio da questi accordi arriverà il polmone finanziario di Fs per 1.500 milioni dei duemila complessivi del "piano treni"; gli altri 500 arrivano dai fondi statali, convogliati sul trasporto

ferroviario regionale da Matteoli insieme alla norma che consente contratti di dodici anni.

La sfida di Fs è lanciata, ora si tratta di passare dai programmi alla realtà. Primo passo concreto la prossima settimana con l'avvio della gara nazionale per l'acquisto delle carrozze. Poi, via via arriveranno le altre gare. Fs conta di aggiudicarle entro fine 2009 e di avere i primi treni nuovi subito dopo l'estate del 2010. Il piano di investimenti è stato accolto con favore da tutta l'industria ferroviaria presente sul mercato italiano: AnsaldoBreda, Alstom, Bombardier. Plauso anche dai sindacati metalmeccanici che vedono nel piano una boccata d'ossigeno per i livelli occupazionali. Un piano di queste dimensioni per il materiale rotabile dei pendolari, in effetti, non era mai stato varato. Un contributo è arrivato anche dalle singole regioni, che oltre a garantire alcuni costi di ammortamento, hanno in molti casi integrato con fondi propri o con fondi Fas a loro destinati.

Del programma annunciato ieri due aspetti restano nebulosi:

la ripartizione dei fondi agli investimenti regione per regione e gli adeguamenti tariffari previsti dai contratti di servizio. Non sono due aspetti da poco. Per le tariffe, da quel che è possibile ricostruire, non ci saranno aumenti nei primi tre anni, se non piccole limature in alcune regioni.

«Il programma di investimenti - ha detto Moretti - è oggi possibile grazie al risanamento di bilancio e alla ricapitalizzazione della società, alla stipula dei contratti di servizio e al nuovo quadro finanziario normativo delineato dai recenti provvedimenti legislativi». Un ringraziamento sentito, quindi, a Matteoli, artefice della cornice legislativa che consente di trasformare il caos balcanico del trasporto ferroviario regionale in un percorso virtuoso. Il ministro, dal canto suo, ha difeso la scelta di affidare tutta la partita del trasporto pendolari a Fs con i contratti di sei anni più sei che sbarrano la strada a qualunque forma di concorrenza. «Mentre nel trasporto di lunga percorrenza è giusto incentivare la competizione - ha detto Matteoli - il tra-

sporto regionale presenta una chiara singolarità. Questa è comunque un'operazione storica». Sulla portata del nuovo piano concordano anche le regioni che ieri erano tutte presenti alla kermesse convocata dalle Fs. È stato sottolineato, soprattutto dall'assessore della Campania, Ennio Cascetta, e dall'assessore della Lombardia, Raffaele Cattaneo, come il piano di sviluppo dei trasporti regionale sia fondamentale anche per distribuire sul territorio i benefici dell'Alta velocità in termini di riduzione dei tempi e di maggiore capacità infrastrutturale.

Matteoli è anche intervenuto sul nodo fiorentino della Tav, sollecitato dall'assessore toscano, Riccardo Conti. «C'è disponibilità - ha detto - ad analizzare eventuali miglioramenti del progetto del sottoattraversamento di Firenze ma, sia chiaro, la Tav non può subire ritardi. Se ci sono modifiche al progetto che non creano ritardi, siamo disposti ad analizzarle. Se invece ci sono modifiche che fanno ritardare il progetto, non se ne parla nemmeno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il piano di Trenitalia

150

Le nuove locomotive

Il piano di Trenitalia per il nuovo materiale rotabile regionale prevede l'acquisto di 100 nuove locomotive modello E464 (nella foto) a cui se ne dovrebbero aggiungere in un secondo momento altre 50

2 miliardi

L'investimento in euro

A seguito del recente piano di ricapitalizzazione, Trenitalia ha stanziato per il nuovo materiale rotabile 1,5 miliardi di euro, a cui si aggiungono altri 500 milioni messi a disposizione dal governo

600

I nuovi vagoni

Il progetto di rinnovo del materiale rotabile per il trasporto regionale prevede l'acquisto di 600 carrozze a doppio piano e successivamente di 64 convogli metropolitani

2.558

Le carrozze da ammodernare

Il piano prevede inoltre la ristrutturazione e il riarmodernamento di 243 carrozze a piano ribassato e di altre 2.315 carrozze destinate alla media distanza

DOPPIO BINARIO

Il ministro Matteoli difende la scelta di affidamento di lungo termine del servizio: «Concorrenza da incentivare solo nella lunga percorrenza»



Mostrice. L'innovativa locomotiva elettrica E464 su cui le Fs puntano per il servizio regionale