

## Se il treno ad alta velocità non va oltre Lamezia

Treni a rischio in Calabria. Dal prossimo 13 dicembre, treni ad alta velocità come il Frecciargento Roma-Reggio potrebbero fermarsi a Lamezia Terme. Per i treni a lunga percorrenza della ferrovia jonica si prevede addirittura il binario morto.

A far temere il peggio è un documento che la Divisione passeggeri di Trenitalia ha sottoposto ai sindacati a luglio, intitolato Progetto Esercizio. Tre le fasce dell'offerta sono rappresentati dai treni Frecciarossa (Etr 500), dai Frecciargento (Etr 600) e dai Frecciabianca (Eurostar City). Ci sono poi i Servizi di base, previsti dal contratto di servizio tra Fs e lo Stato, che includono gli Intercity diurni e i treni notte. La Calabria è interessata dal segmento dei Frecciargento, che oltre al nuovissimo Etr 600 Alstom comprende anche i Pendolino Fiat.

Proprio l'Etr 600, che salvo ritardi collega Roma a Reggio in 5 ore e 14 minuti (costo 91,20 euro in prima classe, 61,80 in seconda) verrebbe dal prossimo inverno limitato a Lamezia Terme, 121 chilometri prima, realizzando quella percorrenza standard di 3 ore e 59 tipica del servizio Eurostar Fast.

La notizia delle soppressioni, diffusa ai primi di settembre, ha risvegliato l'opinione pubblica provocando l'immediata smentita delle Ferrovie dello Stato per bocca del direttore della Divisione trasporto regionale Giancarlo Laguzzi. In realtà, secondo voci non confermate il prossimo orario invernale porterebbe un Etr 600 in partenza da Lamezia alle 6.45, mentre quello da Reggio verrebbe posticipato alle 7.30. Tuttavia, il Frecciargento in Calabria sembra un "ospite" a tutti gli effetti: non esistono impianti titolari per la manutenzione e nessuno dei macchinisti calabresi è abilitato alla guida di questi treni: il turno fra Napoli a Reggio è coperto per intero dal personale della Campania.

Circa i collegamenti notturni Sud-Nord, si vocifera dell'azzeramento dei convogli dalla Sicilia e della limitazione - lo denuncia il sindacato Fast Ferrovie - di quelli dalla Calabria secondo la politica del cosiddetto

ultimo miglio: per raggiungere Milano o Torino bisogna scendere rispettivamente a Bologna o Genova e proseguire con treni regionali. Sul versante jonico, lo spettro dei tagli aleggia sull'Ic 750 Reggio-Milano, sull'Ic 766 Reggio-Torino e sull'Espresso 890 Reggio-Roma, cui potrebbero aggiungersi il Catanzaro-Torino

(Espresso 908) via Taranto-Bari e il Catanzaro-Roma (Espresso 954) via Metaponto-Potenza-Salerno.

Anche queste notizie, che disegnano uno scenario apocalittico, sono state smentite con forza da Laguzzi: «È priva di ogni fondamento la notizia secondo cui col prossimo orario invernale scomparirebbero i treni notturni da Reggio Calabria e dalla Sicilia». Questi convogli sono in un certo senso intoccabili, perché oggetto di un preciso contratto tra l'azienda Ferrovie dello Stato e ministero dei Trasporti che li definisce servizio

universale. Sono, in sostanza, l'ultimo baluardo della ferrovia intesa come funzione sociale svincolata dal mercato. Nonostante si tratti di un servizio in perdita (anche a pieno carico i ricavi non coprono i costi)

Trenitalia si sforza comunque di mantenerli in viaggio, magari con qualche miglioria, aggiungendo le cuccette Comfort C4 ai treni da Reggio o ristrutturando le carrozze-letto tipo MU, ora completamente rinnovate negli arredi e nel confort.

Stando al responsabile regionale per le ferrovie Giovanni Itri, dal 2005 a oggi - dopo il trasferimento di alcuni uffici superiori nel vicino compartimento di Napoli e la chiusura di molti impianti Cargo - sono stati tagliati 4.000 treni/km (-40%) e almeno 50-60 unità fra macchinisti e personale viaggiante hanno perso il

lavoro.

«Dobbiamo difendere il diritto alla mobilità e l'occupazione» incalza Giuseppe Bartolo, segretario regionale Uiltrasporti. «Le istituzioni non possono rimanere sorde e insensibili al grido di ferrovieri e cittadini, assistendo allo sfascio delle ferrovie».

«Stanno realizzando il loro sogno tratteggiando la linea dell'isolamento» chiosa Pino Zito della Uil provinciale riferendosi a Fs. «I problemi posti sono sentiti e reali» riassume il segretario generale Uil Calabria Claudio

Castagna. «Ci attendiamo ora, dalla dirigenza delle ferrovie, una rapida convocazione per discutere dei tagliTreni a rischio in Calabria. Dal prossimo 13 dicembre, treni ad alta velocità come il Frecciargento Roma-

Reggio potrebbero fermarsi a Lamezia Terme. Per i treni a lunga percorrenza della ferrovia jonica si prevede

addirittura il binario morto.

A far temere il peggio è un documento che la Divisione passeggeri di Trenitalia ha sottoposto ai sindacati a

luglio, intitolato Progetto Esercizio. Tre le fasce dell'offerta sono rappresentati dai treni Frecciarossa (Etr 500),

dai Frecciargento (Etr 600) e dai Frecciabianca (Eurostar City). Ci sono poi i Servizi di base, previsti dal contratto di servizio tra Fs e lo Stato, che includono gli Intercity diurni e i treni notte. La Calabria è interessata

dal segmento dei Frecciargento, che oltre al nuovissimo Etr 600 Alstom comprende anche i Pendolino Fiat.

Proprio l'Etr 600, che salvo ritardi collega Roma a Reggio in 5 ore e 14 minuti (costo 91,20 euro in prima classe, 61,80 in seconda) verrebbe dal prossimo inverno limitato a Lamezia Terme, 121 chilometri prima, realizzando quella percorrenza standard di 3 ore e 59 tipica del servizio Eurostar Fast.

Continua u pagina 7 u Continua dalla prima

La notizia delle soppressioni, diffusa ai primi di settembre, ha risvegliato l'opinione pubblica provocando l'immediata smentita delle Ferrovie dello Stato per bocca del direttore della Divisione trasporto regionale Giancarlo Laguzzi. In realtà, secondo voci non confermate il prossimo orario invernale porterebbe un Etr 600

in partenza da Lamezia alle 6.45, mentre quello da Reggio verrebbe posticipato alle 7.30. Tuttavia, il Frecciargento in Calabria sembra un "ospite" a tutti gli effetti: non esistono impianti titolari per la manutenzione e nessuno dei macchinisti calabresi è abilitato alla guida di questi treni: il turno fra Napoli a Reggio è coperto per intero dal personale della Campania.

Circa i collegamenti notturni Sud-Nord, si vocifera dell'azzeramento dei convogli dalla Sicilia e della limitazione - lo denuncia il sindacato Fast Ferrovie - di quelli dalla Calabria secondo la politica del cosiddetto

ultimo miglio: per raggiungere Milano o Torino bisogna scendere rispettivamente a Bologna o Genova e proseguire con treni regionali. Sul versante jonico, lo spettro dei tagli aleggia sull'Ic 750 Reggio-Milano, sull'Ic

766 Reggio-Torino e sull'Espresso 890 Reggio-Roma, cui potrebbero aggiungersi il Catanzaro-Torino (Espresso 908) via Taranto-Bari e il Catanzaro-Roma (Espresso 954) via Metaponto-Potenza-Salerno.

Anche queste notizie, che disegnano uno scenario apocalittico, sono state smentite con forza da Laguzzi: «È

priva di ogni fondamento la notizia secondo cui col prossimo orario invernale scomparirebbero i treni notturni

da Reggio Calabria e dalla Sicilia». Questi convogli sono in un certo senso intoccabili, perché oggetto di

un

preciso contratto tra l'azienda Ferrovie dello Stato e ministero dei Trasporti che li definisce servizio universale. Sono, in sostanza, l'ultimo baluardo della ferrovia intesa come funzione sociale svincolata dal mercato. Nonostante si tratti di un servizio in perdita (anche a pieno carico i ricavi non coprono i costi) Trenitalia si sforza comunque di mantenerli in viaggio, magari con qualche miglioria, aggiungendo le cuccette

Comfort C4 ai treni da Reggio o ristrutturando le carrozze-letto tipo MU, ora completamente rinnovate negli arredi e nel confort.

Stando al responsabile regionale per le ferrovie Giovanni Itri, dal 2005 a oggi - dopo il trasferimento di alcuni

uffici superiori nel vicino compartimento di Napoli e la chiusura di molti impianti Cargo - sono stati tagliati

4.000 treni/km (-40%) e almeno 50-60 unità fra macchinisti e personale viaggiante hanno perso il lavoro.

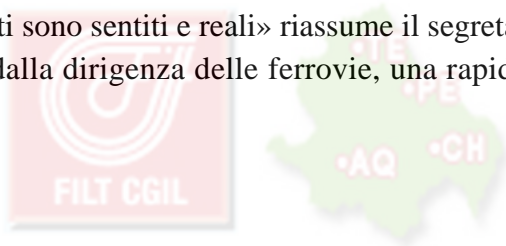
«Dobbiamo difendere il diritto alla mobilità e l'occupazione» incalza Giuseppe Bartolo, segretario regionale

Uiltrasporti. «Le istituzioni non possono rimanere sorde e insensibili al grido di ferrovieri e cittadini, assistendo

allo sfascio delle ferrovie».

«Stanno realizzando il loro sogno tratteggiando la linea dell'isolamento» chiosa Pino Zito della Uil provinciale

riferendosi a Fs. «I problemi posti sono sentiti e reali» riassume il segretario generale Uil Calabria Claudio Castagna. «Ci attendiamo ora, dalla dirigenza delle ferrovie, una rapida convocazione per discutere dei tagli



r  
i  
c  
o  
n  
d  
u  
c  
i  
b  
i  
l  
e

a  
l  
l  
a

f

o  
n  
t  
e  
  
s  
p  
e  
c  
i  
f  
i  
c  
a  
t  
a  
  
i  
n  
  
t  
e  
s  
t  
a  
  
a  
l  
l  
a  
  
p  
a  
g  
i  
n  
a  
.  
  
I  
l  
  
r  
i  
t  
a  
g



l  
i  
o  
  
s  
t  
a  
m  
p  
a  
  
è  
  
d  
a  
  
i  
n  
t  
e  
n  
d  
e  
r  
s  
i  
  
p  
e  
r  
  
u  
s  
o  
  
p  
r  
i  
v  
a  
t  
o



RASSEGNA STAMPA DEL 30 SETTEMBRE 2009 - Rassegna Stampa 29/09/2009 - 30/09/2009 10  
seguenti punti: treni alta capacità con partenza da Reggio e non da Lamezia; potenziamento della linea  
ferroviaria Jonica; valorizzazione del porto di Gioia Tauro per il trasporto merci e salvaguardia dei livelli  
occupazionali, con programmi di sviluppo e non di ridimensionamento».

30/09/2009 1

Pag.

Il Sole 24 Ore - Sud

L  
a

p  
r  
o  
p  
r  
i  
e  
t  
à  
  
i

