

## **Il Veneto vuole la gestione del trasporto ferroviario. Potenzierà Sistemi Territoriali e detterà l'orario a Trenitalia**

Sarà la Regione a dettare a Trenitalia gli orari ferroviari del trasporto pubblico regionale. Lo rivela l'assessore alla mobilità, Renato Chisso, che spiega: «I nostri tecnici stanno lavorando per stendere un orario ferroviario innovativo, che si baserà sul cadenzamento. Un orario facile da ricordare, e che prevederà l'intensificazione delle corse nelle ore di punta. A differenza di quanto accade fino ad ora, saremo noi a dire a Trenitalia quanti e quali treni vogliamo che circolino su ogni linea e in che orari». Una rivoluzione copernicana, visto che adesso, anche se formalmente le decisioni sono concertate, è Trenitalia a decidere la struttura degli orari e la Regione può chiedere di fatto solo alcuni cambiamenti. Insomma, multare anno dopo anno Trenitalia per milioni di euro (12 negli ultimi anni, 1.773.000 euro solo nel 2010) a causa delle inadempienze contrattuali non basta a cambiare il volto del trasporto ferroviario locale in Veneto. E allora la Regione punta su una strategia diversa: fare crescere la propria impresa ferroviaria, Sistemi Territoriali, per gestire in proprio sempre più treni e direttrici. Una strategia che secondo Chisso non è in contraddizione con il contratto di sei anni, dal 1° gennaio 2009, con Trenitalia: «Dall'estate del prossimo anno Sistemi Territoriali inizierà a ricevere i 24 nuovi treni che abbiamo aggiudicato alla svizzera Stadler - continua Chisso -: 22 treni elettrici e 2 diesel, per un investimento complessivo di 130 milioni. E il contratto prevede un'opzione per altri 12 convogli. In tutto 200 milioni. La nostra strategia è diversa sia da quella sviluppata a Bolzano, sia da quella della Lombardia: non abbiamo le risorse economiche per prenderci in carico infrastrutture e servizi come sulla Merano-Malles, ma allo stesso tempo la nostra Sistemi Territoriali non ha ancora dimensioni tali nel trasporto passeggeri da poter creare una società al 50% con Trenitalia, come Trenord in Lombardia». Insomma, il matrimonio con Trenitalia, molto vicino per il Cargo, non è imminente nel passeggeri. «Questo non vuol dire che non si possa trovare una forma di "fidanzamento" - dice l'assessore -, facendo progressivamente crescere il peso di Sistemi Territoriali. Sviluppando le esperienze già avviate, ad esempio, si potrebbe pensare che in futuro Sistemi Territoriali si occupi delle linee a trazione diesel e Trenitalia concentri la sua attività su quelle elettrificate, impiegando anche i nuovi treni che stanno per essere consegnati». Una specializzazione già partita con l'affidamento alla compagnia regionale di convogli sulla Rovigo-Chioggia e sulla Verona-Legnago. I minori costi di Sistemi Territoriali permetterebbero una gestione più economica e quindi più sostenibile dei servizi rispetto a Trenitalia che, così, potrebbe concentrare uomini e mezzi sui servizi ad alta affluenza. «Bisogna però chiarire una cosa - puntualizza Chisso - le risorse sono sempre più ridotte e chiunque sia a gestire il servizio non ci possiamo più permettere treni che viaggiano regolarmente con 6 o 8 passeggeri a bordo». Proprio sul fronte delle risorse la Regione è ancora in attesa della ripartizione del fondo di 425 milioni per il trasporto pubblico locale bloccata dal mancato accordo sulla quota di premiale da riservare alle Regioni virtuose. «Se passa l'attuale meccanismo avremo 9 milioni in più - spiega ancora l'assessore - mentre potremmo averne 24 se sarà accettata la proposta che abbiamo fatto con Puglia, Lombardia ed Emilia Romagna». Intanto, la Regione è però costretta ad aumentare le tariffe: dal primo agosto 15% per il biglietto semplice, solo 2% per gli abbonamenti. Per vedere gli effetti della rivoluzione studiata dalla Regione sarà però necessario attendere almeno un anno: il nuovo orario "dettato" non potrà in ogni caso essere operativo con l'usuale cambio di inizio dicembre 2011 ma sarà valido per il 2012-2013.