

I treni regionali si rimettono a nuovo. Per le Marche in arrivo 16 convogli, mentre per 160 carrozze si prevede il restyling.

Già sui binari cinque locomotori maria cristina benedetti Nuovi, veloci e con i conti a posto. Unica avvertenza: abbassare l'audio per evitare di far sobbalzare i viaggiatori, soprattutto i pendolari. La rivincita dei treni arriva sul finir dell'anno, un 2012 da archiviare senza troppi rimpianti. E così se sull'Ancona-Bologna, Italo rompe il monopolio di Trenitalia e sfrutta il clamore dell'alta velocità; sulla strada ferrata marchigiana che resta non si accelera, ma si ritocca l'immagine. La novità, che concilia forma e sostanza, in questo caso si declina sulle tratte regionali e si fa forte di un assunto: i 2 miliardi e mezzo d'investimento da ripartire tra tutte le regioni d'Italia. La messa in pratica vale 16 convogli nuovi entro il primo semestre del 2014: otto complessi diesel per 150 persone ognuno e otto elettrotreni da 300 persone. Sui binari ritrovati si prevede, inoltre, la ristrutturazione di 160 carrozze: alcune del tutto nuove sono già sui binari, per le altre varrà il principio di un restyling profondo. Il bilancio, che vorrebbe invertire una rotta fatta di corse perse, di ritardi che non si contano più e di materiale rotabile più scarto che ricambio, mette in conto anche quei cinque locomotori 464 già arrivati a destinazione. Segni particolari: più potenza e tratte regionali da coprire. Un dettaglio di tutto rispetto: le Marche sono con i conti a posto, non sono cioè iscritti nel libro nero dei debitori dell'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti. Nessun inciampo, il contratto di servizio viene onorato a dovere: sono 40 milioni l'anno - con scadenza nel 2014 - che la Regione mette sul piatto per far continuare a marciare 160 treni al giorno a percorrenza regionale e interregionale, l'equivalente di 25 mila viaggiatori giornalieri. Per entrare nei tecnicismi del caso sono 4 milioni e 100 mila di treni/chilometri. Dalla partita sono esclusi i regionali Ancona-Roma che dipendono, invece, dal contratto di servizio firmato dall'Umbria. Nuovi, veloci e con i conti a posto. Le Marche ci provano a drizzare il treno dei desideri, che nella norma all'incontrario va. Ci provano, sfidando l'evidenza, con Moretti che ridimensiona gli entusiasmi. "È difficile - fa notare l'amministratore delegato - pensare di fare un servizio di ottima qualità con risorse che non ci sono". Una dichiarazione con la quale l'Ad di Fs rispedisce al mittente la rabbia dei pendolari. Così tenta di ristabilire l'ordine dei fattori: "Sono le Regioni - spiega - che decidono che tipo di servizio chiedere, quanti treni, quante carrozze e quanti posti per carrozza, l'età stessa dei treni, decidono tutto loro anche le tariffe, quindi noi ci adeguiamo e facciamo l'offerta migliore rispetto al tipo di servizio che le Regioni ci chiedono". O ognuno la sua parte, ma nel mezzo c'è la solita coperta troppo corta e stratonata ovunque. "In queste condizioni - Moretti inchioda alle cifre - è difficile ottenere cose migliori perché prendiamo la metà dei soldi che prendono i nostri colleghi tedeschi, molto meno della metà rispetto ai francesi e meno di un terzo della Gran Bretagna". Difficile mantenere il passo europeo con lo spread che corre pure sui binari: i nostri 12 centesimi d'investimento contro i 24 germanici.