

## Trenitalia vuol fermare molti intercity a Rifredi. Pendolari e Conti furibondi

# Valdarno-Campo di Marte, addio

**SIMONA POLI**

TAGLI ai treni pendolari: Legambiente lancia l'allarme in tutta Italia per la riduzione dei costi imposta dalla Finanziaria e in Toscana l'assessore ai trasporti Riccardo Conti è pronto a raccogliere l'sos. «La battaglia per difendere i servizi ferroviari è sacrosanta e noi non ci sottrarremo in nessun modo», dice Conti furioso. «Ho aderito alla manifestazione indetta da Legambiente che chiede che fine abbiano fatto i 1000 treni per i pendolari previsti dalla Finanziaria. Ritengo quei tagli ai servizi regionali profondamente ingiusti», dice ancora. «Il taglio di 300 milioni di euro avrebbe effetti devastanti». Ricorda poi il contratto stipulato tra Regione e Trenitalia: «Da quello non deroghiamo, non ci saranno tagli in nessun caso. Anzi, con l'entrata in vigore di Memorario sulla Aretina, anche per il 2008 i servizi aumenteranno. I nostri viaggiatori possono stare tranquilli: quando il 9 dicembre consulteranno il nuovo orario troveranno tutti i treni che abbiamo promesso, non uno di meno». Conti ieri ha scritto a Trenitalia anche per chiedere «l'immediato ripristino della fermata a Campo di Marte degli Intercity provenienti da Arezzo e Chiusi, che d'ora in avanti faranno scendere i viaggiatori solo a Rifredi, procurando disagi a diversi pendolari». Protesta anche **Stefano D'Angelis**, presidente della commissione Ambiente del consiglio regionale: «In Toscana i tagli riguarderebbero in particolare le linee Pisa-Firenze (via Empoli) e la Viareggio-Firenze (via Prato), andando a cancellare almeno otto treni al giorno. «Semplicemente inaccettabile».



---

**GRANDI COMMESSE****L'ALTA VELOCITÀ PRIVATA CORRE CON ALSTOM**

Sarebbe stata la Alstom ad aggiudicarsi la gara informale lanciata dal primo operatore privato italiano nel settore dell'alta velocità. L'azienda francese avrebbe battuto le altre tre concorrenti: Ansaldo Breda, Bombardier e Siemens. La fornitura è ghiotta: 25 treni ad alta velocità da 500-600 posti da consegnare in due o tre anni a partire dal 2010 per un controvalore di circa 650 milioni. Il committente è la Ntv (Nuovi trasporti viaggiatori) detenuta paritariamente al 31,67% da Finanziaria sviluppo (posseduta da Luca Cordero di Montezemolo), Fadel (Diego Della Valle) e Servizi imprenditoriali (di Gianni Punzo, il numero uno del Cis di Nola, il più grande mercato all'ingrosso d'Europa). Il rimanente 4,99% è della Reset 2000 di Giuseppe Sciarone, già manager delle Fs e ad della società altoatesina Rail traction company, che già collabora con Punzo nel trasporto di container su rotaia. Sull'esito della gara pende però una spada di Damocle: la data effettiva di liberalizzazione delle strade ferrate. Fin quando non sarà ufficiale non ci sarà nessuna fornitura, precisa il capitolato della gara. La data fissata del primo gennaio 2010, infatti, potrebbe slittare a non si sa quando. Ntv (come altri operatori internazionali) è interessata solo alle tracce (l'equivalente degli slot del trasporto aereo) dell'alta velocità ma l'attuale ad delle Ferrovie, Mauro Moretti, chiede che gli aggiudicatari della gara debbano accollarsi in proporzione una quota di tratte ordinarie. Il governo è diviso: alcuni suoi esponenti sono d'accordo con Moretti, altri (come Francesco Rutelli e Pierluigi Bersani) puntano alla liberalizzazione piena. **P.R.**

Legambiente svela le promesse mancate del governo: «In Finanziaria non c'è traccia dei 300 milioni per i nuovi convogli»

# Pendolari, Prodi cancella 160 treni

**Giacomo Susca**

● Mille nuovi treni per i pendolari entro il 2011. L'impegno del presidente Prodi e di Mauro Moretti, ad di Ferrovie dello Stato, sembrava di quelli destinati a lasciare il segno. «Infatti. Quelle carrozze scintillanti sono scomparse dalla Finanziaria». È l'ultima sirena d'allarme suonata da Legambiente mentre si discute di ticket e traffico da decongestionare. Denuncia a firma del vicedirettore Andrea Poggio, nota di disillusione compresa: «La proposta iniziale del governo sembrava finalmente all'altezza. Un investimento complessivo di 6,4 miliardi, prima tranche da 300 milioni subito. Per i pendolari delle grandi città sarebbe significato un aumento pari all'80 per cento dell'offerta e, in alcuni casi, un raddoppio». Due mesi dopo, nella legge di bilancio approvata al Senato - sottolinea Legambiente -, di quei proclami non vi è alcuna traccia. La beffa ulteriore, però, sta nel fatto che «in Lombardia 160 treni non partiranno mai nei prossimi quattro mesi - rivelano gli ambientalisti -. Disagio che si materializza in almeno 300mila pendolari costretti a viaggiare su carrozze vecchie o malmesse. Quaranta treni "dei desideri" all'anno che rimarranno sulla carta. E come se non bastasse, Fs sostiene che, a causa dell'assenza degli stanziamenti previsti, non solo non verranno acquistati nuovi treni ma pure sopresse le tratte più frequentate. Dietro l'angolo, se la Finanziaria non subirà ritocchi, c'è un aumento dei costi dei biglietti e degli abbonamenti fino al 15 per cento». Legambiente ha manifestato nei giorni scorsi, sotto le finestre di Montecitorio, per chiedere il necessario incremento delle risorse. La stessa richiesta girata poi alla Regione Lombardia nell'auspicio di «un'intercessione immediata».

Appello colto con stupore da Massimo Corsaro, coordinatore regionale di An e già assessore ai Trasporti: «Arriva quanto meno in ritardo chi invoca adesso un ruolo del Pirellone, visto che siamo stati i primi a sostenere la liberalizzazione del sistema con l'ingresso di altri attori, anche internazionali, in grado di far crescere il servizio. Per facilitare la vita dei pendolari non servono annunci, ma fondi adeguati, ordinativi

reali e tempi di consegna garantiti. Tutte cose che il monopolio targato Fs non è in grado di promettere». Concetto peraltro ribadito da Dario Balotta, segretario generale Fit Cisl: «Sarebbe questa "cura" Moretti? Centosessanta treni in meno per chi viaggia quotidianamente lasciano un'unica alternativa: puntare sulla costruzione di nuove autostrade, a costi e attesa notevolmente maggiori. Ancora una volta, il rilancio del trasporto ferroviario viene ignorato dall'attuale governo».

**«Altro che servizio raddoppiato, in arrivo aumenti del 15% sui biglietti»**

**QUEI FONDI SUL BINARIO MORTO**

**Le promesse** «Mille nuovi treni per i pendolari entro il 2011». Questo l'annuncio del presidente del Consiglio Romano Prodi e dell'ad di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti

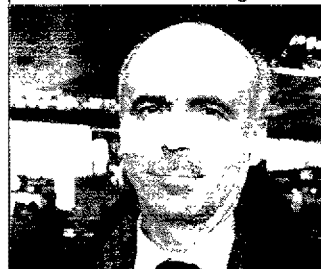
**La denuncia** Legambiente invece smentisce i proclami del governo: «Nella Finanziaria 2008 non c'è traccia dei 300 milioni di euro per far partire il progetto di sviluppo della rete (l'investimento totale era pari a 6,4 miliardi)»

**E i tagli** Intanto 160 treni non partiranno nei prossimi mesi. Così almeno 300mila pendolari lombardi resteranno a piedi

**VIAGGI A RISCHIO**  
Per 300mila pendolari della regione dopo i tagli in Finanziaria



**Massimo Corsaro (An)**  
*Chiedono aiuto alla Regione, ma è il sistema del monopolio Fs a essere inadeguato*



**Dario Balotta (Cisl)**  
*Ancora una volta il rilancio delle ferrovie è messo in secondo piano. E la cura-Moretti?*





## **FERROVIE, NESSUN TAGLIO AI SERVIZI IN TOSCANA**

30.11.2007

"Non sono previsti tagli di servizi in Toscana a partire dal 9 dicembre". E' quanto afferma una nota di Ferrovie dello Stato in merito alle ipotesi circolate oggi sui servizi ferroviari regionali lungo la Pisa-Firenze e la Viareggio-Firenze. "L'orario in vigore dal 9 dicembre - afferma la nota - non contempla alcun taglio di corse ma addirittura un potenziamento dell'offerta, finanziato dalla stessa Regione Toscana". "Successivamente, e in relazione alle risorse stanziare dalla Legge Finanziaria per i Contratti di Servizio - continua la nota - l'offerta potrebbe subire variazioni. Al riguardo, tuttavia, non solo non è stato stilato tra Ferrovie dello Stato e Regione Toscana alcun programma, per cui ogni ipotesi formulata ieri risulta priva di fondamento, ma Fs e Regione stanno lavorando, in sinergia, per avere tutte le risorse necessarie e proseguire così nel potenziamento dei servizi". (ANSA).

Fonte: [www.intoscana.it](http://www.intoscana.it)

Link: [http://www.intoscana.it/intoscana/informarsi/inbreve.jsp?id\\_categoria=1210&id\\_sottocategoria=1211&id=139223&id\\_banner=1211&language=it](http://www.intoscana.it/intoscana/informarsi/inbreve.jsp?id_categoria=1210&id_sottocategoria=1211&id=139223&id_banner=1211&language=it)

**Infrastrutture.** La società Sito di Orbassano e il retroporto di Alessandria si attrezzano per i flussi

# La logistica prepara la Tav

## Potenziati lo stoccaggio merci e l'interscambio gomma-ferro

PAGINA A CURA DI  
**Augusto Grandi**

«Serve, e subito, un fondo investimenti per le grandi infrastrutture del Nord-Ovest. E non è certo un problema di risorse: lo scorso anno le sole Fondazioni bancarie piemontesi hanno versato alle comunità locali 360 milioni. Se si aggiungono quelle lombarde e quelle liguri, più i soldi che i porti liguri incasserebbero grazie all'incremento dei traffici legati al Terzo valico, più i fondi europei e la quota dello 0,1% sui biglietti autostradali delle regioni del Nord-Ovest, ci si rende conto che i soldi si possono trovare».

Per Mino Giachino, segretario di Trasporto Amico, si deve innanzitutto investire sulle grandi direttrici ferroviarie, la Lione-Torino e il Terzo Valico, ma senza dimenticare le varie piattaforme logistiche che si stanno sviluppando sul territorio piemontese. D'altronde proprio lo sviluppo della logistica potrebbe garantire tra i 100 e i 300 mila nuovi posti di lavoro. Non soltanto negli scali, ovviamente. Perché alla logistica sono legate attività che spaziano dal Cineporto della Film Commission, a Torino, sino alle attività del gruppo Comdata in collaborazione con Eni per quanto concerne approvvigionamento, distribuzione, spedizione di materiali. Senza dimenticare gli aspetti legali: da Torino Fabio Bortolotti presiede la commissione di studio di Parigi della Camera di commercio internazionale per la revisione dei documenti di viaggio delle merci.

È però evidente che tutto il settore deve disporre di siti adeguati, funzionali, comodi. Dovrebbe disporre anche di servizi ferroviari decorosi, e così non è, ma nel frattempo occorre proseguire potenziando gli interporti. Anche **Fabrizio Palenzona**, presidente dell'alessandrina Slala, concorda con l'analisi di Trasporto Amico sulla necessità di fare sistema su più vasta scala, arrivando a predisporre un piano interregionale della logistica che coinvolga Piemonte e Liguria, ma anche la Lombardia, in attesa che la Valle d'Aosta compia scelte precise in questo ambito.

In Piemonte, per esempio, si scarica sulla Vallée la responsabilità del sostanziale accantonamento di Chivasso come sede di uno dei grandi centri della logistica. In realtà è l'attuale ipotesi di tracciato della Lione-Torino ad aver rilanciato le prospettive dell'interporto Sito di Orbassano a danno di Chivasso. Ma è anche vero che Aosta non si è contraddistinta per l'impegno a favore di una soluzione che avrebbe collocato il centro logistico alle porte del Canavese, con ricadute positive sulla Vallée. Si è solo deciso di realizzare il "peduncolo" ferroviario che farà risparmiare qualche minuto di viaggio, anche se costruttori come Parisi stanno già puntando sul Canavese come area di potenziale sviluppo.

Per ora, dunque, si procede soprattutto sul fronte ligure. Ad Alessandria, ad esempio, è in progettazione il retroporto che destinerà 250 mila metri quadrati (raddoppiabili successivamente) per la movimentazione di container da treno a gomma e viceversa (il cosiddetto ferroustage). Sarà considerato area portuale, anche a fini doganali, e sarà collegato con Genova grazie a treni navetta. A regime il retroporto dovrebbe gestire 500 mila teu all'anno.

Ma anche al Sito di Orbassano, guidato da Alessandro Di Benedetto, si sta lavorando per un rafforzamento. I 3 milioni di mq complessivi dell'area sono, per il momento, sufficienti alle necessità degli operatori. È però già prevista una nuova fase di espansione, su un'area di 1,5-2 milioni di mq. D'altronde le potenzialità del centro di Orbassano sono notevoli e le manifestazioni di interesse da parte di operatori nazionali e internazionali per un insediamento nell'area stanno aumentando. Senza dimenticare le future sinergie con il vicino Caat, il centro agroalimentare torinese.

[a.grandi@ilssole24ore.com](mailto:a.grandi@ilssole24ore.com)

[www.sitospa.it](http://www.sitospa.it)  
[www.slala.it](http://www.slala.it)  
[www.trasportoamico.it](http://www.trasportoamico.it)



### In cifre

Breve identikit dell'interporto di Orbassano (Torino, nella foto)

Le aree (in metri quadrati)		Terminale intermodale	
Superficie totale	3 milioni	Magazzini raccordati	80mila
Aree verdi	600mila	<b>Gli altri dati</b>	
Uffici	100mila	Tonnellate di merci movimentate all'anno	3 mln
Aree attrezzate e servizi	400mila	Chilometri di binari di raccordo	8
Magazzini degli operatori	900mila	Le imprese operative	oltre 200
Stoccaggio all'aperto	150mila	Gli addetti	circa 5mila

Nota: la fase di sviluppo prevede il completamento di ulteriori 500 mila mq di insediamenti logistici con 80 mila mq di nuove aree servizi  
Fonte: Interporto Sito

### GLI INVESTIMENTI

Sono in aumento le manifestazioni di interesse da parte di operatori nazionali e internazionali per insediarsi sul territorio



Ferne nelle commissioni parlamentari

## Dalle banche ai trasporti, le liberalizzazioni flop del governo

**PIERGIORGIO LIBERATI**  
ROMA

■ ■ ■ Sono state il cavallo di battaglia del governo Prodi durante tutta la campagna elettorale. Ma le tanto sbandierate liberalizzazioni, con le quali l'Unione aveva promesso la guerra al corporativismo, un futuro liberale e prezzi più bassi per tutti i cittadini, sono di fatto rimaste sulla carta. Impantanate nelle commissioni Parlamentari o nelle aule di Camera e Senato. La portabilità dei mutui, la liberalizzazione del settore energetico con relativa separazione delle reti, l'apertura nel trasporto ferroviario agli operatori stranieri, il pacchetto Lanzillotta sulle municipalizzate e il settore delle utility. Tutto fermo al palo.

La possibilità per il consumatore di trasferire il mutuo contratto ad un'altra banca (o di cancellare un'ipoteca su un immobile) senza pagare penali, è uno dei passag-

gi del pacchetto messo a punto dal ministro per lo Sviluppo economico, Pier Luigi Bersani. Che consta di un decreto già entrato in vigore e di un ddl fermo in Senato. In ogni caso, il passaggio sulle banche non ha ancora prodotto effetti a causa delle molteplici ombre che aleggiano sul testo. Ombre che hanno costretto l'Antitrust di Antonio Catricalà - dopo la bocciatura del testo messo a punto da Abi e associazione dei notai - a richiamare l'associazione bancaria a un tavolo congiunto, nel quale superare gli scogli della riforma. Stessa sorte è toccata al testo riguardante la liberalizzazione di gas ed energia elettrica. La possibilità per i consumatori, dal primo luglio scorso, di cambiare fornitore, è una chimera che non ha portato a nessuna riduzione dei prezzi. La separazione delle reti di upstream (estrazione e produzione) e di downstream (fornitura di energia al cliente finale) non è mai avvenuta, nonostante le reiterate richieste della Commissione eu-

ropea. Il risultato è che i due giganti Eni ed Enel (con relative controllate) continuano a giocare un ruolo dominante.

Di privatizzare l'acqua non se ne parla. La proposta di ingresso dei privati nella gestione delle reti idriche, pena la minaccia della sinistra radicale di uscire dal governo, è stata totalmente stralciata dal ddl del ministro per gli Affari regionali, Linda Lanzillotta. Ai consumatori è andata male anche con la benzina. Consentire la vendita del carburante nei supermercati non ha finora prodotto il risultato sperato: far scendere il prezzo della benzina. Per farlo, al governo basterebbe tagliare le accise (tassa sui carburanti) di due centesimi, ma la proposta resta solo verbale. E le ferrovie? La concorrenza, in questo caso, giace schiacciata dai debiti delle Fs (21 miliardi di euro) guidate ora dall'ad Mauro Moretti. L'unica forma di concorrenza, in questo campo, è quella di altre società controllate dagli enti locali. E dunque sempre pubblica.



**L'iniziativa****I porti aprono i cancelli al pubblico: senza di noi l'Italia si ferma**::: **BRUNO DARDANI**

Lo aveva chiesto il commissario europeo Jacques Barrot, e ribadito in altre sedi i vertici dell'International maritime organization (Imo). All'appello ad «aprire i porti alla comunità estesa degli stakeholders», cioè far conoscere cosa si fa all'interno della cinta portuale e quanto sia importante per tutti, ha risposto Assoport. L'associazione che raggruppa le Autorità portuali italiane ha deciso di organizzare per il 20 maggio 2008 il «Port

day». Gli obiettivi: evidenziare la strategicità e l'importanza vitale dei porti per l'intero sistema Italia (dalla produzione al consumo, dalle imprese alle famiglie) e quindi porre le basi per una consapevolezza nuova e diffusa circa l'importanza di favorire e agevolare l'attività degli scali marittimi. La scelta di Assoport ha quindi motivazioni politiche e sociali precise: invertire il trend di esasperazione, nelle regioni costiere, della cosiddetta sindrome Nimby (Not in my back yard) che sta mortificando in tutta Italia le prospettive di sviluppo infrastrut-

urale dei porti, bloccando i dragaggi dei fondali e congelando i progetti di realizzazione di nuovi terminal. «Ciò accade - sottolinea Francesco Nerli, presidente di Assoport - essenzialmente per un deficit di conoscenza». Port Day si propone di colmare questo gap spiegando agli italiani che senza porti in Italia non esisterebbe un sistema economico, che attraverso i porti transita oltre il 90% delle merci in importazione ed esportazione, che più di 80 milioni di persone calcano ogni anno le banchine del più importante anello di mobilità del Paese.

