

Le ferrovie Incontro tra il governatore Zaia e l'Ad Soprano: in bilancio i fondi per il potenziamento dei collegamenti

Trenitalia promette: in due anni altri 9 treni e più di 160 carrozze

Puntualità e sovraffollamento, gli impegni entrano nel contratto

VENEZIA — L'ultima volta che si erano parlati di persona, sia pure per interposta telecamera - era un dibattito tivù nel pomeriggio di Sky -, se le erano dette di santa ragione. «Qui i nostri pendolari viaggiano su carri bestiame sovraffollati, che spesso e volentieri arrivano in ritardo», era stato l'affondo di Luca Zaia, governatore del Veneto. E Vincenzo Soprano, amministratore delegato di Trenitalia, gli aveva risposto a tono: «Il sovraffollamento dipende dall'orario, o meglio, da come scelgo di piazzare i treni in relazione a un certo orario, e questa non è una decisione che attiene al gestore».

Bensi alla Regione, era il sottinteso. Ieri Zaia e Soprano, dopo aver belligerato a distanza per tutto l'anno - è di pochi giorni fa la lettera del governatore al manager delle ferrovie sulle criticità del sovraffollamento e della scarsa puntualità dei treni regionali - si sono finalmente seduti attorno allo stesso tavolo. Zaia, va detto, giocava in casa - l'incontro si è svolto a palazzo Balbi - ed è forse sfruttando il fattore campo che il presidente della Regione ha strappato alla controparte una serie di impegni che aprono una fase nuova nei rapporti, spesso assai conflittuali, tra committente (La Regione) e gestore del servizio (Trenitalia). Primo fra tutti, il fatto che gli argomenti trattati nel colloquio e le relative obbligazioni assunte da Trenitalia entreranno dritte dritte nel contratto di servizio che regola i rapporti tra i due soggetti. Come dire: se in futuro dovessero verificarsi manchevolezze o disservizi rispetto agli impegni presi, palazzo Balbi potrà imputarli al gestore ferroviario come inadempimenti contrattuali.

E quali sono, all'atto pratico, le solenni assunzioni di responsabilità dichiarate da Trenitalia? Eccole di seguito. Punto primo: i nuovi treni. Entro il 2016, cioè in anticipo rispetto al previsto, entreranno in servizio sulle linee ferroviarie regionali 166 nuove carrozze e 9 convogli completi del modello Vivalto (quelli a doppio piano), al posto dei suddetti «carri bestiame».

Punto secondo: le informazioni. Trenitalia stimolerà i cugini di Rfi - la società del Gruppo ferrovie che è signora e padrona dei binari e delle stazioni - perché si diano una mossa e forniscano ai passeggeri, possibilmente con tempestività, tutte le informazioni necessarie a terra e poi una volta a bordo del treno.

Punto terzo (o forse primo, nelle aspettative dei clienti del servizio): la puntualità. Anche qui entra in gioco Rfi, da cui dipende, statistiche alla mano, il 40% dei ritardi. Per questo in futuro la Regione tratterà direttamente con Rfi la pianificazione delle tracce ferroviarie che interessano il Veneto; quanto a Trenitalia - alla cui responsabilità, per sottrazione aritmetica, va evidentemente attribuito l'altro 60% dei ritardi - ha riconosciuto davanti a Zaia la necessità di mettere mano al proprio modello organizzativo per migliorare il risultato finale.

Punto quarto: il sovraffollamento. L'Ad Soprano ha assicurato al governatore di avere già inviato alle strutture regionali di

Trenitalia alcune proposte per migliorare la situazione sui treni particolarmente disagiati da questo punto di vista. Speriamo bene.

Ma la Regione, in tutto questo, di suo cosa ci mette? Il go-

2
Il contratto di servizio tra Regione e Trenitalia è stato prorogato di 2 anni, fino al 31 dicembre 2016

95
Con l'orario cadenzato in vigore nel Veneto, la puntualità dei convogli è stata misurata al 95%

19
Il 19 di ottobre partirà il nuovo collegamento fra Treviso e Motta di Livenza richiesto dagli utenti



verno ha annunciato che palazzo Balbi è pronto a mettere a bilancio le risorse necessarie per dare risposta alle diverse esigenze che sono state sollevate dai territori in relazione all'orario cadenzato. Il quale, se da un

lato sta riscuotendo un certo gradimento da parte dell'utenza - la puntualità dei convogli è stata misurata nel 95% -, dall'altro ha portato a galla carenze nelle coincidenze e problemi di orari o tratte che sono rimasti

scoperti. Qualcosa si sta già muovendo: al capitolo «treni aggiuntivi», per esempio, a gentile ma pressante richiesta dei pendolari, la Regione risponderà facendo partire il 19 ottobre un nuovo collegamento fra Treviso e Motta di Livenza; altre tratte, dove proprio un treno in più non si riesce a farlo viaggiare, verranno coperte con un pullman sostitutivo.

Una capitolo a parte è necessario per la disgraziata linea montana verso Belluno e il Cadore, afflitta da annose lacune di funzionalità soprattutto per carenza di manutenzione. Poiché il problema qui non è tanto la gestione del servizio quanto piuttosto l'infrastruttura di base, la Regione se la vedrà direttamente con Rfi per elaborare un progetto specifico di intervento.

Tutto questo detto e sottoscritto, rimane il fatto che la Regione non ha cambiato idea sulla strategia per il futuro: l'affidamento del servizio del trasporto pubblico ferroviario, finora affidato e sempre rinnovato a Trenitalia in quanto unico soggetto interlocutore su piazza, verrà per la prima volta messo a gara con un bando di evidenza europea. Il governatore l'ha ribadito anche ieri: «Entro ottobre porterò all'approvazione della giunta la delibera che darà avvio alla procedura della gara».

Procedura lunghissima, si sono resi conto a palazzo Balbi, e anche assai complessa: chiunque dovesse vincere, se non sarà ancora Trenitalia, avrà infatti il piccolissimo problema di mettere su rotaria una flotta di treni adeguata e sufficiente a garantire il servizio in una regione vasta come il Veneto. Per questo, il futuro bando di gara dovrebbe prevedere la cosiddetta «opzione put»: se Trenitalia, che le carrozze le ha, dovesse uscire soccombente dalla competizione, noleggerà o cederà all'impresa vincitrice i treni necessari a garantire la continuità del servizio. Nel frattempo, palazzo Balbi si è arreso all'evidenza: poiché la faccenda richiede molto tempo, il contratto con Trenitalia, in scadenza al 31 dicembre prossimo, è stato prorogato di 2 anni. Se ne riparla a fine 2016.

Alessandro Zuin

Consiglio regionale Oggi all'esame dell'aula il testo di riforma. Le categorie: «Anacronistica»

I cavatori: «Non approvate quella legge»

VENEZIA — Una nuova legge sulle attività di cava manca in Veneto da più di trent'anni. E adesso che il consiglio regionale sta finalmente esaminando (oggi in aula) il testo di una diversa regolamentazione del settore, l'intero fronte delle categorie interessate chiede a gran voce che la politica faccia un passo indietro e non approvi proprio nulla. «E' una legge- sostengono l'Albo cavatori del Veneto, Confindustria, Atec e Confindustria Imprese Veneto) - che ri-

sulterebbe anacronistica e dannosa».

In che modo? «Il testo non è altro che una riscrittura della vecchia legge del '82 - argomenta la presidente dell'Albo cavatori, Raffaella Grassi - con alcune modifiche che, senza apportare veri benefici ambientali, creano ulteriori e notevoli difficoltà alle nostre aziende, che già affrontano una gravissima crisi». Rincarare il concetto Ezio De Pra, presidente del comparto attività estrattive di Confindustria Veneto: «Serve un rino-

vamento totale della normativa di settore, valorizzando anche le tecniche di gestione rispettose dell'ambiente e della sicurezza adottate dalle aziende, e riconoscendo alle imprese meccanismi di premio soprattutto nei rapporti con la pubblica amministrazione. Tutte cose - ribadisce De Pra - che nel testo all'esame del consiglio regionale non ci sono: l'aula eviti di approvare una legge così sbagliata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La politica e i territori

Il presidente di Rcs a Mestre, intervistato dal direttore del Corriere del Veneto: «Se in Scozia vinceranno gli autonomisti, difficile impedire ad altri di fare il referendum»

Mieli: «Basta sprechi, il resto d'Italia si adegui al Veneto»

Il governo Renzi? «Giudizio sospeso. Ma se spedirà a casa i vecchi arnesi, la storia gliene sarà grata»

MESTRE - «Se tutti i territori facessero come il Veneto, l'Italia sarebbe un altro paese». E' un riconoscimento secco, oggettivo, basato sulla storia, quello che Paolo Mieli tributa alla nostra regione. Dal palco di «Mestre in Centro», intervistato dal direttore del Corriere del Veneto Alessandro Russello sul suo libro «I conti con la storia», il presidente di Rcs affronta anche l'attualità. Che dalla storia non prescinde.

Il Veneto, ad esempio. La Regione ha detto sì a ben due referendum popolari, uno per una maggiore autonomia e l'altro per l'indipendenza, op-

zione già esplorata con una consultazione online con 2 milioni dichiarati di voti ma che, fatti i conti, avrà avuto sì e no quarantamila contatti veri, puntualizza Russello, ricordando il tema vero dell'insofferenza veneta. Vale a dire il residuo fiscale, la quota di tasse che si pagano e che non tornano sul territorio. Dieci milioni: «Un problema rivendicativo e anche di conti». «Sono contrario al referendum sull'indipendenza del Veneto: mentre stiamo facendo l'Europa, si creano nuove burocrazie e nuove spese», premette Mieli. «Ma se assisteremo al referendum in Scozia e gli auto-



Grande pubblico Pionone ieri pomeriggio a «Mestre in centro»

misti vinceranno, sarà difficile dire no al referendum in Veneto o a quello in Catalogna: se lo fa uno, devono farlo tutti». Oltre la questione di metodo in Europa, però, c'è la questione di merito in Italia. «Il Veneto è stato annesso all'Italia nel 1866, cinque anni dopo l'unità - ricorda il presidente di Rcs - Era una regione poverissima, il mezzogiorno dell'impero austroungarico e, ancora negli anni Cinquanta, era in condi-

zioni simili a quelle dell'Italia meridionale. Poi ha trovato in sé i motivi per rilanciarsi ed è diventata una regione modello. Ora chiedere a questa regione di caricarsi anche i costi di quelli che vogliono pagare le siringhe venti volte tanto e che non hanno fatto i sacrifici che ha fatto il Veneto, è assurdo. Non possiamo dire al Veneto: sii generoso per alimentare le corruzioni in altre parti d'Italia. Invece di obbligarlo ad



In piazza Mieli tra Staino e il direttore del Corriere del Veneto Russello

aiutare le altre regioni, bisognerebbe obbligare altre parti del paese ad adeguarsi al Veneto - scandisce Mieli, strappando l'applauso - E' l'unico modo per impedire la scissione e non dissanguare i veneti. Altrimenti la percentuale dei secessionisti diventa del 60%.

Non che la corruzione sia il male assoluto («Abbiamo visto tutti il film Schindler's List e ci siamo commossi: ma Schindler ha salvato gli ebrei

corrompendo i tedeschi») e dei paladini incorruttibili, anzi, è bene diffidare («In genere sono imbroglioni. La corruzione non può essere eliminata ma deve essere ricondotta a un tasso fisiologico minimale»). In questo momento storico, il male sono le forze della reazione al cambiamento. Vale a dire, al governo Renzi. «Non so se farà bene o farà male. Io sospendo il giudizio sul presidente del consiglio - ha speci-

L'allarme

Embargo russo, timori anche per il vino

VENEZIA - Se arriva l'ukase, l'ordine perentorio che fu degli zar e che ora spetta al presidente Putin, e il boicottaggio russo sui prodotti italiani e veneti in particolare si estendesse anche al vino, sarebbero guai. Se dopo le lattughe e le mele, toccasse ai vini e soprattutto all'Amarone, «sarebbe impensabile per il mercato italiano compensare le mancate esportazioni di un vino che costa mediamente sui 50 euro a bottiglia al cliente», dice il neo presidente di Confagricoltura Lorenzo Nicoli. Se anche lo scenario non peggiorasse, non c'è da stare allegri. Tanto che il direttore dell'Istituto per il commercio estero Roberto Luongo dice alle imprese dell'agroalimentare, ma pure a quelle della concia o della meccanica: «Fate le triangolazioni. Serbia, Bosnia e Khazakistan sono paesi con cui si può comunque far arrivare le merci venete destinate in Russia». Il che farebbe comunque aumentare i costi. «Ma è una questione di sopravvivenza. Alcuni distretti storici del Veneto potrebbero andare in sofferenza, e la nostra preoccupazione è grandissima» sottolinea l'assessore regionale all'Economia Isi Coppola. Giorgio Piazza per Coldiretti, Renzo Aldegheri per Coopagri, ma pure Flavio Orlandi per la Cia e Italo Candoni per Confindustria sono tutti preoccupati. «Mai avrei voluto vedere ancora il prodotto distrutto in campagna. Un insulto perché è cibo e perché è il lavoro di una stagione» è l'allarme di Piazza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

R.C.