

La scure sui treni low cost: 14 Intercity a rischio da gennaio. Ferrovie e il Ministero dei Trasporti stanno discutendo il nuovo contratto: "Ci sarà un miglioramento complessivo". Tra gli obiettivi wifi e le carrozze dei Frecciabianca, ma anche la soppressione delle corse sulla Napoli-Milano e la Torino-Genova. Barricate di sindacati e parlamentari: "Così si isolano le città non servite dall'Av". Il Mit: "Il servizio perde 45 milioni l'anno, ma abbiamo aumentato i fondi"

"Nessuno tocchi gli Intercity", dicono in coro pendolari, sindacati, l'assessore regionale ai trasporti della Regione Toscana e 32 parlamentari. Una richiesta che emerge chiara, nel giorno in cui arriva il nuovo orario per il 2017 delle Ferrovie dello Stato. Il rischio, dal prossimo 15 gennaio, che 14 corse dei treni low cost per i lunghi tragitti dal Nord al Sud vengano soppresse fa alzare le barricate a viaggiatori e istituzioni. Le Fs, infatti, stanno firmando con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il nuovo contratto di servizio per il cosiddetto "servizio universale" che gestisce le corse degli Intercity e degli Intercity Notte finanziati, e quindi decisi, dallo Stato e messi sui binari da Trenitalia. Gli Ic sono spesso utilizzati come alternativa alla più costosa alta velocità ma anche come servizio interregionale da tanti pendolari delle città che non sono servite da Frece e Italo. E che senza rischierebbero di restare isolate.

Ci sono 95 milioni in più e 112 milioni in più dal 2018 in poi, incremento continuo nel 2017 347 milioni. Nell'ottica di salvare un servizio che stava morendo, in alcune tratte scarso utilizzo. Trieste-Venezia sotto 40 viaggiatori. Upgrading totale, aumento sicurezza, Senza lasciare nessuno a piedi con copertura che dal punto di vista completa. Dal 2017 Jonica Reggio Calabria-taranto fino a Bari. Dove c'è servizio regionale che funziona tipo Torino-Genova è giustificabile il fatto che possa mantenere una coppia. Ottica miglioramento generale del servizio. Dove manca c'è un

Il nuovo contratto da firmare, dopo quello scaduto nel 2014 e prorogato fino ad oggi, ha il valore di 220 milioni di euro e prevede, nelle intenzioni del Ministero e di Ferrovie, un miglioramento generale dei servizi low cost (si parla di ristorazione a bordo, pulizie durante il viaggio, wifi e carrozze nuove) ma anche tagli. "Il servizio Intercity ha 45 milioni di perdita all'anno - spiega il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - nel nuovo contratto ci sono 95 milioni in più e 112 milioni in più dal 2018 in poi per salvare un servizio che stava morendo". Il piano del Ministero, dunque, è quello di sacrificare alcune tratte dove gli Intercity viaggiano vuoti ("sulla Trieste-Venezia ci sono meno di 40 passeggeri") e allo stesso tempo potenziare ciò che resta. "Dal 2017 saranno incrementati sulla Jonica da Reggio Calabria a Taranto e se riusciamo fino a Bari". A svantaggio di altre zone dove c'è invece un servizio regionale che funziona come sulla Torino-Genova e dove quindi non si correrebbe il rischio di lasciare a piedi i viaggiatori.

Ai territori interessati le soppressioni però fanno paura. A dare l'allarme per primi sono stati i rami toscani dei sindacati Cgil, Cisl e Uil con un appello: "I clienti diretti nelle città servite dagli Intercity perderebbero gli ultimi collegamenti esistenti provenienti dalle altre regioni - si legge - e la soppressione colpirebbe le stesse città che sarebbero tagliate fuori". Sulla Napoli-Milano, ad esempio, dai piani sono esclusi 4 treni Intercity. Con i viaggiatori che potrebbero perdere una possibilità di viaggiare a basso costo, seppur con tempi maggiori, rispetto all'alta velocità su cui invece Ferrovie sta puntando (nell'ultimo anno i ricavi della lunga percorrenza, tra Frece e Intercity, sono stati di 2,4 miliardi di euro).

Ma fuori dal contratto per ora ci sono anche tre (6 treni) sulla Torino-Genova, 1 coppia sulla Trieste-Venezia, e un Intercity Notte sulla Roma-Siracusa. Tratte e orari che non garantiscono il rientro dei costi rispetto ai biglietti venduti, secondo l'azienda. Ma nel piano presentato al Ministero e in via di discussione,

nonostante i tagli i chilometri/treno del servizio universale comunque non diminuiranno. Dal 2017 al 2021 saranno 23,5 milioni tra treni e bus con il 2% di posti offerti in più negli Intercity giorno. I treni soppressi saranno compensati: ci sarà una coppia di Intercity Roma-Salerno e 2 coppie di Intercity Roma-Trieste. Poi ancora un Intercity Notte Roma-Bolzano effettuato nei weekend e più carrozze su un Intercity notte Roma-Sicilia. Per le regioni interessate dalle soppressioni però questo non basta, e la mobilitazione è già partita.

Dopo l'allarme dei sindacati a fare subito sponda è stato l'assessore regionale toscano ai trasporti Vincenzo Ceccarelli: "E' il terzo anno che poniamo la questione al Ministero, togliere questi servizi è un danno gravissimo". Il caso è arrivato nelle scorse ore anche in Parlamento con un'interrogazione dei deputati Pd Marco Donati e Luigi Dallai sottoscritta da altri 32 parlamentari. I pendolari si sono ovviamente uniti al coro. "La ragione ufficiale - spiega il comitato Città di Arezzo - è economica: secondo Trenitalia questi Intercity non sono redditizi e quindi verranno cancellati per far viaggiare altri treni Alta velocità garantendo maggiori guadagni per l'azienda".

Sul tavolo delle trattative però c'è anche un'altra novità importante. Gli Intercity infatti sono spesso in ritardo, con lunghi tempi di percorrenza, e vecchi. Dal 2017 alcuni potrebbero così andare in pensione sostituiti dalle carrozze dei Frecciabianca. "Con la consegna degli ultimi Frecciarossa 1000 - ha spiegato Ferrovie - avremo circa 300 carrozze (35 treni) Frecciabianca da poter usare come Intercity. Nei prossimi anni due-terzi della flotta sarà rinnovata". Cioè che temono i pendolari e le regioni però è che i treni Intercity, spesso in cronico ritardo e soppressi all'improvviso, possano sparire a poco a poco per lasciare spazio all'alta velocità.

"Il contratto per questi treni è fondamentale per la mobilità del Paese - spiega Michele Formisano, segretario aggiunto dell'Orsa - è un impegno che il Mit non può non assumere con il massimo sforzo possibile. Sono state scelte governative che hanno reso possibile lo sviluppo del grande mercato Alta Velocità, ora va compensata questa differenza investendo su un contratto che serve cittadini che non vivono sulle direttrici Av e che abitano maggiormente le dorsali tirreniche e adriatiche ed il meridione del Paese.