



# Rassegna stampa - **CLICKMOBILITY**

Rassegna del 29/07/2011

# INDICE

## CLICKMOBILITY

29/07/2011 Corriere della Sera - MILANO <b>Podestà: il rincaro di bus e metrò andava modulato</b>	6
29/07/2011 QN - La Nazione - Firenze <b>Sale al 50% il bonus per gli abbonati dei treni in ritardo</b>	7
29/07/2011 Il Gazzettino - NAZIONALE <b>VENEZIA - La minoranza in consiglio regionale va a...</b>	8
29/07/2011 QN - Il Giorno - Rho Bollate <b>Stangata d'agosto per i pendolari del Nordovest</b>	9
29/07/2011 La Stampa - ALESSANDRIA <b>Nell'Acquese altri treni soppressi a sorpresa</b>	10
29/07/2011 Il Sole 24 Ore <b>Pechino mette in discussione la gestione delle Ferrovie</b>	11
29/07/2011 Il Mondo <b>Il car sharing diventa social</b>	13
29/07/2011 QN - Il Giorno - Lecco <b>In arrivo nuovi mezzi ultramoderni</b>	14
29/07/2011 Giornale dell'Umbria <b>A Terni la manutenzione dei bus</b>	15
29/07/2011 QN - Il Giorno - Lecco <b>Treni più cari da lunedì E in stazione è già polemica</b>	16
29/07/2011 Giornale dell'Umbria <b>TERNI - E' prevista per questo pomeriggio alle 15....</b>	17
29/07/2011 QN - Il Giorno - Lecco <b>UN RINCARO al di sotto del 10%. Sarebbe poca cosa, se la posta in gioco non fosse...</b>	18
29/07/2011 Il Quotidiano della Basilicata <b>Domani l'esposizione del Pum Nasce il Piano urbano della mobilità</b>	19
29/07/2011 QN - Il Resto del Carlino - Bologna <b>«Su Atc solo spot, manca una politica della mobilità»</b>	20

29/07/2011 Corriere Adriatico - PESARO <b>Tagli ai fondi per i bus, Pesaro protesta</b>	21
29/07/2011 Unione Sarda <b>Un multipiano alle Fs</b>	22
29/07/2011 La Gazzetta Del Mezzogiorno - Foggia <b>Lavori alla ferrovia Sulla Foggia-Potenza bus al posto dei treni</b>	23
29/07/2011 Unione Sarda <b>Cagliari e hinterland, la rivoluzione del trasporto pubblico</b>	24
29/07/2011 QN - Il Giorno - Martesana <b>Trenord, caccia ai ticket fantasma</b>	25
29/07/2011 Corriere Adriatico - PESARO <b>Fondi per i bus, no ai tagli</b>	26
29/07/2011 Puglia <b>Piano urbano: progetto a Matera</b>	27
29/07/2011 La Stampa - SAVONA <b>Ufficio traffico agli ingegneri</b>	28
29/07/2011 La Stampa - SAVONA <b>I pendolari dei treni contestano l'orario in vigore da lunedì</b>	29
29/07/2011 ItaliaOggi <b>L'Ue punta all'efficienza energetica</b>	30
29/07/2011 Il Quotidiano della Basilicata <b>TANTO per cambiare disagi in vista nel settore dei...</b>	31
29/07/2011 La Stampa - SAVONA <b>Ecco tutti i problemi dei bus Tpl viaggio nei disservizi del Ponente</b>	32
29/07/2011 QN - Il Giorno - Sud Milano <b>Hinterland contro Milano e Atm «Non vogliamo i pullman privati»</b>	34
29/07/2011 L'Arena di Verona <b>Filobus fino a Parona, è pressing sul Comune</b>	35
29/07/2011 Il Gazzettino - PADOVA <b>«I soldi ci sono e arriveranno sicuramente». Sul f...</b>	36
29/07/2011 L'Arena di Verona <b>Totale incapacità</b>	37
29/07/2011 La Gazzetta Del Mezzogiorno - Basilicata <b>Ferrosud a passo di lumaca 36 operai posti in mobilità</b>	38

29/07/2011 La Repubblica - Napoli  
**Trasporti, società sull'orlo del crac**

39

29/07/2011 La Repubblica - Napoli  
**Il programma di Anna Donati "Il perno è la Metropolitana"**

41

# CLICKMOBILITY

33 articoli

Provincia

## Podestà: il rincaro di **bus** e metrò andava modulato

«Un aumento così sensibile poteva essere diversamente modulato, o comunque avrebbe dovuto essere concordato, visto che coinvolge anche pendolari che abitano fuori Milano». Il presidente della Provincia Guido Podestà interviene sulle nuove tariffe del **trasporto pubblico** annunciate dal sindaco: «Un aumento del 50 per cento francamente pare un'esagerazione».

A PAGINA 3 Soglio

## Sale al 50% il bonus per gli abbonati dei **treni** in ritardo

SARÀ PARI AL 50% del costo complessivo dell'abbonamento il bonus di cui beneficeranno gli abbonati di **Trenitalia** su cinque linee regionali che hanno lamentato particolari criticità nei mesi di giugno e luglio. La percentuale di rimborso, normalmente pari al 20%, è stata portata al 50% dalla **Regione** Toscana (limitatamente a questo periodo) in considerazione della particolare situazione di disagio vissuta dai viaggiatori a seguito della soppressione di un numero considerevole di **treni** per la carenza di materiale rotabile, in particolare per le linee non elettrificate. Le cinque linee i cui abbonati beneficeranno del bonus sono la Firenze - Siena - Grosseto, la Firenze - Prato - Bologna, la Firenze - Borgo S.L. - Faenza (via Vaglia), la Firenze - Borgo S.L. (via Pontassieve), la Pisa - Lucca - Aulla. Gli abbonati potranno chiedere il bonus del mese di giugno sin dall'inizio di agosto. Il bonus sull'abbonamento scatta quando sulla linea interessata viene superato un indice di riferimento stabilito nel contratto di servizio **Trenitalia**, che tiene conto di ritardi e soppressioni, e che è stato abbassato (da 4,2 a 4) a vantaggio dei pendolari. Image: 20110729/foto/195.jpg

Venerdì 29 Luglio 2011,

## **VENEZIA - La minoranza in consiglio regionale va a...**

VENEZIA - La minoranza in consiglio regionale va all'assalto di Lega e Pdl scegliendo con cura tre elementi ad effetto e di sicuro impatto. Ovvero i ritardi nei pagamenti dei fornitori, i mancati risarcimenti agli alluvionati e i tagli imposti al **trasporto pubblico** con ulteriori disagi per i pendolari. Ma l'attacco politico alla vigilia delle ferie - sotto forma di un consiglio straordinario che si è tenuto ieri pomeriggio - deve piegarsi davanti all'inesorabile fuoco di sbarramento dei voti della maggioranza (25 contro 19, con due astenuti) che respingono la mozione di Pd, Idv, Udc, FSV, Unione Nordest e gruppo Bortolussi. E la giunta, per bocca dell'assessore Roberto Ciambetti, rassicura i veneti: «I soldi in cassa ci sono: un miliardo 360 milioni di euro. Possiamo onorare tutti gli impegni anche domani mattina, ma non possiamo farlo a causa del patto di stabilità che penalizza le **regioni** virtuose come la nostra». Replica di Laura Puppato, presidente del Pd: «Dimostrate incapacità politica, il bilancio vi vede - e ci vede di conseguenza tutti - in grandi difficoltà». Le minoranze non avevano promosso un dibattito puramente accademico. Avevano sostenuto un documento con richieste concrete. Primo: ridurre a 90 giorni i tempi di pagamento dei fornitori. Secondo: individuare nell'assestamento del bilancio 30 milioni di euro da destinare al **trasporto pubblico** locale, così da poter riorganizzare la gestione del **trasporto** e introdurre il biglietto unico. Terzo: riallineare al valore dei danni subiti i risarcimenti che sono stati finora erogati agli alluvionati di novembre 2010. Documento respinto, con la maggioranza compatta. Il dibattito è cominciato con l'affondo di Laura Puppato. «Oggi i tempi di pagamento previsti slittano di 6, 9 e anche 12 mesi. Per gli alluvionati si era letto che era possibile ottenere fino al 70 per cento del danno subito, ma in realtà non superano il 25-30 per cento. In qualche caso si assiste alla richiesta di restituzione, perché i danni subiti risultano esclusi». I **trasporti**? «Non possiamo assistere all'impoverimento di un servizio così importante, all'aumento delle tariffe, alla diminuzione delle corse». Gustavo Franchetto dell'Idv ha ricordato che la città di Verona, amministrata dalla Lega, accusa la **Regione**, dove la Lega governa, di aver tagliato i fondi per il **trasporto pubblico**, al punto da impugnare le delibere regionali davanti al Tar. «Ma dov'è la serietà di una forza di governo? Oggi dobbiamo smascherare la "favola del federalismo". Gli amministratori ammettano che i soldi sono finiti e non si possono prendere in giro fornitori, scuole materne, enti professionale». La replica degli assessori. Daniele Stival per la protezione civile: «A dicembre erogati 100 milioni agli alluvionati. In tutto le richieste ammontano a 153 milioni, tre in meno rispetto ai 150 milioni arrivati da Roma. I tre milioni mancanti da Roma li ha messi la **Regione**. I restanti 150 (sui 300 totali) sono destinati a interventi per la sicurezza idrogeologica». L'assessore al bilancio Roberto Ciambetti (Lega): «Non è vero che mancano soldi in cassa, non possono essere utilizzati a causa del patto di stabilità. L'assestamento del bilancio sarà presentato al Consiglio quando avremo poste certe. Si dovrebbe aggirare sui 95-100 milioni di euro. Per il **trasporto pubblico** si dovrebbe superare la soglia dei 10 milioni di euro».

## Stangata d'agosto per i pendolari del Nordovest

Roma taglia i fondi, la Provincia corre ai ripari e il biglietto lievita del 20%. Nuovi aumenti a settembre  
MONICA GUERCI

di MONICA GUERCI - RHO - LE RAGIONI dell'aumento del costo del biglietto stabilito dalla Provincia di Milano che peserà sull'hinterland a partire dal primo agosto le spiega l'assessore a Infrastrutture, Viabilità e trasporti, Giovanni De Nicola. L'assessore fa il punto sugli aumenti, ma anche sulle novità del trasporto pubblico extraurbano. De Nicola promette: «Due sole tariffe per il trasporto pubblico: la città metropolitana nasce dal basso». Quali ragioni hanno portato ai nuovi aumenti? «È bene ricordare che la decisione di aumentare il costo del biglietto deriva dai tagli del governo alla Regione sul trasporto pubblico locale che si ridistribuisce sui Comuni e sulle Province. La Regione ha tagliato i finanziamenti consentendo agli Enti di attuare compensazioni di diversa natura: il taglio del numero delle corse, la possibilità di individuare risorse proprie a bilancio, l'aumento del biglietto». La Provincia come si è mossa? «Milano e Monza non hanno applicato gli aumenti previsti a febbraio sperando in una manovra correttiva da parte della Regione, che non è però arrivata. Bisogna fare i conti con sette milioni di trasferimenti in meno, per questo arrivano gli aumenti». A quanto ammonta il rincaro? «Sui mezzi di trasporto su gomma delle linee extraurbane che fanno capo alla Provincia l'aumento previsto è del 20% su tutte le linee. Fino a settembre il biglietto cumulativo vedrà un percentuale di aumento che va dal 6 al 15 per cento secondo la tratta extraurbana che si percorre». A settembre con l'aumento del biglietto della metropolitana anche sul cumulativo peserà il 20% in più. Non si poteva attendere settembre? «La delibera per la manovra tariffaria è passata in Giunta solo martedì, da giovedì erano già in vendita i nuovi abbonamenti e quindi era impossibile allinearsi a Milano e fare retromarcia. A questo va aggiunto il fatto che anche ad agosto bisogna far tornare i conti, bilanciati già dalla manovra». I cittadini lamentano ritardi, disservizi e arrivano gli aumenti. Tutto questo favorisce l'uso del mezzo pubblico? «È vero, ma non abbiamo fatto solo aumenti. Nella flotta si contano 900 mezzi, in due anni circa 350 mezzi sono stati sostituiti con pullman di ultima generazione. Inoltre tutti i contratti con i gestori sono stati rinnovati e prevedono più efficienza: possiamo applicare delle penali se il contratto non viene rispettato. Inoltre abbiamo allargato la validità degli abbonamenti per gli studenti anche a luglio e agosto. E a settembre ci sarà il rafforzamento dei mezzi nei fine settimana». Qual è il futuro del trasporto pubblico? «Il progetto è quello di mandare in soffitta il Sitam, (Sistema Integrato Tariffario Area Milanese, a cui aderiscono la maggior parte delle linee di trasporto pubblico su gomma in Provincia di Milano, ndr) che prevede più di 100 diverse tariffe con due macro-tariffe per l'intera area metropolitana: 1,50 euro per Milano città e i Comuni della prima cintura, 2 euro per tutti gli altri».

## Nell'Acquese altri **treni** soppressi a sorpresa

Un'altra mattinata di passione sulla linea ferroviaria Alessandria-Acqui-Savona. Dopo i disservizi della scorsa settimana, che aveva visto la sistematica cancellazione dei **treni** delle 16,38 e delle 17,39, entrambi da Alessandria ad Acqui, ieri mattina sono stati soppressi quello in partenza da Acqui per Alessandria alle 6,15 e quello delle 7 sul percorso inverso; poi quello 8 (prosecuzione del precedente) da Acqui a Savona. Ciliegina sulla torta, la rottura a pochi metri dalla stazione di acquese del convoglio successivo, in partenza per Savona. Mercoledì pomeriggio, dopo qualche giorno di tranquillità, era sparito di nuovo il **treno** delle 17,39 Alessandria-Acqui. Ora si temono eventuali, prossimi disagi. «Le Fs, sollecitate dall'assessore Bonino, hanno spiegato che il problema è causato da carenze di personale di **Trenitalia** Liguria, che opera alcune delle corse - spiega Alfio Zorzan, presidente dell'associazione Pendolari dell'Acquese -. Ma dopo la firma del nuovo contratto di servizio tra **Regione** Piemonte e Ferrovie, **Trenitalia** Piemonte deve impegnarsi a garantire il servizio senza scaricare colpe sulla Liguria». I pendolari: «**Trenitalia** lamenta carenza di personale in Liguria E' uno scaricabarile»

Dopo l'incidente del 23 luglio

## Pechino mette in discussione la gestione delle Ferrovie

LE CAUSE DELLA SCIAGURA Un guasto a un semaforo avrebbe provocato lo schianto tra due **treni** sulla linea ad alta velocità costato la vita a 39 persone

di Francesco Sisci

Il primo ministro Wen Jiabao ha offerto le sue condoglianze alle vittime dell'incidente ferroviario di sabato scorso e ha sollecitato un'inchiesta veloce e trasparente. I rottami dei due **treni** che si sono scontrati sono stati prima seppelliti e poi riportati alla luce, nel timore che si volessero occultare prove. La pubblica opinione furoreggia su "weibo", il twitter cinese, irridendo le prime scuse delle ferrovie e il compenso offerto ai defunti, appena 50mila euro ciascuno.

Il deragliamento sulla nuova linea ad alta velocità vicino Wenzhou, dove sono morte 39 persone, sta travolgendo tutto il sistema ferroviario cinese, il più grande del mondo, e ferisce profondamente l'orgoglio e l'industria nazionale, visto che l'alta velocità cinese è una tecnologia sviluppata con contributi tedeschi ma anche autoctoni.

I piani faraonici di portare il nuovo super-rapido a Mosca, a Berlino o New Delhi, dimezzando i tempi di percorrenza, infatti vanno rivisti, così come si tace oggi delle idee prima alla moda di portare **treni** cinesi a modernizzare il sistema nord-americano. Un intero, enorme settore di sviluppo per infrastrutture globali, di cui la Cina si stava mettendo a capo, deve essere ripensato e ridimensionato.

A causare il disastro sarebbe stato il malfunzionamento del sistema di segnalazione che regola il traffico. Secondo la ricostruzione dell'Ufficio ferroviario di Shanghai, mentre il primo **treno** era fermo sui binari per un calo di potenza causato da un fulmine, per un guasto non è scatta la luce rossa che avrebbe dovuto avvisare del pericolo gli altri convogli; il secondo **treno** non ha quindi potuto rallentare la sua corsa in tempo schiantandosi contro il primo e facendolo precipitare dal ponte. L'incidente dà fiato e spazio all'idea di ristrutturare le ferrovie. Il ministero delle Ferrovie è infatti l'unico in Cina che non ha separato responsabilità amministrative da quelle di aziende.

Le Ferrovie cinesi, molto più che l'apparato militare, sono uno stato nello stato, persino con la sua polizia, i suoi tribunali e il suo autonomo sistema di prelievo fiscale. Tra il 1996 e il 1997, quando Pechino introdusse la riforma delle industrie statali, spezzò tutte le vecchie dipendenze socialiste. Persino l'esercito dovette cedere le sue aziende. L'unica amministrazione che resistette al cambiamento furono le Ferrovie. Esse ricattarono il governo, dicendo che se la gestione dei **treni** non fosse stata direttamente sotto il loro ministero e se esso fosse stato accorpato a quello dei **Trasporti**, allora il personale non avrebbe potuto garantire la sicurezza.

A 15 anni di distanza quel ricatto gli si ritorce contro. Se il monopolio ferroviario non garantisce la sicurezza dei **treni** allora occorre cambiarlo. Ancora sembra non siano state prese decisioni definitive, ma le idee che circolano parlano di scorporare il sistema in tre aziende, una si occuperebbe dell'alta velocità. Inoltre le funzioni di controllo resterebbero a un'amministrazione accorpata al ministero dei **Trasporti**.

Le conseguenze del disastro potrebbero non finire qui. Se il ferreo controllo del ministero delle Ferrovie è stato rotto, allora potrebbe essere più facile avviare un'ulteriore riforma delle imprese statali che dopo la crisi economica del 2008 stanno prendendo il dominio dell'economia nazionale. Questi colossi sono tra le forze che si oppongono anche a una riforma politica del sistema cinese verso una maggiore democratizzazione. Essa dovrebbe concentrare più potere ai vertici di Pechino e dividere più chiaramente le competenze rendendole anche trasparenti.

Questi per ora sono piani lontani, ma è una locomotiva che si è messa in moto, azionata dall'arresto all'inizio dell'anno per corruzione del ministro delle Ferrovie Liu Zhijun. Lui avrebbe intascato mazzette di milioni proprio per i progetti dell'alta velocità, i cui costi di costruzione sono lievitati, senza riscontri di efficienza.

Il terreno è minato da tutto quello che di sbagliato ha fatto l'amministrazione precedente. Si dice che le traversine su cui poggiano i binari sono di cemento scadente; il materiale rotante non ha pezzi di ricambio

sufficienti; tutto il sistema di segnalazioni non è adeguato. Ciò poi va moltiplicato con le nuove, straordinarie velocità promesse. Gli investimenti attuali in infrastrutture stanno appesantendo i conti delle banche, già sotto pressione.

Potrebbero essere necessari nuovi calcoli finanziari e politici. Questo diventa quindi anche un'opportunità per fare rientrare dalla finestra le aziende fornitrici straniere che erano uscite dalla porta. Il loro ingresso oggi potrebbe dare maggiore sicurezza. Per gli italiani, la Ansaldo offriva sistemi di segnalazione e avvertiva, in tempi non sospetti, che le velocità promesse dalle ferrovie erano incompatibili con le strutture realizzate.

Si potrebbero aprire prospettive di enormi affari, le colossali commesse per le nuove linee superveloci trans-eurasiatiche, e politiche di cambiamento dell'amministrazione dello stato.

Ma i rischi non sono cessati. Molti si oppongono ai cambiamenti in corso e secondo voci il disastro potrebbe essere stato una vendetta di ferrovieri o dirigenti leali al vecchio ministro corrotto e al suo sistema. Se fosse così non bastano le minacce di pena di morte per corrotti e colpevoli, ma occorre un nuovo patto politico nell'apparato che aiuti a traghettare il Paese verso il futuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

HI-TECH SURFER

**Il car sharing diventa social**

DAVIDE CORRITORE

Nell'ultimo semestre si è registrata un'impennata nella presentazione di start-up che cercano di modificare le abitudini dei cittadini americani nell'uso dell'auto. A fronte di un parco complessivo di 250 milioni di veicoli e di un utilizzo medio inferiore alle due ore quotidiane, in alcune metropoli statunitensi e all'interno di aziende di grosse dimensioni, si stanno studiando meccanismi di **car sharing**, in particolare con mezzi di **trasporto** ibridi o alimentati da carburanti verdi. Secondo alcuni osservatori, l'esempio di Google, che da alcuni anni si è dotato di automobili elettriche (foto) per facilitare gli spostamenti dei dipendenti, è un trend che coinvolgerà a breve moltissime aziende in tutto il mondo. Secondo altri, è di particolare rilevanza il fatto che quasi tutti questi progetti si basino ormai su modelli del tutto simili ai social network, per la prenotazione, condivisione e informazione nelle opportunità di spostamento. In Italia sono in vigore ormai da molti anni norme e decreti che dovrebbero costringere le aziende e gli enti pubblici a predisporre dei piani di azione in questo senso, tramite la figura del **mobility manager**. Nella realtà, purtroppo, tali piani di **mobilità** casa-lavoro, previsti dal Decreto Ronchi del 1998 (**Mobilità** sostenibile nelle aree urbane), rimangono in vita, anno dopo anno, come riproposizione del medesimo documento. (davide@davidecorritore.it)

LECCO GLI INVESTIMENTI DI TRENORD PER RINNOVARE IL MATERIALE

**In arrivo nuovi mezzi ultramoderni**

- LECCO - PER I PENDOLARI del Lario, in arrivo undici nuovi **treni** ultramoderni. L'annuncio è di Trenord, la società di gestione del **trasporto locale** nata lo scorso maggio dall'alleanza tra **Trenitalia** e Le Nord. I nuovi convogli, modello Stadler Gtw, entreranno in funzione entro l'anno sulla tratta Milano-Monza-Molteno-Lecco. Il primo sarà operativo a settembre, dopo aver affrontato i test previsti dalla normativa nazionale in materia di omologazione del materiale rotabile. Entro dicembre entreranno progressivamente in servizio gli altri. In totale, i nuovi mezzi garantiranno ai passeggeri 243 posti a sedere, quattro carrozze in grado di potenziare la capienza nelle ore di punta e un sistema di climatizzazione attivo sia in estate che in inverno. Secondo l'azienda, l'iniziativa testimonia lo sforzo - economico e organizzativo - che Trenord sta compiendo per rinnovare il materiale rotabile e rendere più confortevoli le condizioni di viaggio. NEL COMPLESSO, grazie al contributo di **Regione** Lombardia, fra il 2001 e il 2011 sono stati acquistati 107 nuovi **treni** e 16 locomotive, per un investimento di oltre un miliardo e 80 milioni di euro. A questa somma si andranno ad aggiungere 250 milioni in autofinanziamento da parte di Trenord. Così, entro il 2015 la flotta regionale potrà contare su 2mila pezzi tra locomotive e carrozze. L'età media dei mezzi sarà inferiore a 15 anni, contro i vent'anni di oggi. «In questo modo - assicura il gestore - il servizio risulterà in linea con le migliori esperienze internazionali». CON UNA FLOTTA di 330 **treni**, Trenord assicura ogni giorno 2mila 250 corse e muove oltre 650mila viaggiatori in Lombardia. La tratta Milano-Lecco-Sondrio è frequentata ogni giorno da 50mila utenti, la Monza-Molteno-Lecco da circa 10mila. A.Z. Image: 20110729/foto/2198.jpg

## A Terni la manutenzione dei **bus**

TERNI - Si svolgerà a Terni la manutenzione dell'intero parco **autobus** regionale. Con un accordo sottoscritto ieri a Perugia, infatti, l'Azienda unica del **trasporto pubblico** locale ha siglato un contratto con la Savit, con cui alla società di Terni viene affidato il global service manutentivo . La Savit è una società mista a prevalente capitale pubblico che con questo passaggio assume una valenza regionale, che rappresenta il presupposto per l'acquisizione di nuove commesse.

## Treni più cari da lunedì E in stazione è già polemica

Viaggiatori in rivolta contro gli aumenti imposti dalla Regione  
ALESSANDRA ZANARDI

di ALESSANDRA ZANARDI - LECCO - CRESCE il popolo degli irriducibili del treno, ma l'aumento dei biglietti rischia di demotivare anche i più convinti. Non piacciono ai pendolari lecchesi i rincari imposti dalla Regione, che a partire dal 1° agosto renderanno meno economico, in Lombardia, salire in carrozza. Per la verità, il balzello è contenuto (il costo di biglietti e abbonamenti salirà del 9,09%), ma l'aumento ormai alle porte si somma a quello del 10% già introdotto lo scorso febbraio: in soli sei mesi, dunque, gli esborsi a carico dei passeggeri sono cresciuti del 20%. «E' troppo - commenta Sonia Vitali -, a fronte di un servizio scadente. Spesso le corse sono in ritardo e le carrozze sono sporche; in caso di soppressioni, nessuno in stazione si preoccupa di avvisarci». «Alcuni treni non sono neppure attrezzati con l'aria condizionata: d'estate si crepa dal caldo, d'inverno si gela - fa eco Silviya Kapchek -. I rincari si potrebbero accettare, solo se il servizio migliorasse». Per alcune persone usare i mezzi pubblici è una necessità. Perciò le ricadute sul portafoglio sono ancora più difficili da digerire. «IO, CHE NON GUIDO, prendo il treno per andare da Lecco a Varenna - dichiara Rita Maglia -. Non riscontro ritardi o problemi particolari, certo il prezzo delle corse non è a buon mercato, considerato che il tragitto è di pochi chilometri. Se potessi, preferirei usare l'auto: è più comoda, soprattutto per chi deve trasportare borse e bagagli». «Sui treni locali le condizioni delle carrozze sono pietose - rilancia Franco Stefanoni, che da qualche anno ha riposto la patente nel cassetto -. In bagno mancano acqua e carta igienica». C'è anche chi il treno lo usa per scelta, soprattutto tra i giovani. «Quando viaggio con i mezzi, lo faccio anche per motivi ecologici - conferma Amelie Seib -. Il treno conviene sulle piccole tratte, per i viaggi a lungo raggio è quasi più economico l'aereo. Questi nuovi aumenti, poi, rischiano di disincentivare l'uso del trasporto ferroviario. E' un peccato». Francesca Spandri sale in carrozza per andare a fare shopping a Milano. «Così arrivo direttamente in città - dice -. Quando si tratta di svago, non è un problema dover aspettare dieci minuti in più sulla banchina. E' quando ci si muove per lavoro che i disagi diventano difficili da sopportare. Per un periodo ho fatto la pendolare da Lecco a Milano: dovevo viaggiare in piedi, in condizioni pessime, tutti i giorni. Anche per questo ho deciso di cambiare lavoro, per salvaguardare la mia qualità di vita. Considero dei santi le persone che per anni, quotidianamente, viaggiano in maniera scomoda, su mezzi sovraffollati. A loro va tutta la mia solidarietà». LA RICHIESTA dei viaggiatori è sempre la stessa: aumentare le corse e rinnovare il materiale rotabile, per rendere il servizio più efficiente. Solo a quel punto i rincari si potranno anche accettare. E si allargherà la schiera di chi è disposto a lasciare l'auto in garage.

## **TERNI - E' prevista per questo pomeriggio alle 15....**

TERNI - E' prevista per questo pomeriggio alle 15.30 la nuova seduta del consiglio comunale, inizialmente convocata per ieri. All'ordine del giorno restano iscritti i punti relativi all'informativa del sindaco in merito alla legge regionale sul **trasporto pubblico**, l'adozione del piano attuativo di iniziativa privata per la realizzazione di un impianto fotovoltaico in località Collestacio e Le Sore, l'analisi delle problematiche del centro storico e l'equa redistribuzione dell'organico di diritto nella scuola.

## UN RINCARO al di sotto del 10%. Sarebbe poca cosa, se la posta in gioco non fosse...

UN RINCARO al di sotto del 10%. Sarebbe poca cosa, se la posta in gioco non fosse così alta. In ballo c'è la **mobilità** di centinaia di migliaia di persone che ogni giorno, per scelta o per necessità, si armano di pazienza e affrontano i disagi più disparati pur di prendere il **treno**. Tra di loro ci sono lavoratori, studenti, anziani e giovanissimi. Gente senza patente, ma anche virtuosi dei **mezzi pubblici**, che decidono consapevolmente di lasciare l'auto nel box e di salire in carrozza per contribuire ad abbattere code e smog. Persone che andrebbero premiate, non certo penalizzate. E allora, come digerire questi aumenti, che sembrano vanificare le campagne di sensibilizzazione sulla necessità di usare i **mezzi pubblici**? Che arrivano in una stagione dove il numero dei passeggeri sale, complici i flussi turistici? E che, ancora una volta, sono stati decisi senza interpellare i diretti interessati? L'augurio è che i rincari possano coincidere in tempi ragionevoli con un effettivo miglioramento del servizio. E che gli irriducibili del **trasporto pubblico** non si facciano intimorire dalle ricadute economiche di decisioni imposte dall'alto.

## Domani l'esposizione del PUM Nasce il Piano urbano della **mobilità**

SARÀ presentato domani, alle ore 10, nella sala Giunta, al sesto piano del municipio di Matera, il rapporto finale del Piano urbano della mobilità. Lo rende noto il sindaco, Salvatore Adduce, e l'assessore alla **mobilità**, Sergio Cappella. Il documento servirà a delineare il nuovo assetto viario e del traffico puntando sul potenziamento del **trasporto pubblico**, la riduzione dell'inquinamento, il miglioramento delle infrastrutture e la dotazione di parcheggi. Lo studio, commissionato alla società Sintagma verrà presentato dall'ingegner Tito Berti Nulli, che ha analizzato da dicembre 2009 a maggio 2010 i volumi del **trasporto** urbano ed extraurbano, quello su ferro, la sosta e l'incidentalità. Fra gli obiettivi quello di alleggerire il **trasporto** su gomma attraverso la realizzazione di piste ciclabili e rafforzando la **metropolitana** leggera con le risorse già individuate nei fondi PISUS. Il piano urbano della **mobilità** è di fondamentale importanza per la organizzazione sostenibile della città perché si intreccia in modo armonico con gli altri strumenti di governo del territorio. Nell'ottica di definire l'organizzazione di una nuova **mobilità** urbana a Matera il piano può contribuire a rendere la città più vivibile e sicura. Tra le priorità l'asse viario che va dal cosiddetto incrocio del Pino fino al nodo di via Rosselli e via Annunziatella. E poi c'è tutto il tema della mobilità nel centro storico, a partire dai Sassi, e dei collegamenti fra centro cittadino e periferia. L'incontro del 30 luglio sarà introdotto da un intervento dell'assessore comunale alla **Mobilità**, Sergio Cappella. Seguirà la relazione di Tito Berti Nulli. Le conclusioni saranno affidate al sindaco di Matera, Salvatore Adduce. Partecipano amministratori comunali, rappresentanti degli ordini professionali e delle associazioni imprenditoriali, culturali, ambientaliste e della cittadinanza attiva. [matera@luedi.it](mailto:matera@luedi.it)

IL CASO ALLA LEGA NORD NON BASTANO GLI SCONTI PROPOSTI DALLA GIUNTA. MOLTO CRITICHE UDC E UIL

## «Su Atc solo spot, manca una politica della **mobilità**»

«PIUTTOSTO CHE NIENTE, meglio piuttosto». Manes Bernardini, capogruppo leghista in Comune, commenta con una battuta la decisione della giunta Merola di allungare da 60 a 75 minuti la durata del biglietto da 1,50 euro acquistato a bordo dei **bus**. E «come non essere contenti» del reperimento di 110mila euro grazie ai quali i bimbi delle scuole elementari potranno salire sul **bus** gratuitamente. «Ma questi spot non lasciano certo intravedere una politica lungimirante sulla **mobilità**». I cittadini, afferma Bernardini, «sono disposti a pagare in cambio di un servizio di qualità: mezzi comodi, puliti, puntuali. E ciò si ottiene solo se vengono realizzati anche controlli efficaci che consentono di recuperare i disavanzi creati dai 'portoghesi'». Per questo, il leghista auspica «l'installazione dei tornelli anche sui **bus** urbani». Più duro Mauro Sorbi, capogruppo dell'Udc in Provincia. «Che valore ha allungare la durata del biglietto lasciando invariato il prezzo - chiede - quando i dati attestano che la maggioranza della gente usa il mezzo pubblico per 4/ 5 fermate?». SORBI VORREBBE piuttosto sapere «dove siano stati indirizzati quei 18 milioni di proventi dalla gestione della sosta che Atc non ha versato al Comune», come invece avrebbe dovuto fare, almeno secondo un'indagine della Guardia di finanza messa in moto su mandato della Corte dei conti. Il casiniano «rimanda a settembre» l'assessore Andrea Colombo: «Non sarà certo sufficiente l'apprezzata gratuità ai bambini, perché non si è tenuto conto delle altre fasce deboli». Quanto ai tornelli - in area urbana rischiano di allungare i tempi di frequenza dei **bus**, aveva detto il sindaco, Sorbi chiede si dica la verità: «I tornelli si possono applicare solo a un 15 % dei mezzi attuali, a tre porte. Anche qui, i 18 milioni sarebbero serviti ad acquistare mezzi più moderni e adeguati». GIANLUCA NERI, segretario Uiltrasporti, contesta le scelte del Comune, perché merola «fa più che altro una difesa di una azienda ormai indifendibile». Più in generale, In generale, «si dovrebbe discutere con il sindacato per avere un quadro di interventi più articolato, non a spizzichi e bocconi come quello che sembra di avere davanti». Legambiente, invece, promuove Merola: «I primi passi non sono falsi», commenta il presidente provinciale Claudio Delucca. Che, però, chiede lo stop del people mover, «un'opera superflua e sovradimensionata». Image: 20110729/foto/1339.jpg

## Tagli ai fondi per i bus, Pesaro protesta

Il sindaco alla Regione: "Così si affossa il nostro progetto per la mobilità sostenibile"  
Luca Senesi

Brutte notizie per il trasporto pubblico locale pesarese che già, dal punto di vista dei finanziamenti regionali, non gode di ottima salute. La situazione pare destinata ad aggravarsi. Martedì prossimo infatti la Regione dovrebbe deliberare un taglio lineare del 5% sull'intero settore. Il Comune alla notizia ha reagito con un secco no e chiede un ripensamento all'Amministrazione regionale sollecitando anche l'intervento dei rappresentanti pesaresi in Regione.

"Il nostro Comune in questi anni si sta impegnando molto sulla mobilità sostenibile - interviene Andrea Biancani assessore alla mobilità - adottando tra l'altro il bikesharing, il carpooling e realizzando un numero sempre maggiore di piste ciclabili per altro sempre più apprezzate. Nonostante ciò facciamo difficoltà a risultare "virtuosi" in questo settore proprio perché la Regione non finanzia il trasporto pubblico locale. Non vogliamo quindi sentir parlare assolutamente di tagli e al contrario chiediamo alla Regione di ripensarci sostenendo il trasporto pubblico di una città, quella di Pesaro, che è la seconda delle Marche".

Sull'argomento lo stesso sindaco ha organizzato ieri mattina un incontro nella sede comunale al quale hanno preso parte il presidente del consiglio regionale Vittoriano Solazzi, l'assessore alla mobilità Andrea Biancani e il presidente di Adriabus Giorgio Londei, anche quest'ultimo particolarmente deluso dalla notizia dopo che il suo ente sta tentando, con successo di aumentare di anno in anno il numero di cittadini che fruiscono degli autobus.

"E' più di un anno che chiediamo un piano che verifichi le eccedenze non a livello provinciale bensì regionale - afferma il sindaco Ceriscioli - ma finora non è accaduto nulla. Per quanto ci riguarda noi abbiamo già fatto un grosso lavoro eliminando le sovrapposizioni di numerose linee e razionalizzando al meglio il trasporto pubblico locale in città integrandolo anche con quello pubblico extraurbano con uno sforzo non indifferente". Il sindaco ha ricordato anche tutti gli sforzi e i tentativi di dialogo con la Regione sul tema "Nell'ultimo anno abbiamo partecipato in Regione ad una serie di incontri proprio per affrontare la questione legata ai finanziamenti, ribadendone ogni volta la non adeguatezza, relativamente al deficit di chilometri, rispetto a quelli concessi ad altre realtà della regione. Ci sembra inoltre un controsenso visto che la stessa Regione da settembre varerà nuove misure per contenere l'inquinamento atmosferico, ridurre ancora il trasporto pubblico urbano parte importante della propria mobilità sostenibile. La speranza dunque è che la Regione ci ripensi dopo aver valutato altre possibilità in merito".

**Foto:L'assessore Biancani (a sinistra) e il presidente di Adriabus Londei, sotto il sindaco e l'assessore Gambini**

## Un multipiano alle Fs

Vedi la foto «Se si deciderà di non aprire il cantiere studieremo soluzioni alternative per i parcheggi». La frase pronunciata ieri dal sindaco Massimo Zedda a proposito del parcheggio multipiano di via Roma apre scenari nuovi. E quali possono essere? Zedda non ne ha mai parlato in sedi ufficiali. Anche perché i lavori per realizzare il parcheggio sono stati aggiudicati il 28 dicembre 2009 a un'associazione temporanea di imprese tra World Trade e Ciro Menotti per 7,2 milioni di euro e perché i legali dell'impresa, appreso del "congelamento" del progetto, hanno diffidato il Comune: consegnate i lavori entro due settimane a partire dal 18 luglio o si va in causa. IL PARCHEGGIO DELLE FS Ma un'idea il sindaco ce l'ha: trasformare in parcheggio in struttura l'area di sosta delle Fs a fianco alla stazione. Una proposta che, secondo Zedda, potrebbe valere la pena di valutare, sempre che i proprietari dell'area siano d'accordo e ci vogliano ragionare. Nel 2005, quando studiava il modo per pedonalizzare la Marina, la Giunta Floris sondò anche questa ipotesi. «Avevamo i soldi e pensavamo di realizzare un "fast parking" simile a quello di via Sant'Alenixedda», ricorda l'ex assessore ai Lavori pubblici Raffaele Lorrai. «Feci una proposta formale alle Ferrovie ma mi dissero che non erano interessati». LA PENALE Zedda potrebbe riprovarci. Per ora ne ha discusso con alcuni suoi collaboratori ma per il momento non vuole andare oltre. Anche perché prima dovrebbe ufficializzare la rinuncia al parcheggio di via Roma rescindendo il contratto con le imprese e versando nelle loro casse la penale prevista, che ammonta a poco meno di 800 mila euro, il 10% dell'appalto. BANCO DI SARDEGNA Un'altra ipotesi di cui Zedda sta ragionando sarebbe la realizzazione di un parcheggio interrato tra Banca Cis e il Banco di Sardegna, in viale Diaz, il cui limite, tuttavia, sarebbe nella presenza di una imponente falda acquifera che ha già costretto i progettisti del Cis (lo studio di Renzo Piano) a realizzare un sistema di pompe che aspirano l'acqua 24 ore su 24. IL PARCHEGGIO DI SCAMBIO A meno che la nuova Giunta non rispolveri il progetto del parcheggio di interscambio alla confluenza di via San Paolo con la Strada Statale 195 che i tecnici dell'assessorato ai Lavori pubblici stavano elaborando. Quest'ultima ipotesi, peraltro, sarebbe più vicina all'idea dei parcheggi che ha Zedda: essendo attrattori di traffico, devono essere alle porte della città e devono integrarsi a un sistema di **trasporto pubblico**. (f.ma.)

## Lavori alla ferrovia Sulla Foggia-Potenza **bus** al posto dei **treni**

Da oggi e fino all'8 agosto la linea ferroviaria Potenza -Foggia sarà interrotta per lavori nel tratto tra Rocchetta Sant'Antonio e Candela. La **mobilità** sarà garantita - informa **Trenitalia** - da **bus** sostitutivi tra Melfi e Foggia, mentre fra Potenza e Melfi circoleranno sia **treni** sia **bus**. Gli orari e i tempi di viaggio potranno variare in relazione al traffico stradale. Informazioni dettagliate nelle stazioni, biglietterie, negli uffici informazioni e assistenza clienti, su [www.fsnews.it](http://www.fsnews.it) - il quotidiano on line del gruppo Fs.

## Cagliari e hinterland, la rivoluzione del **trasporto pubblico**

Vedi la foto Un piano per soddisfare le esigenze dei viaggiatori abituali, ma anche per attrarre gli utenti occasionali e incentivarli all'utilizzo dei **mezzi pubblici**. È stato approvato ieri in Provincia, all'unanimità, il nuovo progetto per il **trasporto pubblico** locale nell'area vasta di Cagliari. Riguarderà i comuni di Assemini, Capoterra, Cagliari, Decimomannu, Elmas, Maracalagonis, Monserrato, Pula, Quartucciu, Quartu Sant'Elena, Sarroch, Selargius, Sestu, Settimo San Pietro, Sinnai, Villa San Pietro. **OBIETTIVI** «Lo scopo - spiega Luca Mereu, presidente della commissione provinciale **Trasporti** - è quello di eliminare le sovrapposizioni fra **mezzi pubblici**, razionalizzare le linee e creare una minore congestione delle vie che collegano Cagliari all'hinterland». Ieri è stato dato il via libera alle linee guida del piano, che nei prossimi mesi dovrà essere discusso nel dettaglio. «L'obiettivo - prosegue Mereu - è quello di arrivare all'approvazione del piano esecutivo entro l'anno». **INTERVENTI** Il piano prevede alcuni interventi indispensabili per far sì che il progetto abbia successo. Innanzi tutto la riorganizzazione del nodo di piazza Matteotti, con il restauro dell'autostazione, la copertura dei marciapiedi di attesa dei **bus** e il miglioramento delle indicazioni e dei percorsi interni al nodo di interscambio, integrando in questi anche la stazione ferroviaria. Poi la realizzazione di nuove fermate di dimensioni adeguate alla sosta contemporanea di più **bus** e dotate di emettitrice automatica di titoli di viaggio, la sistemazione delle fermate esistenti con pensiline munite di informazioni in tempo reale sul servizio e il miglioramento di indicazioni e percorsi interni al nodo di interscambio. **FLUMINI-CAGLIARI** È una delle nuove linee proposte, andrà a sostituire l'attuale PF. Manterrà i due punti estremi del collegamento (piazzale della chiesa di via dei Mughetti-Piazza Matteotti), ma varierà il percorso: verrà attraversata la zona di Pitz'e Serra, si passerà per viale Marconi, via San Benedetto, via Sonnino e via Roma. **METROPOLITANA** Indispensabile, per Mereu, anche l'allargamento della **metropolitana** leggera: «E non mi riferisco solo al tratto già previsto da Monserrato a Settimo, ma anche quello da piazza Repubblica a piazza Matteotti. Il modo di vivere la città cambierebbe». Piercarlo Cicero

PIOLTELLO LIMITO È FRA I 40 SCALI CRITICI DELLA LOMBARDIA SECONDO LEGAMBIENTE

## Trenord, caccia ai ticket fantasma

Pochi biglietti disponibili al distributore per un problema informatico  
LORENZO INVERNIZZI

di LORENZO INVERNIZZI e DANIELE MONACO - PIOLTELLO - TRENORD, tornano alla ribalta i disservizi delle ferrovie. In questo caso è Legambiente a puntare il dito contro l'offerta ridotta di alcuni punti vendita, tra i quali quello di Pioltello. «In circa quaranta biglietterie non sono più disponibili molti prodotti di **Trenitalia**, come i biglietti internazionali, i ticket per comitive internazionali e per la divisione «Passeggeri» - spiega Legambiente in un comunicato -. A questi si aggiungono i titoli di viaggio per le comitive internazionali, le carte verdi e le carte blu, riservate agli invalidi al 100 per cento che hanno diritto a un accompagnatore». DAL DUEMILA a oggi, fanno sapere da Legambiente, sono già state chiuse numerose biglietterie, mettendo in gravi difficoltà i viaggiatori delle piccole stazioni che intendono utilizzare **treni** a prenotazione obbligatoria come Frecciarossa, Freccia d'Argento e Inter City. «In questo modo - commentano gli ambientalisti - si allontanano i pendolari dal servizio ferroviario». Nelle ultime settimane la stessa associazione ha protestato contro i cospicui rincari dei biglietti messi in atto sulle linee ferroviarie lombarde. «I due vettori Fs e Fnm sono confluiti in Trenord - afferma Dario Balotta, responsabile **trasporti** di Legambiente Lombardia -. Trenord è diventata di fatto monopolista. Sul fronte della qualità, però, il servizio lascia sempre a desiderare». Per quanto riguarda ad esempio proprio la stazione di Pioltello, i pendolari segnalano da tempo l'assenza di un'obliteratrice all'ingresso di Limite. Una mancanza che costringe i pendolari diretti verso Milano Centrale a percorrere due volte il sottopassaggio, per portarsi prima dal lato stazione dove è presente la timbratrice e per poi recarsi al binario. La risposta del gestore tuttavia non si fa attendere. «LA FUSIONE fra **Trenitalia** e LeNord è avvenuta da poco tempo e i rispettivi sistemi informatici vanno ancora implementati nella rete in modo completo - comunica Trenord -. Tempo alcune settimane e su tutte le biglietterie automatiche sarà disponibile il software per acquistare qualsiasi tipo di ticket». Un disagio momentaneo per cui la soluzione, ad ogni modo, non arriverà prima della fine di agosto. Per quanto riguarda l'obliteratrice mancante all'ingresso della stazione, Trenord ricorda il recente restyling dello scalo che ha comportato lo spostamento dell'accesso alla stazione: «Abbiamo chiesto a Reti ferroviarie italiane di adeguare di conseguenza la posizione della timbratrice», assicura l'ente. Rispondendo a un'altra polemica lanciata da Legambiente, Trenord assicura infine: «Da martedì sono stati installati i programmi per cambiare in moneta i crediti cartacei rilasciati dalle macchinette al posto del resto in denaro». Image: 20110729/foto/4672.jpg

## Fondi per i bus, no ai tagli

Pesaro protesta con la Regione: "Penalizzata la mobilità sostenibile"  
Senesiln cronaca di Pesaro

Brutte notizie per il trasporto pubblico locale pesarese che già, dal punto di vista dei finanziamenti regionali, non gode di ottima salute. La situazione pare destinata ad aggravarsi. Martedì prossimo infatti la Regione dovrebbe deliberare un taglio lineare del 5% sull'intero settore. Il Comune alla notizia ha reagito con un secco no e chiede un ripensamento all'Amministrazione regionale sollecitando anche l'intervento dei rappresentanti pesaresi in Regione. Il sindaco ha organizzato ieri mattina un incontro nella sede comunale al quale hanno preso parte il presidente del consiglio regionale Vittoriano Solazzi, l'assessore alla mobilità Andrea Biancani e il presidente di Adriabus Giorgio Londei. "E' più di un anno che chiediamo un piano che verifichi le eccedenze non a livello provinciale bensì regionale - afferma il sindaco Ceriscioli - ma finora non è accaduto nulla. Per quanto ci riguarda noi abbiamo già fatto un grosso lavoro eliminando le sovrapposizioni di numerose linee e razionalizzando al meglio il trasporto pubblico locale in città integrandolo anche con quello pubblico extraurbano con uno sforzo non indifferente".

## Piano urbano: progetto a Matera

Sarà presentato domani, il rapporto finale del Piano urbano della **mobilità**. Lo rendono noto il sindaco, Salvatore Adduce, e l'assessore alla **mobilità**, Sergio Cappella. Il documento servirà a delineare il nuovo assetto viario e del traffico puntando sul potenziamento del **trasporto pubblico**, la riduzione dell'inquinamento, il miglioramento delle infrastrutture e la dotazione di parcheggi. Lo studio, commissionato alla società Sintagma verrà presentato dall'ingegner Tito Berti Nulli, che ha analizzato da dicembre 2009 a maggio 2010 i volumi del **trasporto** urbano ed extraurbano, quello su ferro, la sosta e l'incidentalità.

## Ufficio traffico agli ingegneri

Gestione **mobilità** L'assessore Paolo Apicella punta sui tecnici. A destra il parcheggio delle aree Italgas Il Comune ha ingaggiato due esperti dell'Università di Genova che nei prossimi due anni si occuperanno a tempo pieno dei problemi del traffico di Savona. Due ingegneri a cui verrà assegnato un ufficio e che risponderanno all'ingegnere capo Luca Pesce e al **mobility manager** del Comune Chiara Vacca. L'amministrazione Berruti, insomma, ha deciso di dedicare tempo e risorse al traffico. I due nuovi esperti saranno pagati in parte con fondi del ministero dei **Trasporti** e in parte con un contributo del Comune ma saranno formalmente dipendenti dell'Università di Genova. Il loro compito, a quanto è parso di capire, consisterà nell'aggiornamento costante del Piano del traffico, effettuando l'immissione di nuovi dati sui flussi di traffico, utilizzando nuovi modelli di simulazione, tenendo conto degli spunti che vengono forniti dai cittadini o da intuizioni degli amministratori. «La novità è che finalmente il Comune avrà un ufficio che potrà occuparsi a tempo pieno dei problemi del traffico - dice l'assessore alla Viabilità Paolo Apicella -. Avremo a disposizione due esperti dell'Università che utilizzando modelli matematici e dati aggiornati sui flussi di traffico potranno verificare immediatamente l'efficacia delle proposte che vengono discusse per migliorare l'offerta della sosta, per potenziare il servizio pubblico o la **mobilità** alternativa alle auto». La nascita di questa nuova unità operativa che sarà fisicamente collocata all'interno dell'Ufficio tecnico, di fatto sgraverà i vigili urbani di parte delle loro competenze in materia di viabilità. Compiti che sinora, per dire la verità, la polizia municipale aveva svolto con grande sobrietà ed equilibrio, filtrando gli slanci culturali delle varie amministrazioni che si sono succedute a Palazzo Sisto con il buonsenso e il pragmatismo che deriva dalla lunga esperienza sul campo. Oltre al nuovo strumento operativo, il neo assessore Apicella ha messo a punto una sorta di calendario dei lavori per i problemi della sosta: «Prima di tutto dovremo aggiornare il Piano della **mobilità** e portare in Consiglio osservazioni e controdeduzioni. Poi dovremo ampliare l'offerta dei parcheggi: gli interventi a medio termine sono la sopraelevazione del parcheggio Italgas e la creazione di un'area di sosta nell'Oltreletimbro. Poi però bisognerà rivedere complessivamente la politica della sosta perchè ci sono troppi automobilisti che vagano in centro città alla ricerca di posteggio mentre nelle aree limitrofe ci sono posteggi vuoti». Per il piano parcheggi la giunta punta forte sulla sopraelevazione delle aree Italgas

## I pendolari dei **treni** contestano l'orario in vigore da lunedì

Protesta I pendolari savonesi hanno scritto nuovamente a **Regione** e **Trenitalia** contro i tagli Continua il duello a distanza fra i pendolari savonesi e **Trenitalia** per il taglio dei convogli locali. Ieri il Comitato ha nuovamente scritto alla **Regione** e a **Trenitalia** sulla vicenda della soppressione del convoglio delle 6,26. «Ai pendolari savonesi il direttore regionale di **Trenitalia**, Enrico Melloni ha risposto che "se ad esempio il **treno** Savona-Genova delle 6,28 sarà cancellato ce ne sarà un altro alle 6,33. Impiegherà più tempo perché si ferma in tutte le stazioni, ma comunque è disponibile, come disponibile sarà anche il **treno** Intercity delle 6,56, che in mezz'ora porta a Genova". Rispetto a queste affermazioni riteniamo corretto fare alcune precisazioni. Come si evince dal confronto fra i vecchi e nuovi orari, la soppressione del **treno** 6027 comporta le seguenti alternative. I pendolari potrebbero prendere il **treno** R 2041 che parte 27 minuti prima e arriva 20 minuti dopo oppure potrebbero prendere l'Intercity 655 che parte 11 minuti prima, costa più caro, comporta il cambio a Principe e dilata il tempo di percorrenza complessivo di 20 minuti. Oppure c'è il **treno** R11245 che però ferma a tutte le stazioni e arriva a Brignole alle 7.41 (=16 minuti più tardi) e in più, dicono i pendolari, è molto spesso in ritardo. Il alternativa c'è il **treno** Rv delle 6,55 che arriva a Principe alle 7,44 e anche in questo c'è la necessità di cambiare con allungamento dei tempi. Infine dell'Intercity delle 6,56 citato di Melloni non troviamo traccia nel sito di **Trenitalia** nè a luglio nè ad agosto. L'unico IC che abbiamo visto sul sito è quello che avevano citato i pendolari, ossia il 655 che peraltro arriva solo a Principe con grave disagio di chi va a Brignole» I pendolari concludono il loro intervento invitando **Trenitalia** e **Regione** a discutere le modifiche mettendosi dalla parte dei pendolari e cercando di capire le difficoltà che incontrano ogni giorno le persone costrette a spostarsi per lavoro. «I pendolari devono arrivare in stazione entro le 7,30 perché altrimenti non c'è tempo di prendere il **bus** e arrivare per le 8 al lavoro. Il **treno** R11245 arriva a Brignole alle 7,41, ma se calcoliamo anche il tempo per scendere, andare a prendere un **bus** e arrivare al lavoro, il tempo non basta più per arrivare in orario. Inoltre il **treno** R6207 impiega 57 minuti ad arrivare a Brignole ed è al 98% sempre puntuale; il R11245 impiega un'ora e 8 minuti, facendo tutte le 12 fermate intermedie tra Savona e Genova Brignole e non è quasi mai in orario, accumula ritardo strada facendo. Riassumendo, tempi di viaggio più lunghi e costi maggiorati. Si potrebbe invece mantenere il **treno** delle 6,28 o, in alternativa, prolungare l'Intercity 655 fino a Brignole».

Operativo il nuovo fondo che ha una dotazione di 256 mln. Contributi minimi di 5 mln

## L'Ue punta all'efficienza energetica

Finanziabili progetti per ridurre i consumi e inquinare meno

Operativo il nuovo Fondo europeo per l'efficienza energetica (Eeef) che sostiene gli enti locali che investono in progetti di efficienza energetica, energie rinnovabili e **mobilità** sostenibili. La modulistica attualmente è solo in lingua inglese, ma è possibile già presentare le domande per l'erogazione di finanziamenti per progetti oltre 5 milioni di euro. Il Fondo, operativo in tutti i 27 paesi della Ue, vanta di una disponibilità iniziale di 256 milioni di euro. Lo stanziamento prevede un intervento dalla Commissione europea per 125 milioni di euro, dalla Banca europea di investimenti per 75 milioni, dalla Cassa depositi e prestiti per 60 milioni e da Deutsche Bank per 5 milioni. Sono già in essere incontri per poter innalzare la disponibilità finanziaria a 700-800 milioni di euro. Fra i progetti più gettonati che possono beneficiare dei finanziamenti del Fondo troviamo progetti per l'illuminazione pubblica intelligente, tramite l'utilizzo di illuminazione adattiva o a led, lo sviluppo di sistemi puliti di **trasporto** urbano, nonché l'adozione di misure per il risparmio energetico degli edifici, quale ad esempio opere di coibentazione e progetti di cogenerazione. Il Fondo fornirà agli stati membri un valido sostegno nel raggiungimento degli obiettivi fissati entro il 2020, vale a dire la riduzione del 20% delle emissioni di gas a effetto serra, l'aumento del 20% dell'utilizzo di energie rinnovabili ed un minor consumo di energia mediante un aumento del 20% dell'efficientamento energetico. Possono richiedere il finanziamento gli enti locali, pubblici e imprese private che agiscono come gestori di servizi pubblici o per enti pubblici (ad esempio Esco, società di **trasporto pubblico**). Alcuni esempi di progetti finanziabili. I progetti finanziabili possono riguardare l'adozione di misure per il risparmio energetico degli edifici pubblici e privati, lo sviluppo di sistemi combinati calore-energia (Chp) ad alta efficienza, lo sviluppo di sistemi puliti di **trasporto** urbano, l'ammodernamento delle infrastrutture, quali l'illuminazione stradale e le reti intelligenti ecc. Il fondo finanzia progetti a partire da 5 milioni di euro, si prevede che la media degli investimenti che saranno presentati sarà intorno ai 15-20 milioni di euro. Lo scopo è quello di finanziare soprattutto interventi di efficienza energetica, che occuperanno circa il 70% del totale disponibile; il 20% sarà dedicato all'utilizzo delle energie rinnovabili e il 10% al **trasporto** pulito. La durata massima del finanziamento è stata fissata per un periodo di 15 anni, ma a seconda del progetto si potrà arrivare ad una durata massima di 20 anni. Il Fondo agisce all'80% mediante strumenti finanziari di debito, in modo diretto oppure tramite altri istituti e per il restante 20% con strumenti di private equity. Come richiedere il finanziamento. Il fondo è già operativo. Per presentare progetti è necessario rivolgersi a Deutsche-Bank. È prevista per la fine dell'estate la messa a disposizione della documentazione in lingua italiana.

## TANTO per cambiare disagi in vista nel settore dei...

TANTO per cambiare disagi in vista nel settore dei trasporti. Da domani, al prossimo 8 agosto, infatti, sia i viaggiatori che i pendolari che dovranno transitare sulla Potenza-Foggia dovranno salire a bordo di autobus sostitutivi. Questo perché le Ferrovie dello Stato dovranno eseguire lavori di manutenzione sulla tratta di collegamento tra il capoluogo di regione e la città pugliese. Per consentire la realizzazione degli interventi sarà sospesa la circolazione ferroviaria tra Rocchetta Sant'Antonio e Candela. La mobilità sarà garantita da bus sostitutivi tra Melfi e Foggia. Tra Potenza e Melfi circoleranno sia treni sia bus. Gli orari e i tempi di viaggio potranno variare in relazione al traffico stradale. La programmazione e la concentrazione degli interventi in questo periodo eviterà che, nei periodi dell'anno in cui le esigenze di mobilità (lavoro e studio) sono maggiori, i cantieri rallentino la circolazione ferroviaria, con sensibili ripercussioni anche sulla qualità e puntualità del servizio.

## Ecco tutti i problemi dei **bus Tpl** viaggio nei disservizi del Ponente

Il servizio **bus** della **Tpl** nel mirino dei sindacalisti Gino Bartali diceva: «E' tutto da rifare». La frase si adatta perfettamente anche alla situazione della **Tpl**, neonata società pubblica di **trasporti** dopo l'avvenuta fusione tra Sar e Acts. Funziona poco, il disservizio è evidente, la gente protesta, i dipendenti pure e a bordo dei **bus** i passeggeri diminuiscono. In un lungo e dettagliato documento i delegati sindacali della Riviera di Ponente elencano i principali nodi da sciogliere e suggeriscono di cambiare marcia all'azienda «che in nome del risparmio economico sacrifica senza ritegno efficienza ed efficacia del servizio privandolo delle caratteristiche proprie intervenendo con l'accetta su linee e tariffe». Ecco tutto quello che non funziona tra Savona e Andora.

**Tariffe** Il prezzo del biglietto da Loano a Pietra Ligure è di un euro e 30 centesimi, da Loano a Borghetto oppure Boissano o Toirano è di 2 euro e 10. Dicono i lavoratori: «Dopo un anno di perdite secche questa partita è stata rivisitata dall'azienda con l'adozione del biglietto argento. Non si può pensare di risolvere tutti i problemi con il semplice aumento del costo del biglietto. Si produce, di conseguenza, un calo dell'utenza». **Biglietti e biglietterie** Sulle linee dell'entroterra sono state eliminate le emettrici. Perché? Rispondono i sindacalisti: «Per non riconoscere una misera indennità di agente unico (circa 6 euro al mese) al personale. Il prezzo di vendita del biglietto di queste linee, che hanno una grande utilità sociale, è di ben 3 euro e 60 centesimi, sia pure con una validità di due ore e mezza. Sono linee frequentate da anziani e studenti che per raggiungere scuole e ospedale non hanno altro mezzo di **trasporto**. Partono da paesi dove è impossibile reperire biglietti. Così aumenta l'evasione e gli utenti calano. C'è anche una regola che non invoglia le rivendite a tenere i biglietti. Prevede che il tabaccaio o l'edicolante acquistino tagliandi per almeno 150 euro, pena l'applicazione di una commissione che costa 5 euro». Inoltre: le emettrici a terra sono scomparse, la biglietteria di Savona opera sino alle 17 e resta chiusa domenica e festivi, proprio quando i turisti aumentano.

**Linee** L'istituzione del collegamento tra Savona e Pietra Ligure (Santa Corona) ha prodotto, a giudizio dei sindacati, disservizi e un peggioramento della qualità del lavoro. Di fatto è stato creato un doppione da Finale a Pietra e ritorno. Uno dei due **bus** viaggia sempre vuoto. Dodici chilometri sprecati. Da Finale la corsa per Andora (e viceversa) è passata da venti a trenta minuti di frequenza. Deposito di Finale Sostengono i sindacati: «I nuovi dirigenti hanno buttato al vento 36 mila euro (seimila al mese per sei mesi) affidando in appalto l'impianto di lavaggio della base strategica di Finale. Risultato? I **bus** sono meno puliti e vengono danneggiati perchè il personale della ditta in appalto non possiede la professionalità per movimentare i mezzi. Ora si vorrebbe anche dismettere il deposito, su richiesta del Comune, creando così un incremento ulteriore di chilometri fuori servizio. Gli **autobus** saranno lasciati in mezzo alla strada incustoditi e alla mercè di teppisti. Se il deposito di Finalborgo sarà disattivato occorre trovare in zona una valida alternativa». Sede di Cisano E' un'altra critica dei dipendenti. I loro rappresentanti parlano di «scelta delirante». E spiegano: «L'abbandono dello stabile di Cisano, a causa dei trasferimenti degli impiegati a Savona (dove gli uffici pullulano di stagisti) fa pensare che vi sia un malcelato tentativo di dismettere anche quello. Si abbandona una casa di proprietà per pagare un affitto altrove. Questa situazione di abbandono non permette agli utenti del Ponente di avere un punto di riferimento. E non dimentichiano che l'ex sede della Sar è di proprietà dei Comuni del Ponente». Con la Sar ancora in attività, dal deposito di Cisano partivano i **bus** a noleggio, che garantivano un discreto guadagno alla società, e si effettuava la riparazione dei mezzi. Oggi l'officina, per carenza di personale, non è più in grado di funzionare. Personale Mancano all'appello 14 autisti. Le date dei riposi vengono continuamente spostate. I turni di servizio non prevedono tempi di recupero per eventuali ritardi. Si legge nel documento: «Gli orari affissi alle fermate sono meno che indicativi, specie nelle giornate di maltempo e festive. Operatori addetti alla manutenzione: quando uno dei due è a riposo, l'altro resta da solo con una notevole mole di lavoro. I riposi della ditta appaltatrice vengono coperti da personale **Tpl**. E qui si capisce che l'appalto altro non è che una regalia fatta al titolare della ditta». **Autobus** Quelli in servizio nella Riviera di

Ponente sono quasi tutti sprovvisti di pedane per disabili, sono vecchi e al limite della tolleranza per inquinamento e sicurezza. Affermano i sindacalisti: «I recenti fatti verificatisi a Spotorno, e denunciati dalla polizia municipale, riguardano solo uno degli aspetti critici del parco macchine. La situazione di abbandono, secondo il presidente di **Tpl**, è dovuta al fatto che i Comuni del Ponente non hanno contribuito all'acquisto di mezzi nuovi che invece circolano in Val Bormida e nel resto del Savonese». Orari Per la società il servizio estivo comincia l'11 luglio. Non prima, come vorrebbe il calendario delle stagioni. Accusano i dipendenti: «Conseguenze innominabili sulle corse serali. La gente è costretta ad attendere i pullman che arrivano con ritardi stratosferici e stracolmi di passeggeri infuriati e semisoffocati dopo aver viaggiato su mezzi senz'aria condizionata. Per risparmiare, l'esercizio invernale è stato protratto fino a luglio inoltrato. Non c'è da meravigliarsi se vi saranno buchi di mezz'ora e più tra una corsa e l'altra. Subito dopo, magari, un "trenino" di tre **bus** uno in fila all'altro. Non si comprende anche come sia stato possibile vendere sei **bus** da noleggio che potevano essere utilizzati ancora per questo scopo. Sono stati sostituiti da mezzi di recente acquisizione, con aria condizionata e pedana per disabili, che potevano invece essere destinati al servizio pubblico di linea». Parcheggio e biglietti Infine i sindacati lanciano una proposta intelligente. Questa: «Crediamo nel coinvolgimento dei Comuni. Potrebbero fornire un valido sostegno al **trasporto pubblico** consentendo ai turisti di parcheggiare nelle aree a pagamento, ma comprendendo nel costo il titolo di viaggio per poter poi usufruire del mezzo pubblico. Si avrebbe una riduzione del traffico e dell'inquinamento». **DEPOSITI DEI BUS** Affittiallestelle e pochi addetti all'officina meccanica PARCO MEZZI In Riviera dirottate le corriere più vecchie e inquinanti **BIGLIETTI E TARIFFE** Corse troppo care e nell'entroterra niente emettitrici

## Hinterland contro Milano e Atm «Non vogliamo i pullman privati»

Quattro Comuni chiedono un incontro sul futuro del **trasporto locale**  
MASSIMILIANO SAGGESE

di MASSIMILIANO SAGGESE - ROZZANO - LA PRIVATIZZAZIONE delle linee Atm del Sud Milano surriscalda il clima politico estivo. Rozzano, Pieve Emauele, Opera e Locate Triulzi sono sul piede di guerra: «Chiediamo un incontro urgente con Comune di Milano, Provincia e Atm. Le condizioni di subaffido oltre a generare allarmismo e contrarietà da parte dell'utenza locale - si legge in una lettera congiunta dei sindaci - susciterebbero negli scriventi non poche perplessità sull'effettiva capacità di rispondenza della stessa alle reali necessità del nostro territorio». I Comuni fanno così fronte comune contro l'eventuale decisione di subaffido delle linee del **trasporto pubblico** locale. «Queste voci stanno creando allarmismo tra i nostri cittadini e abbiamo qualche perplessità in merito al trasferimento da parte di Atm di un servizio così importante - dichiara Francesco Giuliano, assessore ai **Trasporti** del Comune di Rozzano -. L'Amministrazione comunale ha firmato una convenzione con il Comune di Milano e auspico che gli accordi e le modalità di fruizione del **trasporto pubblico** vengano rispettati. Vorremmo avere informazioni certe da parte degli enti preposti per poter condividere gli eventuali cambiamenti. È fondamentale garantire ai cittadini che quotidianamente usano i **mezzi pubblici** per raggiungere il centro di Milano e per gli spostamenti entro la prima fascia dell'area **metropolitana** un servizio efficiente e puntuale». «IL COMUNE di Locate da tempo persegue una politica che privilegi il **trasporto pubblico** sia su ferro che su gomma - fa eco Eugenio Cantoni, assessore ai **Trasporti** di Locate Triulzi - per questo siamo intervenuti sia presso la Provincia di Milano sia presso quella di Pavia in occasione del fallimento Sila e presso il Comune di Milano per un miglioramento dei **trasporti** Atm, con la modifica del percorso della linea 328 (oggi 221, ndr). Pensiamo che un potenziamento del **trasporto pubblico** migliori la qualità della vita dei pendolari oltre che migliorare l'aria che respiriamo». «I Comuni del Sud Milano purtroppo soffrono da sempre per l'inadeguatezza delle vie di comunicazione e per la carenza di **trasporti pubblici** - dichiara invece Corrado Anelli, assessore ai **Trasporti** di Opera - il servizio attualmente fornito da Atm, frutto di anni di contrattazioni, si può definire solo sufficiente, non essendo neanche lontanamente paragonabile a quanto è presente in altri Comuni della prima cintura di Milano». «SIAMO fortemente preoccupati per come sta procedendo questa vicenda - dichiara infine Domenico Scordia, assessore alla partita di Pieve Emanuele - già nel mese di aprile i Comuni coinvolti, tra cui il nostro, avevano espresso parere contrario verso la possibilità che l'ente gestore potesse cedere, così come previsto dall'ultimo contratto del trasporto pubblico locale, parte o intere linee a soggetti terzi». Image: 20110729/foto/6635.jpg

**TRASPORTI PUBBLICI.** Dopo la II circoscrizione altro appello. Valdegamberi: «Assurdo il diesel»

## Filobus fino a Parona, è pressing sul Comune

Prolungare il tracciato del filobus fino a Parona, prevedendo uno spazio adeguato per il capolinea e un'area di sosta per le auto. L'obiettivo è evitare che migliaia di automobilisti diretti in città, potenziale utilizzatori della filovia (che dovrebbe essere pronta entro la fine del 2014) attraversino l'abitato di Parona per andare fino al parcheggio scambiatore di Ca' di Cozzi, al momento capolinea di uno dei due tracciati. Mentre sta per essere assegnato in via definitiva al Consorzio cooperative costruzioni di Bologna il bando di gara per costruire la filovia elettrica (fuori città; con generator diesel in centro; il modello è il Phileas) e mentre Provincia e Comune stanno definendo il protocollo d'intesa per la gestione, che sarà di Atv, il Consiglio provinciale ha approvato una mozione per dare mandato alla Provincia, ad Aptv e Atv di agire insieme al Comune per modificare il percorso. Hanno presentato la mozione Alberto Bozza e Diego Zardini, rispettivamente capogruppo del Pdl e del Pd in Consiglio provinciale, quindi maggioranza e minoranza insieme. Nel testo della mozione si sottolinea in premessa che «il previsto accordo di programma con la Provincia di Verona ed il Comune non prende in considerazione quanto condiviso dalla Seconda circoscrizione ponendo Ca' di Cozzi come capolinea». Il due percorsi del filobus, lo ricordiamo, saranno da San Michele allo Stadio e dal policlinico di Borgo Roma al parcheggio di Ca' di Cozzi. «Questa è una posizione che abbiamo preso preso approvando all'unanimità una mozione in Seconda circoscrizione, diversi mesi fa», dice Bozza, anche presidente circoscrizionale, «ritenendo opportuno che la logica del filobus, che va dall'estremo est a ovest della città, sia applicata anche da Ca' di Cozzi a Parona. Adesso l'assessore Corsi si prenda carico di questa volontà unanime dei due Consigli e dia loro seguito, ovviamente anche per l'area di sosta, che non dovrà essere a carico della circoscrizione». Zardini, anch'egli pure consigliere di circoscrizione, sottolinea che «abbiamo presentato insieme la mozione per maggiore peso alla richiesta, visto che il Comune non l'ha ancora accolta. Il prolungamento del filobus, con l'area di sosta auto, è essenziale per evitare che chi prenderà il filobus non passi per il centro di Parona per andare al parcheggio di Ca' di Cozzi». Intanto il consigliere regionale e comunale dell'Udc Stefano Valdegamberi contesta la scelta del Phileas. «Il filobus verrà alimentato con fili elettrici fuori città mentre in centro viaggerà grazie all'energia prodotta da un generatore diesel», dice, «e questo è il paradosso dei paradossi. Il centro storico di Verona, tra i più inquinati d'Italia, verrà attraversato da una filovia a gasolio. Una scelta discutibile che stride fortemente con i proclami, lanciati dall'assessore Corsi e da molti suoi colleghi di giunta, sulla necessità di migliorare la qualità dell'aria che respirano i veronesi».

Alberto Rodighiero

## «I soldi ci sono e arriveranno sicuramente». Sul f...

«I soldi ci sono e arriveranno sicuramente». Sul fronte dei fondi per il **trasporto pubblico**, il governatore Luca Zaia si sente di rassicurare amministrazioni locali e aziende. Il presidente della **Regione** conferma dunque che il prossimo 30 settembre, in sede di assestamento di bilancio, palazzo Balbi stanzierà una "somma aggiuntiva" che andrà a compensare i tagli ai fondi per il **trasporto** voluti dalla giunta. «È certo che verranno stanziati fondi aggiuntivi - ha spiegato ieri l'esponente della Lega Nord a margine della sua visita al reparto di oncematologia pediatrica -. La cifra esatta non è stata ancora individuata, ma quello che è sicuro è che alle aziende arriveranno altri soldi». Pur rimanendo abbottonatissimo, Zaia conferma così le indiscrezioni che circolano ormai da qualche giorno. Indiscrezioni che parlano di una **Regione** intenzionata a stanziare a fine settembre una "tranche supplementare" da 20 milioni di euro da distribuire tra tutte le aziende di **trasporto pubblico** che operano sul territorio regionale. Una cifra che consentirebbe di scongiurare i temutissimi rincari di biglietti e abbonamenti. Solo per rimanere a Padova, i tagli regionali rischiavano di far arrivare a 1,30 euro i biglietti urbani di Aps holding. Per quel che riguarda la Sita, il rischio era invece quello che tutte le tariffe aumentassero del 10%. Un'opzione che tanto il comune, quanto la Provincia, vorrebbero scongiurare in tutti i modi. L'annuncio del Governatore potrebbe dunque allentare il braccio di ferro che nelle scorse settimane si è innescato tra la **Regione** e le aziende di **trasporto pubblico**. Braccio di ferro che, nei giorni scorsi, si è concretizzato in un ricorso al Tar in cui quasi tutti i "veicoli" del **trasporto pubblico** locale veneto hanno chiesto alla giustizia amministrativa di stoppare la delibera della giunta regionale che ha dato il via libera ai tagli. La holding guidata da Amedeo Levorato ha dato poi il via ad una raccolta firme on-line contro la diminuzione degli stanziamenti. Una petizione che fino ad ora ha raccolto oltre 2.500 adesioni. L'assessore alla **Mobilità** Ivo Rossi si è anche spinto oltre, organizzando una campagna informativa sulla questione che ha toccato un pò tutti i quartieri cittadini.

ATV

## Totale incapacità

Biglietto **bus** a 1,30 e taglio del 30% delle corse: questa l'intelligente ricetta dei vertici Atv per far fronte ai minori finanziamenti governativi al **trasporto pubblico** locale. Solo che è assolutamente impensabile tagliare un servizio (quello di Atv) che risulta essere già tra i più ridotti e scadenti d'Italia! Invitiamo pertanto tutti i cittadini veronesi d'ora in poi ad usare il meno possibile il mezzo pubblico e solo in caso di stretta necessità; meglio utilizzare l'auto o la bicicletta per gli spostamenti. È questo forse l'unico modo per far capire ai superpagati dirigenti Atv che la politica dei tagli continui risulta del tutto fallimentare e non può essere la soluzione ai problemi dei **trasporti** nella nostra città. Abbiamo la decenza tali direttori di dimettersi dalle loro cariche, lasciando posto a persone capaci e competenti nella gestione dei **trasporti** (come avviene in altre città venete) e nel contempo il Comune intervenga da subito a sovvenzionare con fondi propri i mancati trasferimenti regionali. Il **trasporto pubblico** è e deve essere la priorità per tutti, Sindaco in testa, perchè Verona non merita certo un servizio **autobus** da centro Africa! Seguono quattro firme

CRISI PERPLESSI I SINDACATI CHE NON INTRAVEDONO SEGNALI DI RIPRESA PRODUTTIVA ED OCCUPAZIONALE

## Ferrosud a passo di lumaca 36 operai posti in **mobilità**

La Ferrosud, l'azienda situata nell'area industriale di Jesce che produce materiale rotabile, ha attivato da ieri le procedure di **mobilità** per 36 dei 129 dipendenti, 48 dei quali si trovano attualmente in cassa integrazione straordinaria. Il provvedimento è stato deciso per motivi gestionali e di riorganizzazione aziendale. La decisione è stata comunicata nella sede di Confindustria, dal responsabile relazioni umane del Gruppo Mancini, Sergio Lucherini, e dall'amministratore delegato di Ferrosud, Vittorio Di Michele, ai segretari sindacali Giuseppe Giannella (Fiom Cgil), Giuseppe Grieco (Uilm Uil), Angelo Giasi (Fim Cisl) e Carmenio Morelli (Fim Cisl). Le parti si sono impegnate a rivedersi il 29 agosto per una verifica delle procedure. La comunicazione ha destato perplessità tra i sindacati, dopo gli incontri che si sono svolti nella sede della **Regione Basilicata** nelle scorse settimane che non hanno portato a chiarite sul futuro dell'azienda, che lavora al riallestimento di carrozze di **Trenitalia**: «È auspicabile - ha detto Giannella - che alla Ferrosud giungano nuovi imprenditori con un progetto industriale credibile, in relazione ai segnali positivi di ripresa che vengono dal settore ferroviario». La Ferrosud è stata ammessa a concordato preventivo nel febbraio 2010 e il Tribunale di Matera ha nominato un commissario liquidatore. Il piano industriale approvato dall'azienda del gruppo Mancini lo scorso 21 aprile non ha ancora sortito gli effetti sperati sul piano della ripresa produttiva ed occupazionale. Il piano, peraltro, prevedeva il rientro di tutti i lavoratori nello stabilimento di Jesce entro ottobre 2011 e un portafoglio con un valore produttivo di 10 milioni per l'anno in corso e 9,2 milioni per il 2012. Nello strumento programmatico indicato anche un portafoglio lavoro per il riallestimento di 85 carrozze derivanti dalla maxi commessa di **Trenitalia**, parzialmente sbloccata e affidata all'Ati della quale è capofila l'Ansaldo Breda. Nei mesi scorsi i consigli comunali di Matera e Altamura e della provincia di Matera avevano approvato un ordine congiunto chiedendo un intervento del ministero dell'Economia per il rilancio della Ferrosud.

## Trasporti, società sull'orlo del crac

Eavbus verso il fallimento: salvagente ai **treni** della holding. Anm in crisi L'Anm vanta 280 milioni verso gli enti locali ma deve pagare il canone per i nuovi mezzi Oggi si discute la ricapitalizzazione della società: 37 milioni a fronte di 500 di debito

TIZIANA COZZI

MERCOLEDÌ lo sciopero selvaggio degli autisti Anm, oggi l'Eav (Ente autonomo Volturno) sull'orlo del baratro: ieri è stato bloccato il conto bancario della società Eavbus (congelati, per il momento, gli stipendi), costola della holding dei **trasporti** della **Regione** Campania. La società è troppo esposta con le banche, da oggi in poi qualsiasi accredito verrà trattenuto come interesse passivo. Sono già partiti i pignoramenti. In bilico una delle quattro aziende partecipate dalla **Regione**, proprio nel giorno in cui, oggi, il Consiglio regionale discuterà della ricapitalizzazione della holding con 4.300 dipendenti.

Saranno stanziati 37 milioni di euro da una variazione di bilancio, a fronte di un debito di più di 500 milioni.

Una voragine che rischia di far saltare molti equilibri, soltanto «una piccola goccia per evitare che falliscano il 29 di questo mese» come ha spiegato qualche giorno fa l'assessore regionale ai **Trasporti** Sergio Vetrella durante l'audizione ai componenti della IV Commissione. Operazione di salvataggio nella quale l'Eavbus (1.450 dipendenti) potrebbe non rientrare ostacolata dalla normativa europea. «La ricapitalizzazione potrebbe escludere proprio l'Eavbus - avverte Antonio Aiello, segretario regionale Uil **Trasporti** - questo significherebbe fallimento immediato.

Sappiamo che esiste una possibilità per inserire anche l'Eavbus nella ricapitalizzazione che sarà discussa lunedì. Almeno così potremo pagare gli stipendi. Per ora siamo in stato di agitazione, attendiamo risposte». A rischio dal primo agosto anche il rapporto con l'azienda di pulizia dei mezzi. Dopo aver atteso invano il saldo di un credito di centinaia di migliaia di euro, non erogherà più il servizio.

Restano blindate dal piano di rinnovamento le società di **trasporto** su ferro: Circumvesuviana, Sepsa, Metrocampania Nord Est che comunque sopportano un debito altissimo e sono «in stato di fallimento avanzato», come ha spiegato l'assessore Vetrella.

La situazione sarà discussa nelle due sedute di Consiglio che si terranno oggi e lunedì, al termine del quale arriverà la decisione.

Il pericolo è comune a tutte le società di **trasporto** del Comune e della **Regione**. L'Anm, sostiene l'azienda, vanta crediti per 280 milioni di euro dagli enti locali, di cui 220 dal Comune. Ma è l'Anm, secondo la **Regione**, in una situazione debitoria nei confronti di Palazzo Santa Lucia. La società, fanno sapere dall'assessorato di Vetrella, ha pagato solo una parte del canone per i 132 **autobus** nuovi comprati dall'Eav e dati in fitto all'Anm: «Quindi è in debito con la **Regione** di 4 milioni e mezzo: l'unico rapporto della società è con il Comune, al quale noi accreditiamo i fondi. La **Regione** non entra in contatto direttamente con l'azienda». Metronapoli (540 dipendenti) è in una situazione di credito con il Comune per 120 milioni. La Ctp (Compagnia **trasporti pubblici**) di proprietà della Provincia di Napoli con 1.350 dipendenti, ha un passivo di bilancio di 26 milioni e 700 mila euro. Una situazione che rischia di esplodere da un momento all'altro. «È necessario un intervento serio anche da parte del governo - interviene Mario Salsano, segretario regionale Filt Cgil - che continua a tagliare risorse al settore. Siamo arrivati allo stremo, bisogna intervenire». Intanto, comunica l'assessorato regionale ai **Trasporti** annuncia, partirà un'integrazione tariffaria dal 1 settembre per collegamenti marittimi nel golfo di Napoli. Per gli abbonati (pendolari e residenti) sarà possibile viaggiare, indipendentemente dalla compagnia che effettua il servizio, sul modello del sistema "Unicocampania" già in vigore per i **trasporti** terrestri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Foto: Un mezzo dell'Eavbus

Foto: L'ANM Una parte della flotta dei bus Anm (Azienda napoletana mobilità) nel deposito di via Cavalleggeri

L'intervista La riorganizzazione della rete cittadina. "Incoraggeremo gli esodi incentivati"

## Il programma di Anna Donati "Il perno è la **Metropolitana**"

(tiz.c.)

«SPOSTEREMO le risorse dove servono. Non faremo tagli al personale ma incoraggeremo gli esodi incentivati. C'è bisogno di riorganizzare la rete, più **autobus** che colleghino gli utenti alle metropolitane. E poi corsie preferenziali controllate da vigili e telecamere. Insomma, una città più vivibile e fluida». L'assessore comunale ai **Trasporti** Anna Donati presenta il programma di riqualificazione dei **trasporti**, proprio nel giorno in cui la giunta comunale approva la maxi Ztl del centro storico, in vigore dal prossimo ottobre.

Assessore, quali sono le aree di delimitazione della maxi Ztl? «Comprenderà via Foria, via Cirillo, corso Umberto I, via Toledo e via Pessina. Dentro l'area sarà inclusa anche via Duomo.

Abbiamo lavorato in sinergia con l'assessore alla Sicurezza Giuseppe Narducci. Prevediamo controlli rigorosi ai varchi di ingresso». Ha un progetto ambizioso per il **trasporto** ora in forte crisi.

Come giudica lo sciopero selvaggio degli autisti Anm? «Quello che si è verificato mercoledì spero non accada mai più.

Capisco l'exasperazione e difendo il diritto di sciopero, ma sono sicura che gli stessi lavoratori sono consapevoli che con gesti estremi si mette in grave difficoltà il rapporto con i cittadini.

Siamo intervenuti in tempo, abbiamo incontrato i sindacati. Il ritardo è dovuto al governo».

È possibile recuperare? «Dobbiamo farcela, anche se non è facile. Partiamo dal taglio degli sprechi e riorganizziamo tutto il settore. Abbiamo già cominciato con l'accorpamento di Anm, Metronapoli e Napolipark, contiamo di concludere in sei mesi. Avremo un'unica società con "dipartimenti"».

Quali sono le altre novità? «Organizzare tutto in modo che la **Metropolitana** sia l'asse più importante. Purtroppo, in questi anni, il **trasporto** su gomma non si è organizzato intorno alle stazioni. Lavoreremo per sommare due reti (gomma e ferro), che ora si parlano poco tra loro. Chiederò anche l'acquisto di nuovi **autobus**».

Avete pensato a tagli al personale? «No. Puntiamo a distribuire meglio le risorse. Pensiamo a uno snellimento sul modello Alitalia. In accordo con la **Regione** e in presenza di fondi di gestione, incoraggeremo gli esodi incentivati per chi è vicino alla pensione». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Foto: Anna Donati