

IL PROBLEMA NUMERO UNO

Termoli chiede interventi per liberare la costa dai binari e spostarli in affiancamento all'autostrada

LA FRASE DELL'AD DI FS

Al Sud manca l'Av, dunque niente Frecciarossa. «Sarebbe come utilizzare una Ferrari su un tratturo»



Molise ancora al palo per l'avvio del progetto

La Regione chiede compensazioni al governo

● **BARI.** Treni rotti che si fermano per ore in aperta campagna senza aria condizionata e al buio (Trenitalia come risarcimento per il disagio arrecato qualche volta si preoccupa di offrire una bottiglietta d'acqua).

La storia dei disservizi ferroviari al Sud del Paese assomiglia ai racconti di viaggio dell'età pre-industriale o peggio alle immagini dei treni del sud del mondo. Mentre nel resto d'Italia si viaggia su comodi Frecciarossa ad una velocità di 300 km orari, lungo la dorsale Adriatica (da Bologna a Lecce) i treni toccano una velocità media di 120 km orari, come nel Terzo Mondo.

«Il problema - spiegano i vertici delle Fs - è perché al Sud manca l'infrastruttura ad Alta velocità per ospitare i

treni Fracciarossa o Frecciarogento. Non possiamo utilizzare una Ferrari su un tratturo».

«È una vergogna - ha detto persino lo stesso ministro dei Trasporti Maurizio Lupi - che un pezzo del Paese non sia collegato con l'Alta velocità ferroviaria».

Il problema - sempre secondo lo stesso ministro - «è che al Sud mai nessuno aveva messo un euro per la trasformazione in Alta velocità o l'accelerazione della dorsale Adriatica».

«Ora però - ripete da qualche mese il ministro Lupi - nella legge di stabilità il governo ha messo 350 milioni di euro per migliorare l'attuale linea».

Cifra questa assolutamente inadeguata a realizzare una infrastruttura ferroviaria ca-

pace di far viaggiare i convogli come avviene al Nord dove la linea ad Alta velocità (costata 32 milioni al chilometro) consente di viaggiare a 300 km orari su treni Frecciarossa.

Sperando che almeno quei 350 milioni vengano subito cantierizzati, resta da risolvere prima di tutto il problema del raddoppio della Termoli-Lesina, 35 km sulla linea Lecce-Bologna-Milano ancora a binario unico. A bloccare questa opera già finanziata è la Regione Molise che contrariamente a quanto prevede il progetto di Rfi vorrebbe la realizzazione (oltre ad una galleria, in sostituzione del viadotto previsto) di altre opere. Interventi che costerebbero non meno di 150 milioni di euro in più e allungherebbero di molto i tempi di realizza-

zione.

L'opera già progettata è divisa attualmente in tre lotti: il primo da Lesina a Ripalta (6,5 km) in territorio pugliese; gli altri due lotti, il numero 3 da Ripalta a Campomarino (per 18 km) e da Campomarino a Termoli (altri 6 km), costerebbero 550 milioni di euro e verrebbero ultimati non prima del 2026 (lotto 3).

Su questa vicenda si sta consumando da mesi una lunga battaglia politica tra Ferrovie dello Stato, Regione Puglia e Ministero dei Trasporti che continua a ritardare la presentazione del progetto all'esame del Cipe e dunque la soluzione del problema che blocca qualsiasi intervento.

Un veto che ritarda lo sviluppo di una parte del Paese che continua a viaggiare lentamente.

f.giul.]

Lo stallo del binario unico Forse un intervento dall'alto

Delrio: possibile un'iniziativa governativa per sbloccare i veti nel Molise

dal nostro inviato

FRANCO GIULIANO

● **ROMA.** La sfida della Gazzetta per «Treni più veloci al Sud» ieri è ripartita con forza, questa volta con la legittimazione del Governo che si è impegnato a dare «al più presto» una risposta alle tre/quattro grandi questioni sollevate dalla nostra campagna: dalla restituzione sulla linea Adriatica dei Frecciargento e dei Frecciarossa che Trenitalia ha sottratto alle regioni del Sud per utilizzarli sull'Alta Velocità (che consentirebbe di ridurre di un'ora i tempi di percorrenza da Lecce a Milano); alla definitiva soluzione dell'iter del progetto per il raddoppio della Termoli-Lesina (35 km ancora a binario unico) bloccato dai continui veti della Regione Molise; all'intervento del governo nei confronti dell'Autorità per i Trasporti per correggere le tariffe (oggi uguali sia che si viaggia sui lussuosi Frecciarossa sia sui lenti Frecciabianca).

1.850 giorni dopo lo scippo dei treni veloci da parte delle Fs e 19 mesi dall'avvio della nostra battaglia che ha coinvolto i governatori di 5 Regioni (Puglia, Abruzzo, Molise, Basilicata e Friuli Venezia Giulia) e la mobilitazione di oltre 35mila cittadini che hanno sottoscritto il nostro appello, ieri a Palazzo Chigi è stata consegnata al sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Graziano Delrio, la petizione promossa dalla Gazzetta del Mezzogiorno per portare l'alta velocità sulla dorsale ferroviaria adriatica.

La raccolta di firme (con la consegna della «maglietta simbolo» della campagna) è stata illustrata e consegnata al sottosegretario dal direttore della Gazzetta, Giuseppe De To-

maso.

Delrio ha ringraziato il direttore della Gazzetta «per l'impegno civico dimostrato dal giornale» e ha assicurato «che i progetti specifici di implementazione della rete nel Mezzogiorno sono all'attenzione del governo». Delrio ha ribadito l'impegno per la modernizzazione infrastrutturale del Paese sia come «elemento strategico per il rilancio economico», sia «per garantire a tutti i cittadini italiani il diritto costituzionale alla piena mobilità».

Il sottosegretario ha subito ricordato che il governo ha stanziato 350 milioni di euro per gli interventi di ammodernamento sull'Adriatica, strategica per il governo per consentire di abbattere di un'ora i tempi di percorrenza da Bologna e Bari. Questo sarà possibile però ottenerlo secondo le Fs tra il 2017 e 2018 al massimo entro il 2019».

Per quanto riguarda i problemi legati alla Termoli-Lesina - ha spiegato il sottosegretario - questi riguardano la modifica del tracciato. Intervento questo all'esame del Cipe».

Abbiamo chiesto, allora quali saranno i tempi della più volte annunciata, valutazione tecnica propedeutica a qualsiasi approvazione da parte del governo. «Non so se alla prossima riunione o se a quella successiva. Ma mi risulta - ha confermato Delrio - che dovrebbe andare in tempi non lunghissimi. Ci informeremo sulla tempistica».

Circa la proposta della Regione Molise che nei giorni scorsi ha presentato una prescrizione, ora all'esame del Ministero dei Trasporti (il quale però non si è ancora pronunciato), il sottosegretario non ha voluto rispondere. Così abbiamo insistito: se anche questa ipotesi progettuale che prevede comunque costi ag-

giuntivi rispetto al progetto iniziale di Rfi non dovesse essere approvata dal Ministero e dunque dal governo, si potrebbe pensare di superare il veto della Regione Molise e chiedere al presidente della Repubblica di approvarlo come prevede la legge 163 del 2006? «E' una delle ipotesi - ha detto Delrio - visti i costi e la lunghezza dei tempi. Tecnicamente non conosco il progetto. Le potenzialità ci sono tutte. Il motivo per cui non è andato al Cipe è perché l'istruttoria è complessa. Se mi chiede preliminarmente quali sono le ipotesi c'è anche quella da valutare. C'è una dialettica che non si può esaurire con una battuta. Credo però che bisogna trovare un compromesso. Vediamo cosa siamo capaci di aggiungere dopo la valutazione tecnica».

Eppoi il punto sui treni veloci. Onorevole, a partire da quando torneranno sulla linea Adriatica? «L'Ad delle Fs, Elia questo non lo ha detto con precisione. Certamente entro il 2015 sull'Adriatica torneranno gli Etr».

Onorevole, i viaggiatori attualmente impiegano 10 ore da Lecce a Milano. Perché aspettare ancora un anno. Perché non sperare in un gesto simbolico e politico. Perché non poter avere da subito un treno Frecciarosso che consentirebbe di risparmiare un'ora da Lecce a Milano senza cambiare a Bologna? «Le Ferrovie dello Stato sono dello Stato. Il governo ha fatto questa promessa. Il governo garantisce che dal 2015 questa cosa avverrà».

Le tariffe: onorevole, i passeggeri che viaggiano sui comodi e veloci Frecciarossa pagano 0,13 euro a km, cioè la stessa tariffa che pagano i passeggeri al Sud per viaggiare sui lenti Frecciabianca. Non sarebbe il caso di intervenire per evitare anche

questa ingiustizia?

«L'Authority sta ragionando su questo tema. Riconosco che ci sono delle contraddizioni su questi argomenti. E comunque si sta intervenendo».

Onorevole, per finire: perchè Trenitalia non si dota della «Carta dei diritti del Passeggero. Trenitalia confonde la Carta dei Diritti, che va concordata con le associazioni dei con-

sumatori e con quella dei «Servizi». «Politicamente - conclude Delrio - assumiamo questo impegno. Credo che avvieremo presto una interlocuzione con l'Authority. Su questo ci informiamo e vi daremo conto».

L'incontro nel palazzo simbolo del potere politico si conclude con impegni: il ritorno dei treni veloci sull'Adriatica e la soluzione a breve

vicina Termoli-Lesina. Alla fine Delrio, al quale abbiamo consegnato le firme della petizione, sta quasi per firmare anche lui, viaggiatore vittima, la petizione. «Anzi no, meglio di no - osserva - in quanto interlocutore del governo devo solo riceverla la petizione». Ma fa capire che simbolicamente tra quelle 35/40 mila firme c'è anche la sua.



La beffa Sui Frecciarossa o sui Frecciabianca: le Fs fanno pagare uguale

■ Sia i cittadini del Nord che quelli del Sud pagano le stesse tasse. E invece i passeggeri delle Regioni del Sud pagano quasi le stesse tariffe di quei cittadini del Nord che viaggiano, invece, su treni di lusso e ad Alta velocità. Un esempio? La tariffa su un Frecciabianca da Bari a Bologna (650 km, 5 ore e 36 minuti di viaggio) è di 71,50 euro; da Napoli a Milano (846 km, 4 ore e 40 minuti di viaggio) la tariffa è di 95 euro, col Frecciarossa. Se si divide la tariffa per i km, si ottiene, sia nel caso del tratto Bari-Bologna col Frecciabianca, sia nel tratto tra Napoli e Milano (sull'Alta velocità con il Frecciarossa) si ha una tariffa pari a 0,11 euro a km. La stessa che si ha col Frecciabianca, su una linea dove la velocità media è di 115 km orari, contro la media dei 180 km orari sul tratto Napoli- Milano.

La promessa Le Fs e Governo: «Ora la Carta dei diritti»



■ L'Ad delle Fs, Michele Mario Elia, aveva detto sì alla nostra proposta di redigere la "Carta dei diritti del passeggero ferroviario". «Come potrei non essere d'accordo - aveva dichiarato alla Gazzetta. Mi farò portavoce oltre che con il ministro Lupi, anche con Andrea Camanzi presidente dell'Art (Autorità di regolazione dei Trasporti) al fine di istituire un tavolo per la redazione della Carta dei diritti del passeggero ferroviario. Ieri anche il sottosegretario Delrio si è detto disponibile a sollecitare questo strumento a garanzia dei viaggiatori.

PALAZZO CHIGI
Il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Graziano Delrio, tra il direttore della Gazzetta del Mezzogiorno, Giuseppe De Tomaso, e il giornalista Franco Giuliano



L'INCONTRO Il sottosegretario Delrio durante l'incontro a Palazzo Chigi con il direttore della Gazzetta, De Tomaso. «Nelle prossime ore - ha assicurato - il governo farà conoscere la data della riunione del Cipe che dovrà decidere il futuro del raddoppio del tratto Termoli-Lesina. L'opera già progettata è divisa attualmente in tre lotti: il primo da Lesina a Ripalta (6,5 km) in territorio pugliese; gli altri due lotti, il numero 3 da Ripalta a Campomarino (per 18 km) e da Campomarino a Termoli (altri 6 km), costerebbero 550 milioni di euro e verrebbero ultimati non prima del 2026 (lotto 3)