

«Un fatto tecnico ha impedito di portare il collegamento fino al Salento, ma presto si viaggerà più veloci»



Elia: treni a 200 km l'ora per raggiungere Lecce

Criteri? Frecciarossa a Bari anche perché capoluogo di regione

EMILIO OLIVA
 ● **MATERA**. Il Frecciarossa non arriverà a Lecce, ma treni più veloci, da 200 all'ora, sì. Forse già entro due anni. Il Frecciarossa a Bari anche perché capoluogo di regione. Se avessimo esteso i collegamenti avrebbero chiesto altrettanto anche altre città. Sul raddoppio della tratta Termoli-Lesina è già un risultato aver sbloccato il progetto del lotto pugliese. Bisognerà lavorare ancora sul versante molisano, perché una proposta di quella Regione di modificare il tracciato comporterebbe una spesa giudicata eccessiva. Quanto all'Alta Velocità, gli ostacoli sono due: binari esistenti troppo vicini fra loro e all'interno delle città, e costi assai elevati. Le risposte, improntate di realismo, sono quelle di **Michele Mario Elia**, amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato, intervistato ieri mattina dal direttore della Gazzetta del Mezzogiorno, **Giuseppe De Tomaso**, nella giornata conclusiva dell'Anteprima della Biennale delle Memorie. L'iniziativa è stata promossa da Italiadecide (Luciano Violante) e dall'Enciclopedia Italiana (Franco Gallo) a Ma-

tera e a Martina Franca, perché sono tra le città che più hanno investito sulla cultura e che possono rilanciare il Sud nel dibattito in-

ternazionale. Si è parlato a lungo di ferrovie e dei programmi di Ferrovie dello Stato per il Sud a Matera, unico capoluogo della Penisola non collegato alla rete ferroviaria nazionale. «Come parlare di corda in casa dell'impiccato», ha commentato il sindaco, **Raffaello De Ruggieri**, a margine dell'incontro.

Al manager che si è buttato «con grande passione», ha detto lui, nell'impresa di risanare le ferrovie, ma anche con un po' di «follia», ha ricordato De Tomaso, citando una battuta di Andreotti, e prima di Mussolini, secondo i quali erano due le categorie di matti, «quelli che si credono Napoleone e quelli che pensano di risanare le ferrovie», il direttore del giornale ha chiesto inevitabilmente di esporre lo stato di salute delle Ferrovie dello Stato. «Nel 2006 - ha premesso Elia - perdevamo due miliardi, con un fatturato di 5-6 miliardi. Questo lavoro di risanamento è stato portato avanti con determinazione, con passione, con sacrificio, forse anche un po' di pazzia e siamo arrivati oggi ad avere tra costi e ricavi un margine positivo di due miliardi».

Che l'aria in Ferrovie dello Stato sia cambiata, lo dimostra anche il nuovo rapporto instaurato con il ministero dei Trasporti e con le Regioni. «Noi facciamo contratti. Il biglietto da solo non compensa i costi di alcuni servizi. Molte Regioni aggiungono qualcosa per consentire l'investimento

rotabile. Molti erroneamente li considerano contribuiti. Si tratta invece di corrispettivi. In questi ultimi anni

stiamo invitando le Regioni a fare le gare, in modo tale che si presentino sul mercato imprese nuove e che ci possiamo confrontare sui costi. I nostri costi di servizio ferroviario regionale sono inferiori agli standard. Sono stati ridotti in maniera tale da rendere il servizio remunerativo per lo Stato, più che per Ferrovie».

Ma il tema cruciale dell'intervista pubblica a Elia non poteva non essere quello dell'alta velocità, sul quale il giornale da tempo sta portando avanti una battaglia, sostenuta «con grande forza dal Salento», come ha ricordato De Tomaso. I salentini l'hanno chiesta a gran voce. «Con l'arrivo dei nuovi treni dell'alta velocità, si riesce a recuperare alcuni Frecciarossa - ha chiarito Elia - da utilizzare su altre direttrici. Siccome sfruttiamo la dorsale adriatica dell'alta velocità per collegare i grandi centri, ne abbiamo aggiunto un altro sulla Milano-Bari. Non si arriva a Lecce,

per un fatto tecnico. Oggi quel treno impiega sei ore e mezzo. Ha una sosta di due ore. Se arrivi a Lecce devi aggiungerci un'altra ora abbondante e ti cambia tutto il criterio dell'utilizzo del materiale e dei turni del macchinista. Potrebbe servire un altro treno per cercare di compen-

sare questa situazione. Quindi la scelta incide non solo sui costi, ma anche sul modello organizzativo.

È un treno che stiamo monitorando. Su 350 viaggiatori sono circa un'ottantina che da Milano completano la corsa a Bari».

I volumi dell'utenza non sarebbero tali da convincere Ferrovie dello Stato a cambiare idea. «Ma noi - avverte Elia - stiamo lavorando sulla Bari-Lecce per portare la velocità dei treni a 200 all'ora perché l'attuale infrastruttura consente di farlo, solo installando tecnologie, con lavori più rapidi, senza cambiare infrastrutture pesanti. La logica nostra è questa: prima i treni, poi la tecnologia e infine l'infrastruttura. Secondo questa impostazione, i tempi che si guadagnano andando a 200 all'ora porterebbero il Milano-Lecce allo stesso tempo che oggi ha il Milano-Bari. Questo lavoro

cercnere-
mo di farlo
nel giro di
due anni.
Ma c'è un al-
tro proble-
ma da valutare. La richiesta di
Lecce può essere rivendicata
da altre città, da Campobasso,
da Cosenza o da Catanzaro.
Non si tratterebbe più di ser-
vizi a mercato. Qualcuno do-
vrebbe decidere cosa fare, in
termini di politica di trasporto.
Se un'azienda ferroviaria ri-
cevesse un corrispettivo, po-
trebbe offrirsi ad assicurare il
L'altro nodo che frena la Pu-
glia è il raddoppio della Ter-
moli-Lesina, sul quale la Gaz-
zetta pure si è impegnata or-
ganizzando iniziative con le Re-
gioni, «propedeutiche - ha de-
tto De Tomaso - ad una ac-
celerazione dei tempi». Il pro-
getto è fermo da tempo per una
richiesta di modifica del trac-
ciato nei pressi di Campoma-
rino. Elia però vede il bicchiere
mezzo pieno.

«Con la sensi-
bilità delle
Regioni, sia-
mo riusciti a
separare i due
lotti, quello
pugliese, già
finanziato,

che può pro-
seguire, e quello molisano. Si
sta rivedendo il progetto pre-
liminare del lotto del Molise.
La proposta della Regione co-
stava 150 milioni in più e si
occorreva stravolgere il pro-
getto. Cerchiamo di risparmia-
re e realizzare il progetto mi-
gliore, anche perché non è stata
ancora assegnata la quota fi-
nanziamenti su quel lotto».

TERMOLI-LESINA

Bicchiere mezzo pieno. La
Puglia ha fatto la propria
parte per il raddoppio

ALTA VELOCITÀ

Costi troppo elevati e
binari esistenti troppo
vicini fra loro

RISANAMENTO

Bilancio in utile, passione
non pazzia nel governare
il sistema ferroviario



MATERA Giuseppe De Tomaso, direttore della «Gazzetta», e Michele Mario Elia, ad di Ferrovie nel corso della giornata conclusiva dell'Anteprima della Biennale delle Memorie [foto Genovese]

