


L'azienda si difende spiegando che l'allungamento del percorso fino al sud della Puglia peserebbe su tempi e spese

Nessuna risposta arriva, invece, sulla possibilità di aggiungere altri treni Etr500. E poi c'è l'esempio di Salerno

«Una soluzione per il Salento o vorremo dimissioni»

 Palese a muso duro. Boccia (Pd) e Vitali (FI) rincarano la dose

FRANCO GIULIANO

«Il Frecciarossa fino a Lecce è un problema che deve essere risolto dalle Ferrovie dello Stato. L'amministratore delegato di una azienda pubblica sostenuta per il 70% da risorse pubbliche non può dire di non avere la soluzione tecnica per garantire parità di trattamento dei cittadini di uno stesso Paese. Michele Mario Elia trovasse una soluzione o noi saremo costretti a chiedere le sue dimissioni». A dirlo chiaro e tondo l'on. **Rocco Palese**, vicepresidente della Commissione Bilancio della Camera, presso la quale proprio domani l'Ad Elia sarà ascoltato in audizione.

«Anche il governo - aggiunge Palese - deve fare la sua parte perché è il governo che nomina l'ad delle Fs. Non è possibile che di fronte ad un bilancio di 826 miliardi il governo o l'azienda ferroviaria non riesca a trovare 1 milione di euro per integrare i costi del prolungamento della corsa del Frecciarossa da Bari a Lecce. I Pugliesi pagano le tasse come gli altri cittadini italiani per i quali il governo e le Ferrovie investono servizi e infrastrutture che il Mezzogiorno non possiede. Non sta a me suggerire la soluzione tecnica alle Fs per risolvere questo dilemma. Forse basterebbe restituire alle regioni della dorsale Adriatica i treni Etr500 spostati 7 anni fa sulle altre linee e la corsa da Milano a Lecce sarebbe possibile».

Anche il presidente della Commissione Bilancio, **Francesco Boccia** (Pd) anticipa un messaggio chiaro: deve essere chiaro a tutti, ai manager di aziende ancora pubbliche e alla politica tutta che è un dovere assicurare i collegamenti con il sistema dei trasporti esistente da tutte le città del Sud ai principali hub ferroviari del Paese. Questo da subito, indipendentemente se è conveniente o meno collegare Lecce, Barletta o Reggio Calabria. Questo è obbligatorio. Il problema non è l'Ad delle Fs, la risposta a questi interrogativi deve essere data dal ministro dei Trasporti. Se Elia continuerà a rispondere in Commissione con logiche di mercato, la risposta del Parlamento sarà conseguente».

«Le argomentazioni dell'Ad delle Ferrovie dello Stato - commenta **Luigi Vitali**, coordinatore regionale di Forza Italia - secondo il quale non sarebbe possibile realizzare l'Alta Velocità sia per i costi sia per la tipologia dell'attuale rete sono inaccettabili».

«Come amministratore delegato di Trenitalia - continua Vitali - avrebbe dovuto impegnarsi a presentare un progetto tecnicamente sostenibile rimandando alla politica e quindi al governo il reperimento delle risorse o l'accollo degli oneri

conseguenziali per equiparare i cittadini del Salento a quelli del resto del Paese. In buona sostanza Elia ci deve presentare delle soluzioni tecniche in quanto non spetta a lui fare scelte politiche. Elia non può argomentare dicendo che il prolungamento fino a Lecce non è remunerativo. Questa valutazione economica appartiene alla politica, non invece al management, al quale compete trovare le soluzioni e avviare un collegamento che metta il paese nelle stesse condizioni e non crei discriminazioni tra territorio e popolazioni».

«Quando l'Ad dell'azienda ferroviaria di Stato - conclude Vitali - tenta di spiegare che la scelta di fermare il Frecciarossa a Bari è dettata dalla policy aziendale di collegare con quel treno solo i capoluoghi di Regione, Elia dimentica forse che il Frecciarossa arriva anche a Salerno».

Infine: «Quando in altri Paesi del mondo si fa passare la ferrovia sotto al mare o ad altezze elevate è risibile affermare che non esiste una soluzione tecnica per portare il Frecciarossa a Lecce».



Rocco Palese



Francesco Boccia



Luigi Vitali

Modificare gli orari o aggiungere due treni le ipotesi alternative

● «L'Alta velocità sull'Adriatica? «Non si può realizzare in affiancamento alla attuale linea ferroviaria. Servirebbe invece una nuova infrastruttura dedicata che non attraversi, lungo il percorso, le città non destinate a quel servizio. Inoltre l'Av è una opera costosissima (32 milioni di euro a km), che attualmente il Paese non può permettersi».

Anche sulla vicenda del Frecciarossa fino a Lecce, il manager delle Fs ha risposto «picche».

Insomma nessuna apertura da parte dell'amministratore della azienda ferroviaria pubblica (controllata dal Tesoro) che invece nel caso delle risposte alle domande dei territori del Nord risulta essere privata («Il servizio del Frecciarossa fino a Lecce non è remunerativo», aveva detto Elia).

Allungare la corsa fino a Lecce sarebbe invece possibile, se solo Trenitalia anticipasse la partenza al mattino da Milano (oggi programmato alle 7,50) e l'arrivo nel capoluogo lombardo dello stesso treno qualche minuto prima della mezzanotte (ora alle 22,50). Una ipotesi che le Fs considera incompatibile con le comodità a cui sono abituati i passeggeri in partenza da Milano.

Oppure sarebbe possibile, molto più semplicemente, aumentando il numero di Etr 500 sulla tratta visto che sono in consegna i nuovi Etr-1000 che sostituiscono gli Etr-500 nei classici percorsi di

Alta velocità.

Anche su questo l'Ad ha risposto picche: «Il prolungamento fino a Lecce, al momento non è possibile; forse tra due anni, comunque dopo il completamento degli interventi infrastrutturali su quella tratta che ci consentirebbero di aumentare la velocità, dagli attuali 130 km orari ai 200 km orari».

L'amministratore delegato in sostanza ha spiegato che allungare la corsa fino a Lecce comporterebbe all'azienda di Stato (finanziata dai cittadini, cioè anche dai pugliesi, esclusi da questo servizio) maggiori costi. Cioè: tempi di percorrenza più lunghi, incremento dei turni di lavoro del personale impiegato, maggiore consumo di energia elettrica e spese di manutenzione del materiale utilizzato. Maggiori costi che evidentemente il Sud non merita; senza trascurare i maggiori ricavi che deriverebbero dalla tratta da Bari a Lecce, sicuramente non trascurabili e paragonabili ai costi.

All'Ad Elia («Lecce non è capoluogo di Regione»), basterebbe ricordare, inoltre, che Salerno non è capoluogo: eppure il servizio di AV sulla dorsale Napoli-Roma-Milano comincia anche da Salerno: ben 7 treni di Alta velocità al giorno partono da Salerno per raggiungere Ve-

nezia, Milano e Torino. E Lecce non merita neppure 1 treno.

In aggiunta è stato ricordato all'amministratore delegato di FS che i pugliesi, oltre che come contribuenti

italiani (che già hanno pagato e pagano le tasse per i binari l'Alta velocità realizzata per le Regioni del Nord e per l'acquisto dei super tecnologici Frecciarossa 1000 sempre per le linee del Centro-Nord), sarebbero disposti «con fondi regionali» a integrare i maggiori costi per il prolungamento da Bari fino a Lecce, così come aveva ipotizzato il governatore.

In questo caso ciò sarebbe possibile solo con una gara pubblica, che probabilmente vincerebbe Trenitalia (gruppo Fs). Nel caso di un vincitore diverso da Trenitalia, oltre ai non brevi tempi di gara, ci sarebbe da mettere in conto un aumento dei tempi di percorrenza da Milano a Lecce.

Una ipotesi (quella della gara), in definitiva, che comporterebbe tempi non brevi e costi ad oggi non quantificabili in aggiunta a possibili trasbordi o aumenti del tempo di percorrenza. Altre soluzioni (contributo diretto a Trenitalia) potrebbero generare incompatibilità di procedure.

In definitiva resta il buon senso, e la volontà dell'imprenditore di assumersi un briciolo di rischio (ma molto piccolo): ed effettuare il collegamento prolungato sino a Lecce da subito. (f.giul.)