

Fs è un'impresa attenta alla copertura dei costi, decisioni di altra natura spettano a istituzioni come governo e parlamento

LA RIVOLTA DEL SALENTO

Elia (Fs): il Frecciarossa non è un treno regionale

«A Lecce collegamenti più veloci fino a 200 chilometri l'ora»



ALESSANDRA FLAVETTA

● ROMA – «Al Sud stiamo dedicando molte nostre risorse, quello cui dobbiamo puntare è migliorare il servizio. Siamo comunque un'azienda che opera nel mercato attenta ai costi». Sottinteso: decisioni d'altra natura spettano a governo e parlamento. Anche davanti alle Commissioni Bilancio e Trasporti della Camera, l'Ad di Ferrovie dello Stato, Michele Mario Elia – la cui audizione era stata sollecitata da Rocco Palese – ribadisce che non è remunerativo far arrivare il Frecciarossa Milano-Bari fino a Lecce, essendo i treni Etr parte del servizio a mercato e non del servizio universale, dove è la domanda che consente di tenere la copertura del servizio. Elia, pugliese, di Castellana Grotte, spiega che è «stato un segnale» mettere il Frecciarossa fino al capoluogo pugliese, linea che è appeso a un filo perché «su 660 posti, oggi ne vengono occupati 222 tra Milano e Bari e non porterebbe vantaggi prolungarla fino a Lecce». L'amministratore delegato di Fs ripete che sia i servizi che le infrastrutture hanno bisogno di investimenti e per gli Etr il gruppo ha investito oltre un miliardo e mezzo, e sulla dorsale Adriatica «sono previsti 350 milioni di investimenti per aumentare la velocità a 200 km in due anni, così tra Ancona e Foggia guadagniamo 45 minuti, e altri tra Bari e Lecce, per arrivare a un tempo complessivo di 6 ore e mezza da Milano a Lecce, come oggi tra Milano e Bari». Nel trasporto locale «abbiamo rinnovato 500 treni, abbiamo 4,5 miliardi per i contratti con Regioni sul servizio universale, da Potenza a Roma, se ci fosse un Frecciaargento oggi impiegheremmo 2 ore e 50; 3 ore e trenta da Napoli a Reggio-Calabria». Sull'alta capacità Napoli-Bari: «I primi cantieri ci saranno a fine ottobre, quelli effettivi tra un anno e su 6, 2 miliardi di investimenti necessari, ne abbiamo già tre disponibili». Dopo l'intervento di Elia, Rocco Palese, Ludovico Vico, Co-



A ROMA In alto, a sinistra il vicepresidente regionale Puglia, Peppino Longo e (ultimo a destra) il presidente regionale Basilicata Piero Lacorazza. A sinistra, uno dei treni dell'Alta velocità

OBIETTIVI

«Molte risorse al Sud. Dobbiamo migliorare il servizio. Il Frecciarossa a Bari segnale che volevamo dare»

simo Latronico ed altri deputati del mezzogiorno hanno sottolineato il gap infrastrutturale del Sud. Michele Dell'Orco (M5S) chiede se è vero che con la prossima scadenza del contratto di servizio, prorogato di un anno, si rischia la soppressione di 84 Intercity. Francesco Boccia (Pd) chiede se non è vero che con il servizio a mercato, si collegano su infrastrutture diverse gli stessi hub e le stesse città che i vecchi treni collegavano con i servizi universali. «Il rapporto delle risorse per il Nord e il Sud è pari a 80-20», osserva il presidente della Commissione Bilancio. Replica l'ad di Trenitalia, Vincenzo Soprano: «E' vero, il mercato fallisce al Sud e c'è un gap infrastrutturale, ma un treno – osservalo – lo metto dove si fanno i soldi», mentre noi «stiamo attraversando un processo di quotazione, e

saremo in borsa entro 2016; ho mandato di muovere l'azienda verso privatizzazione e la prospettiva pubblica è complicata», ammette Soprano. La soluzione sarebbe nel contratto di servizio. «Perché – chiede Soprano – deve essere solo per il servizio notte o l'Intercity? Non è meglio sovvenzionare anche altro?». Ma ci sono delle difficoltà anche qui. «Non è stata fatta la gara per il contratto merci e c'è una frazione europea contro lo Stato Italiano, con una sanzione a Trenitalia per un miliardo e mezzo», conclude l'ad di Trenitalia. «E' evidente che dopo questa audizione, l'unica certezza è che non ha senso quotare un'azienda con i problemi infrastrutturali ammessi oggi dai vertici dell'azienda», dice Boccia.

Conclude Rocco Palese: Elia ci ha illustrato la situazione di Ferrovie. Ma la nostra battaglia continua. Ora incalzeremo governo e parlamento per i treni più veloci anche fino a Lecce. Paghiamo le tasse come tutti. Non possiamo essere penalizzati ancora».