

Elia: «Il Frecciarossa non arriverà a Lecce»

FILT CGIL



L'amministratore di Fs: i nostri calcoli non lo consentono

FRANCO GIULIANO

● **BARI.** «Il Frecciarossa sino a Lecce? Non è possibile». A dirlo è l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, **Michele Mario Elia**. «Abbiamo fatto tutte le verifiche, su tempi e costi, e siamo giunti alla decisione che l'ipotesi di allungare la corsa del Frecciarossa oltre Bari non è praticabile. Almeno per il momento». Poi Elia aggiunge: «Comunque monitoreremo l'andamento delle frequentazioni reali del treno, studieremo i flussi di traffico. Poi ci renderemo conto dell'andamento e decideremo eventuali altre ipotesi».

Dunque si fermerà a Bari o è possibile in futuro farlo arrivare fino a Lecce?

«Ora partiamo così. In seguito verificheremo se il servizio regge. Ci sono delle regole di mercato a cui dobbiamo attenerci. Dobbiamo verificare se il "load factor" ci consente di fare altre scelte. Se il treno non si riempie chi ce lo paga? Comunque non escludiamo nessuna possibilità. Queste cose si reggono se si autosostengono. Se c'è la domanda va bene, altrimenti l'azienda non può sostenere un servizio in perdita. Nessuno attuerebbe una attività non remunerativa, dove i costi sono maggiori dei ricavi». Il numero uno di Fs spiega che «i tempi di percorrenza, il numero dei passeggeri (600) e il costo del servizio rappresentano fattori che devono rispondere ad una regola di mercato».

Per le Ferrovie dello Stato «un "servizio a mercato" vuol dire che non ci sono

contributi pubblici e che i costi di ogni corsa devono essere coperti dai ricavi della vendita dei biglietti».

Ingegner, il Salento chiede a gran voce di non essere tagliato fuori da questo servizio. La nostra battaglia, le 40mila firme raccolte in questi anni dalla "Gazzetta", le assicurazioni del governo non prevedevano questa soluzione a metà.

«Il Frecciarossa è un servizio a mercato. Abbiamo verificato ogni ipotesi. Questo è quello che possiamo fare».

Ma può dirci almeno se e quando sarà possibile allungare la corsa fino a Lecce e quando eventualmente aumentare il numero dei treni sull'Adriatica?

«Al momento non possiamo dirlo. Tutto potrebbe essere rimodulato man mano che verranno consegnati i nuovi Frecciarossa».

Abbiamo chiesto a Trenitalia qual è il break even point (il punto di pareggio del servizio, cioè quando l'attività industriale arriva a pareggio) sulla tratta Adriatica così da capire se l'azienda ha effettivamente redatto uno studio di fattibilità sul numero dei passeggeri potenziali che andranno a pareggiare il costo del servizio del Frecciarossa sulla Tratta Bari-Milano e viceversa. Ed Elia ci ha risposto: «Certo che lo abbiamo realizzato. Naturalmente non possiamo divulgarlo, perché questo è un dato sensibile anche per ragioni di concorrenza. E comunque il punto di pareggio cambia da tratta a tratta».

Trenitalia spiega che ogni sei mesi viene rivista la programmazione del traffico. Dunque bisognerà attendere il nuovo orario estivo per capire se eventualmente il Frecciarossa arriverà fino a Lecce e se aumenteranno le corse.

Come mai gli Etr500 (che oggi si chiamano Frecciarossa) utilizzati sull'Adriatica prima del 2008 e poi spostati su altre linee ad Alta velocità, prima erano renumerativi sulla tratta Milano-Lecce e adesso invece non lo sarebbero più? Sia il servizio, cioè la tipologia di treno, la distanza (tra Lecce e Milano) nonché il bacino di utenza (le fermate interessano Lecce, Brindisi, Bari, Barletta, Foggia, Pescara e via dicendo) sono gli stessi dei normali tragitti degli Etr 500. Perché Trenitalia oggi ha dei dubbi?

Forse bisognerebbe rivedere l'offerta commerciale. Cioè gli orari, le fermate e le politiche di prezzo. Tutti questi fattori erano e siamo certi lo sono ancora in grado di garantire la redditività del trasporto.

Certo, per ragioni legate al segreto industriale dell'azienda non ci consentirà di accedere ai dati di traffico per capire se quel «punto di pareggio» soddisfa la regola di bilancio di una azienda «pubblica» qual è Trenitalia che in questi anni si è dimostrata poco sensibile alla domanda delle regioni del Sud.

Forse, pur nell'ottica dei servizi a mercato, sarebbe opportuno inserire il conto economico di questi treni utilizzati sull'Adriatica nel conto complessivo del segmento dei Frecciarossa. In una offerta di prodotti ci possono essere tratte che guadagnano di più e altre che garantiscono meno introiti. In fondo i pugliesi hanno sostenuto l'infrastruttura e anche i treni utilizzati al Nord. Sarebbe il caso di redistribuire quello che è stato dato.



L'AD DELLE FS Michele Elia

«L'azienda non può sostenere servizi in perdita. Nessuno attuerebbe una attività non remunerativa»

«La programmazione del traffico rivista ogni sei mesi. Eventuali cambi di rotta non arriveranno prima della prossima estate»

FILT CGIL



RECCIAROSSA Il treno superevece arriverà in Puglia, ma fermandosi a Bari