



Treni più veloci, patto tra Regioni

È partita da Bari la sfida comune di Puglia, Abruzzo, Friuli, Marche e Molise

● «Immediatamente questo pomeriggio (ieri per chi legge, ndr.) ci possiamo sedere ad un tavolo per cercare di risolvere il problema della strozzatura del tratto Termoli-Lesina dove i treni sono costretti a muoversi su un solo binario». Il governatore del Molise, Paolo Di Laura Frattura, lancia sul tavolo organizzato dalla Gazzetta del Mezzogiorno, per riuscire ad ottenere l'Alta Velocità sulla linea Adriatica, la sua soluzione ad una annosa questione che rallenta, lungo soli trenta chilometri, tutta la direttrice adriatica. E' questo il risultato più immediato raggiunto dal Forum di ieri mattina che ha visto dibattere sul tema dell'Alta Velocità i governatori delle regioni Adriatiche: Debora Serracchiani per il Friuli Venezia Giulia, Gianni Chiodi per l'Abruzzo, Paolo Di Laura Frattura per il Molise e Nichi Vendola per la Puglia, affiancati nella discussione da Mario Bellardi (Marche), Mauro Moretti, amministratore delegato Ferrovie dello Stato e Giuseppe Sciarone di Ntv spa.

GIUSEPPE DE TOMASO (Direttore *Gazzetta*)

«Questo forum è in linea con la vocazione del nostro giornale: essere sindacato di territorio. Dopo più di 150 anni non si è ancora realizzata in Italia l'unità dei binari. La sfida delle classi dirigenti deve essere quella di unire il Paese anche sul piano dei trasporti.

E' illuminante

nante quanto dichiarato da Henry Ford: se avessi dovuto dal retta al mercato non avrei prodotto auto ma carrozze, perché il mercato mi chiedeva carrozze sempre più moderne. Invece un capitano d'impresa deve essere lungimirante e dirompente in modo da produrre auto anche quando il mercato chiede carrozze».

MICHELE EMILIANO (Sindaco di Bari)

«Oggi la Gazzetta ha fatto un miracolo riuscendo a mettere insieme un'idea dello sviluppo trasporti e se mi permettete dell'Italia intera. Bari non ritiene di essere esente da problemi perché è connessa a Napoli con l'Alta Capacità e che ci collega in qualche modo con l'Alta Velocità, i giochi sono sull'Adriatica che è la nostra identità e soprattutto la nostra economia. E' arrivato il momento se non di parlare di Alta Velocità almeno di "buona velocità europea". Io non ho l'ossessione dell'Alta velocità ma se su quella direttrice ci fosse una buona velocità superando le strozzature, sarebbe già un risultato».

GIUSEPPE DE TOMASO

«Il sindaco Emiliano ha lanciato l'idea di incominciare a realizzare quello che si può realizzare subito, perché esiste un problema grande quanto una casa: le ridotte risorse finanziarie. La gestione della scarsità, oltre ad essere un problema per le famiglie, è anche un problema per le istituzioni. E la gestione delle scarsità impone una strategia graduale che anche in questa circostanza credo debba essere la bussola».

FRANCO GIULIANO (Giornalista *Gazzetta*)

«Stiamo cercando di spingere l'interesse verso la linea adriatica considerata tra le più importan-

ti, la seconda linea ferroviaria d'Italia dopo la Napoli-Roma-Milano. Nonostante il numero di regioni attraversate dalla tratta adriatica, il numero di persone che serve non riusciamo a capire come mai non ha avuto l'interesse della politica e del mercato. Questa linea è percorsa ogni giorno da circa 100 convogli, sulla Bari-Ancona 134, sulla Bari-Foggia 106, sulla Ancona-Foggia 93, questi sono numeri ufficiali di Rfi e il ministero che danno la misura dell'importanza di questa tratta».

L'Adriatica è quindi molto ben trafficata, ciò nonostante sembra che questo tipo di numeri non soddisfano le aspettative dei viaggiatori, fino a Bologna c'è una linea così detta storica dove si può viaggiare a velocità tra i 150-180. La nostra proposta è spingere, anche attraverso la forza della politica per ottenere i Frecciarossa più veloci dei Frecciabianca. Così facendo sulla tratta Lecce-Milano si potrebbe recuperare un'ora di tempo. Proviamo a pensare a tutti i passeggeri che in questi anni hanno viaggiato sulla linea Lecce-Milano e moltiplicare per il numero di ore che hanno perso per non aver avuto l'Alta Velocità, arriviamo ad un conto di anni. Quanti anni

hanno perso i pugliesi?

Ora Trenitalia in questi anni non ha mai pensato di investire su questa tratta, improvvisamente, grazie alle scelte imprenditoriali di un nuovo soggetto imprenditoriale privato, Ntv spa, c'è stato un risveglio di interesse. A marzo Ntv annuncia l'avvio di treni (Etr 500) più veloci sulla tratta Ancona-Milano, treni che noi prima avevamo sull'Adriatica e che ci sono stati tolti e da quel momento sembra risvegliarsi anche l'interesse di Trenitalia. Ntv non ha ancora messo su rotta i suoi treni ma solo per problemi tecnici, tutto rinviato solo per qualche mese. Questo dimostra che sulla Ancona-Bologna c'è mercato».

DEBORA SERRACCHIANI (Presidente Regione Friuli)

«E' il caso di fare il punto sui sistemi dei trasporti e della logistica in questo Paese. Permettetemi una premessa: storicamente le ferrovie nascono per dividere gli Stati, non per unirli. Da questa premessa si deve partire per guardare alle scelte europee. L'Europa ha individuato 10 "corridoi" sui quali aveva posto 50 miliardi per sostenerne lo sviluppo e che con la crisi si sono ridotti a 29 miliardi. Il nostro paese deve per la prima volta decidere quello che vuole fare in termini di trasporti e logistica e soprattutto in ambito ferroviario. Si deve smettere di pensare alle infrastrutture come una dote che porta questo o quel politico al punto che abbiamo

porti senza retroporti, interporti senza collegamento autostradale, autostrade senza raccordo ferroviario, ferrovie senza collegamenti aeropor-tuali. La prima scelta che devono fare tutti i presidenti delle regioni è individuare delle priorità, ma queste priorità devono coincidere con quelle europee. Sarebbe già un passo avanti perché l'Europa sta facendo un riordino delle reti che mettono in collegamento ad esempio porti e interporti. Ripeto: le priorità di questo Paese devono coincidere con quelle europee, poi, consapevoli che siamo di fronte ad una crisi economica spaventosa, direi che si dovrebbe partire da quello che si può fare: eliminare quei colli di bottiglia che in questo momento sono il vero problema nella mobilità ferroviaria. Eliminare i colli di bottiglia renderebbe più veloci le nostre tratte, in modo da collegare in modo ragionevole i centri abitati. In una fase successiva, ma non troppo, iniziare a pensare come impostare l'Alta Velocità o l'Alta Capacità dei prossimi anni. Ma non impostare adesso e mettere tra 20 anni la prima pietra, perché tra 20 anni quel progetto è già vecchio e soprattutto.

MARIO BELLARDI (*Regione Marche*)

«L'area adriatico-jonica non ha mai avuto tanta attenzione dalle autorità europee. Questa situazione ora può cambiare, perché questo bacino è interessato dalla strategia politica sulla macro regione adriatico-jonica. Sono strategie recenti per l'Unione Europea ha verso i territori e che al momento è stata rivolta verso le macroregioni baltica e danubiana. L'area adriatico-jonica può rappresentare uno snodo importante in questa strategia.

Ma c'è un limite che è rappresentato dalla governance. Governare strategie macroregionali significa mettere insieme soggetti diversi, risorse di-

verse, energie diverse e fino ad ora questa voglia di collaborare non c'è tanto stata».

GIOVANNI CHIODI (*Presidente Regione Abruzzo*)

«Per l'Alta Velocità c'è una sorta di "maledizione del mandato elettorale". Ad un politico non conviene avviare un'opera che non potrà battezzare. Questo ha portato tanti sindaci, o presidenti di regione a preferire di fare aiu-le e marciapiedi piuttosto che progettare più alti. Questa è la questione della visione di lungo termine, che è stato il vero problema del nostro Paese.

Sono inoltre parzialmente d'accordo con la Serracchiani, perché non credo che le priorità di questo paese debbano a tutti i costi coincidere con le priorità europee. Se le scelte europee portano l'Italia non a dividersi in due ma in quattro, è una questione che non si può tollerare. Per l'Alta Velocità non c'è dubbio che ci sono due Italie e le differenze tra Nord e Sud sono evidentissime. Ciò genera una sperequazione inaccettabile, non solo sul piano dei diritti, ma di prospettive di sviluppo economico. La sperequazione si accetta solo se ci sono strategie per colmare. Le regioni del Sud oggi hanno solo una scusa per non colmare questo gap: che hanno avuto delle classi dirigenti che hanno dormito quando in Europa si prendevano le decisioni».

FRANCO GIULIANO

«La presenza oggi del presidente del Molise è essenziale per cercare di capire il perché della strozzatura sulla Termoli-Lesina e quali sono i problemi per la realizzazione del doppio binario che ci consente di parlare poi di Alta velocità. Su questo tratto c'era un investimento di

300 milioni, poi qualcosa non è andato bene, le autorizzazioni non sono arrivate il ministero dell'Ambiente ha bloccato il progetto. Così tutto è stato rimodulato per realizzarlo sei chilometri più vicino all'autostrada con un aggravio di costi. Il progetto è tuttora bloccato e nelle ultime ore sembra che adirittura i sindaci di due piccoli comuni non vogliono più che si realizzzi. Questo farebbe molti più costi».

PAOLO DI LAURA FRATTURA (*Presidente Regione Molise*)

«La Termoli-Lesina è l'unico vero collo di bottiglia della linea adriatica.

Il Molise è toccato da soli 33 chilometri di linea ferroviaria ma è assolutamente favorevole alla velocizzazione della tratta. Il problema lo risolviamo coordinandolo al progetto dell'interporto per lo scambio ferro-gomma, che sono sicuro giace in qualche armadio di qualche dirigente regionale. Questo significa per noi la riorganizzazione di tutto il sistema stazionario.

Io posso affermare che immediatamente già oggi pomeriggio potremmo sederci intorno al tavolo e verificare il tracciato Termoli-Lesina nello specifico per evitare di rimandare. Si deve solo ragionare in ordine di pianimetrie. Intervenire sulla tecnologia per velocizzare il sistema della percorrenza, secondo me si può fare in meno di 15 o 5 anni».

GIUSEPPE SCIARRONE (*ad Ntv, Spa*)

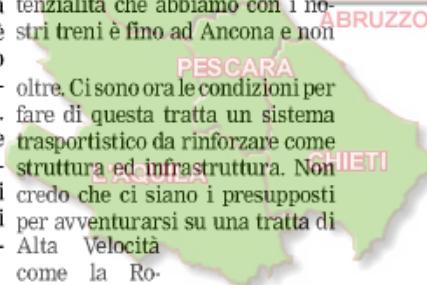
«Io sono uno dei più convinti sostenitori dell'importanza della direttrice adriatica e l'ho dimostrato con i fatti. Già 13-14 anni fa quando ero in Ferrovie dello Stato sono stato io a mettere gli Etr500 su questa direttrice perché ne vedevo le potenzialità di sviluppo. La seconda dimostrazione è l'iniziativa che abbiamo preso per arrivare ad Ancona. Noi come im-

presa avevamo 25 treni nuovi e di nuova generazione e abbiamo deciso di andare sulla linea adriatica, fino ad Ancona perché la potenzialità che abbiamo con i nostri treni è fino ad Ancona e non oltre. Ci sono ora le condizioni per fare di questa tratta un sistema trasportistico da rinforzare come struttura ed infrastruttura. Non credo che ci siano i presupposti per avventurarsi su una tratta di Alta Velocità come la Roma-Milano, ma sicuramente di velocizzare la linea si può. Quello che per-

rò serve è uno studio di fattibilità trasportistico della linea adriatica e lo devono fare tutte insieme le regioni. Sono sempre stato convinto dell'importanza della direttrice adriatica tanto che c'è un'iniziativa concreta di Ntv sulla linea che ad oggi ci consente di arrivare ad Ancona.

Per andare oltre ci vogliono migliorie alle condizioni delle infrastrutture. Noi siamo interessatissimi a questo progetto e seguiremo l'andamento dello studio-progetto, poi valuteremo e faremo la nostra parte. Cosa può venir fuori da questo studio: che nel tempo può esserci una crescita di questa domanda che giustifichi una concorrenza come quella che stiamo facendo sulla tratta Napoli-Milano. Dico subito che dubito che si arrivi a tanto. Perché almeno due imprese possano vivere in un regine di concorrenza sul mercato, senza aiuti pubblici, come nella tratta Napoli-Milano si devono muovere almeno 25 milioni di passeggeri all'anno. Non so ora sulla linea adriatica quali possono essere i numeri, ma sicuramente non sono questi. Io i dati non li ho, sono le Regioni che devono dare gli ordini di grandezza dei volumi in spostamento.

Quello che posso dire è che siamo interessatissimi a questo progetto, seguiremo lo svolgimento e le conclusioni di questo progetto.



Se non emergessero le condizioni economiche per la contemporanea presenza di due imprese si esclusa della scelte europee. Per la vada ad una gara pubblica per linea Bari-Napoli sono stato sono le regioni che devono promuovere questo studio di fattibilità. Noi siamo pronti a far concorrenza o partecipare a questa gara e che vinca il migliore. In questi anni di grave crisi economica dove per la prima volta le Autostrade hanno registrato il sogno meno, in cui il traffico aereo è diminuito, il mercato delle automobili è crollato, noi abbiamo fatto 2 milioni di viaggiatori sull'Alta Velocità anche su un servizio ridotto e Trenitalia un -6%. Noi siamo convinti che la liberalizzazione funziona e sui numeri convenienti siamo pronti a muoverci con i nostri servizi.

MAURO MORETTI (ad Ferrovie dello Stato)

«Quando Prodi mi diede l'incarico di occuparmi di Ferrovie mi disse "vedi tu, siete te Tirrenia ed Alitalia", linea ferroviaria e statale) ricordo noi siamo al quinto anno di utili consecutivi.

Non sono le Ferrovie che decidono sull'Alta Velocità è la padronanza dell'adriatica non da lato mare e Ferrovie è lo Stato e quindi occorre che chi è il vero padrone anche la questione delle merci. faccio il suo ruolo.

Mi collego a quanto detto dalla Serrachiani: in Europa ci sono 29 milioni di euro divisi tra *core network* e *comprehensive network*, al-

dilà dei termini inglesi significa che l'Europa identifica un territorio con priorità ed altri con meno priorità. Pezzi di Adriatica sono nel *core network*: uno arriva a Ravenna, poi c'è il Bologna-Ancona, mentre il terzo pezzo è il Foggia-Bari. Chi è in un ambito o nell'altro risponde a criteri, perché Bruxelles deve poter rispondere a chi sta a Bari o a Helsinki sul perché di determinate scelte.

Un altro problema è che nel Me-

scelte europee prioritarie, quindi non è vero che la linea Adriatica è esclusa della scelte europee. Per la vada ad una gara pubblica per linea Bari-Napoli sono stato io che ho lottato con l'allora ministro Lucardì per inserire la linea all'interno delle grandi reti europee. La competizione è di Milano verso Berlino, ad esempio. Ecco che costruire un "tripolo" nel Sud tra Roma, Bari e Napoli significa costruire tre robusti pilastri fondamentali per competere nel mondo. Se non ci sono queste grandi realtà connesse le persone non vengono da noi. I giovani di oggi hanno la possibilità di viaggiare in modo completamente diverso rispetto a prima, oggi andare a Berlino è molto più semplice che andare da Reggio Calabria a Torino.

Quanto al collo di bottiglia sulla Termoli-Lesina (tra mare, selva, linea ferroviaria e statale) ricordo che abbiamo perso 400 milioni ed abbiamo ancora soltanto un bi-

nario. Facciamolo questo raddoppio del binario in sede verso

litorale. Non è Moretti padrone delle Ferrovie è lo Stato e quindi occorre che chi è il vero padrone anche la questione delle merci. Per portare a standard europei

la linea adriatica, comprendendo il raddoppio della Termoli-Lesina e aggiustando le criticità lungo circa 200 chilometri, da un nostro studio stimiamo che serve un miliardo, che è una cifra ragionevolissima. Non è l'Alta Velocità ma è un inizio. Fare treni ad alta velocità costa meno che farli a bassa velocità a parità di distanza da coprire, perché si abbattono i costi del personale. Le aziende di tra-

sporti hanno bisogno di punti di riferimento per avere delle garanzie e fare una valutazione. Noi facciamo i tre-

ni anche in perdita, facciamo 24 Frecciarossa bianche e perdiamo un importo di 60 milioni all'anno per quelli che abbiamo a contatto.

Il problema non è Sud-Nord, il problema è: ci sono grandi città? Perchè L'Alta Velocità a servizio per più di 4 ore non si fa. Quando mi si dice "metti il Frecciarossa che risparmiamo un'ora" io dico che sulle otto ore è inutile. Per fare business bisogna mettere un Frecciarossa tra città collegabili in massimo 4 ore. Perchè ha grande successo il collegamento Napoli-Milano? Non solo perché ha l'Alta Velocità ma perché ha una frequenza di treni installati per cui milioni di persone ci vivono, la prendono come una metropolitana».

NICHI VENDOLA (Presidente Regione Puglia)

«Credo che oggi noi abbiamo una emergenza assoluta, che è quella del raddoppio del binario lungo i 30 km del tragitto tra Termoli e Lesina, un collo di bottiglia che si riverbera su tutta la linea adriatica. La Puglia deve innanzitutto ottenere questo, e cioè il finanziamento di un'opera fondamentale. E poi vogliamo immaginare che, con l'Alta Capacità, con il miglioramento della ferrovia e di tutto il sistema trasportistico, si possa passare, in tempi brevi, lungo il tragitto adriatico da una velocità media di 150 km all'ora ad una velocità di 220/250 km orari. È un progetto necessario sia per il trasporto delle merci che per le persone. Questa è un'urgenza immediata. Il progetto di Alta velocità adriatica è invece un progetto che costa tra i 30 e i 50 miliardi di euro. Che si cominci dunque anche a studiare l'Alta velocità, ma intanto stringiamo un patto di sangue tra governatori delle regioni interessate e lavoriamo sulla realizzazione dell'Alta Capacità adriatica. Il tema dell'Alta velocità è un tema di grande interesse e suggestione io non sono ideologicamente contrario, penso però



che debba inglobare, dentro di sé e fino in fondo, la concreta cognizione delle caratteristiche geomorfologiche dei territori. Sul progetto Alta capacità Bari-Napoli per esempio noi presidenti di Puglia e Campania (Bassolino prima e Caldoro dopo) abbiamo compiuto un lavoro sistematico, di consultazione e monitoraggio di tutta la tratta. Siamo andati a parlare con le comunità locali. Abbiamo avviato un confronto con le università e con l'ambientalismo. Crediamo che il consenso sociale e la valutazione dell'ecosostenibilità e dell'ecompatibilità non siano elementi ornamentali, bensì elementi decisivi anche per la riuscita dell'opera.

E mentre mettiamo a fuoco la progettazione fondamentale lungo la via adriatica rilanciamo tutte le progettazioni per l'Alta capacità da Bari a Napoli. L'adriatico e il tirreno sono due mari incomunicanti, c'è un muro invisibile che rende incredibilmente lontane, zone che invece sono chilometricamente vicine. Tutto questo per la Puglia significa modernità, significa inquinare di meno con i tir che intasano strade e autostrade, significa insomma diventare un po' più Europa».

(Rita Schena)

Stringiamo un patto di sangue tra governatori per lavorare sull'Alta Capacità



“ FRATTURA

Possiamo sederci intorno al tavolo per risolvere il problema Termoli-Lesina



Debora SERRACCHIANI

“ SERRACCHIANI

Si devono eliminare quei colli di bottiglia vero problema della mobilità

“ MORETTI

Non sono le Ferrovie che decidono sull'Alta Velocità, ma la politica



VENDOLA

“ SCIARRONE

Sono sempre stato convinto dell'importanza della direttrice adriatica



“ CHIODI

Per l'Alta Velocità ci sono due Italie con evidenti differenze tra Nord e Sud