

«Adriatica, una gara per i treni Alta velocità»

Fs e Ntv d'accordo, non c'è spazio per due. Ma serve un miliardo per adeguare la linea

di MICHELANGELO BORRILLO

BARI — La linea ferroviaria ad Alta velocità, sull'Adriatica, per ora e per molti anni non è neanche ipotizzabile. Viaggiare a 200 chilometri all'ora, ad Alta capacità, è invece programmabile. Ma serve un miliardo di euro per adeguare la linea colmando tutti i colli di bottiglia — primo fra tutti il tratto Termoli-Lesina, l'unico a binario singolo da Londra a Brindisi — e una gara per l'affidamento del servizio treni veloci, perché sia per le Ferrovie dello Stato che per Ntv — per bocca dei due amministratori delegati Mauro Moretti e Giuseppe Sciarrone — da Ancona a Bari non ci sono i numeri che sostengono la presenza di due operatori. È questa la sintesi del confronto organizzato ieri dalla *Gazzetta del Mezzogiorno* sul futuro dei trasporti ferroviari adriatici al quale hanno partecipato anche i governatori delle regioni interessate, oltre ai numeri uno delle due società di trasporto.

«Credo nell'Adriatica — ha esordito Sciarrone — e l'ho dimostrato con i fatti quando, alle Fs, misi 14 anni fa gli Etr su questa linea. Adesso, con Ntv, abbiamo deciso di arrivare fino ad Ancona con i treni di nuova generazione». Il problema è proprio questo: gli Etr c'erano e

non ci sono più, e ora che c'è Ntv decide di fermarsi ad Ancona. «Attualmente — continua Sciarrone — la disponibilità e la potenzialità dei nostri treni ci consente di arrivare solo ad Ancona. Sul proseguimento per Bari posso dire che non penso ci siano i numeri per l'Alta velocità alla stregua di Roma-Milano, ma si può fare uno studio di fattibilità per la direttrice adriatica. Ma devono farlo le Regioni. Dallo studio, poi, può venir fuori una domanda che giustifichi una concorrenza come sulla Tirrenica. Ma non penso, perché fra Napoli e Milano si muovono 25-30 milioni di passeggeri all'anno, cifra impensabile sull'Adriatica, sebbene non abbia i dati. Se, come penso io, non ci sono le condizioni per due operatori, allora si faccia una gara pubblica per un solo operatore e chi la vince gestisce il servizio dei treni veloci. Noi siamo pronti fin da ora». Moretti concorda: «Facciamo una bella gara, ma nel frattempo portiamo a standard europei la linea Adriatica che, si badi, per alcune tratte è inserita nel core network europeo: da Rimini a Ravenna, da Bologna ad Ancona, da Foggia a Bari. Per poter viaggiare su tutta la linea a 200 chilometri all'ora serve un miliardo di euro, una cifra ragionevole, e non certo i 50 miliardi

per l'Alta velocità da Bologna in giù». Con un miliardo, quindi, si eliminano i colli di bottiglia. A cominciare da quello della Termoli-Lesina. «A fine giugno dello scorso anno — rivela Moretti — ho trascorso una breve vacanza a Rodi Garganico. Lungo la strada ho voluto vedere con i miei occhi il binario unico tra Termoli e Lesina: ebbene, ho notato che tra ferrovia e statale adriatica ci sono 30 metri e tanta monnezza. Allora dico agli ambientalisti, ai quali ricordo anche che laddove c'è la ferrovia vicino al mare non sono arrivate le case fino in spiaggia: facciamolo lì questo secondo binario, in sede». Resta il perché gli Etr 500 fino al 2008 viaggiano sull'Adriatica (4 copie) e adesso non più. Moretti, fiero di aver portato in utile le Ferrovie, non vuol sentirne parlare: «Facciamo 24 Frecciabianca sull'Adriatica e su qualcuno perdiamo. Il Frecciarossa conviene per tragitti entro le 4 ore: se lo mettessimo da Bari a Milano si passerebbe da poco più di 7 ore a poco più di 6, non conviene. E se non rende, non lo faccio. Neanche uno». È vero che «il padrone delle ferrovie non sono io, ma lo Stato italiano», così come ha esordito Moretti nel suo intervento; ma i toni di chiusura e la constatazione che i ministri dell'Economia passano e l'ad delle Ferrovie resta

(grazie ai buoni risultati conseguiti) lasciano qualche dubbio in merito.

Con questi punti fermi di Fs e Ntv, ai governatori resta poco margine di manovra. Per la friulana Debora Serracchiani «in questo momento possiamo almeno eliminare i colli di bottiglia, vista la crisi finanziaria, ma occorre impostare adesso la prossima Alta velocità. Senza aspettare 20 anni per mettere la prima pietra, altrimenti il progetto sarà già vecchio». E l'abruzzese Giovanni Chiodi è ancora più deciso: «L'Alta velocità ha cambiato i territori in cui è arrivata: la sperequazione è accettabile solo se c'è un progetto per colmarla». E invece, stando a Moretti e Sciarrone, l'Av non ci sarà mai. Per il molisano Paolo Di Laura Frattura «il sindaco di Campomarino che si oppone al viadotto a ridosso della litoranea fa bene perché anche secondo me è un'opera impattante». Ma così il binario tra Termoli e Lesina, a furia di valutare i possibili tracciati, resta unico. Il pugliese Nichi Vendola, alla fine, è il più realista: «L'urgenza immediata è passare a una velocità di 200 chilometri e un miliardo per l'Alta capacità adriatica è una cosa fattibile, anche per i tempi di realizzazione non trentennale. Ma oggi, a questo tavolo, manca il governo». Ecco perché, forse, non si farà neanche quello.





“

Nichi Vendola (Puglia)
L'urgenza immediata è passare a una velocità di 200 chilometri e un miliardo per l'Alta capacità adriatica è una cosa fattibile, anche per i tempi di realizzazione



“

Debora Serracchiani (Friuli)
Eliminiamo almeno i colli di bottiglia, ma occorre impostare adesso la prossima Alta velocità

“

Paolo Di Laura Frattura (Molise)
Il sindaco di Campomarino che si oppone al viadotto fa bene: è un'opera impattante



“

Giovanni Chiodi (Abruzzo)
L'Av ha cambiato i territori: la sperequazione è accettabile solo se c'è un progetto per colmarla





“

**Mauro Moretti,
amministratore delegato ESCARA
delle Ferrovie dello Stato**

Nel tratto Termoli-Lesina,
tra ferrovia e strada statale
adriatica ci sono 30 metri e
tanta monnezza: facciamolo lì
il raddoppio del binario, nella
stessa sede di quello attuale



“

**Giuseppe Sciarrone,
amministratore delegato
Nuovo Trasporto Viaggiatori**

Non ci sono le condizioni
per due operatori sulla linea
Adriatica: si faccia una gara
pubblica per un solo operatore
e chi la vince gestisce
il servizio dei treni veloci