

Porti e ponti: reti al collasso In 10 città la sfida Tav

Italia bloccata. Dal Brennero a Palermo aumentano i punti critici per la logistica
Alta velocità: 10 milioni di utenti potenziali

Dalle Alpi alla Sicilia, per il trasporto merci per gli operatori della logistica gli ultimi mesi sono stati un calvario. La carenza di nuove infrastrutture si è avvertita ancora più per la fragilità e vetustà di quelle esistenti, tra il crollo del viadotto sulla A6 e le limitazioni su autostrade liguri e dorsale adriatica per problemi di staticità. Botta (Spedito): «Con l'onda lunga del crollo del ponte Morandi, il porto di Genova rischia di perdere il 4-5% del traffico container». Senza contare i divieti ai

mezzi pesanti imposti dall'Austra al Brennero. Un'altra sfida per il Paese è l'Alta velocità ferroviaria: il tema è estenderla alla parte d'Italia che ne è esclusa, con benefici alla crescita. Terriori e imprese chiedono di essere agganciate al circuito. Ci sono dieci città che potrebbero portare all'Alta velocità 10-12 milioni di passeggeri annui aggiuntivi rispetto ai 40 attuali. Costo 27 miliardi, molti progetti già in corso.

Caprino, Morino e Santilli

—alle pagine 4-5

La sfida Alta velocità: collegare altre 10 città e 10 milioni di utenti

Il Paese diviso in due. Costi per 27 miliardi, molti progetti in corso
Ma serve potenziare subito i treni per Bari e Lecce, Reggio Calabria, Trieste, Genova, Ancona, Pescara e Palermo-Catania-Messina

Giorgio Santilli

I tre uomini che davvero hanno risanato e rilanciato le ferrovie - Mario Schimberni, Lorenzo Necci e Mauro Moretti - avevano idee completamente diverse dell'Alta velocità. Il primo - che ha portato nelle Fs la cultura dell'impresa e dei conti in ordine - l'aveva accantonata e amava ripetere, a proposito dei faraonici piani di investimenti che gli proponeva il doroteo ministro Bernini a fine anni '80,

che su certe linee «converrebbe pagare il taxi a tutti i passeggeri che le usano». Il secondo ha lanciato il progetto che oggi consente Roma-Milano in tre ore (e l'Italia spesso dimentica di riconoscerglielo), il terzo ha tirato fuori l'Av dal pantano in cui un sistema di appalti discutibile lo aveva infilato e lo ha ingegnerizzato con un'attenzione al servizio e una quantità di treni che oggi fa parlare di metropolitana d'Italia.

Da trenta anni sulla necessità degli investimenti ferroviari il dibattito è furioso. Ancora prima che



arrivassero Danilo Toninelli e Marco Ponti al Ministero delle Infrastrutture con le analisi costi-benefici (e un approccio molto severo verso le ferrovie) il tema è se valga la pena sostenere o meno gli alti costi degli investimenti ferroviari per trasportare passeggeri e merci o, se si preferisce, quale sia la quantità di passeggeri e merci che giustifichi la spesa pubblica. I politici e i territori reclamano binari e collegamenti nella convinzione gli uni che gli appalti portino consenso, gli altri che le infrastrutture generino sviluppo. E non hanno torto: le autostrade degli anni 50 e la prima stagione della Cassa per il Mezzogiorno sono lì a dimostrarlo. Così come l'Alta velocità oggi.

A parte che bisognerebbe mettere almeno altre tre persone nel Pantheon di chi ha fatto grande l'Alta velocità (Pierluigi Bersani per la liberalizzazione dei treni veloci, Giuseppe Sciarone per aver inventato Italo e Andrea Camanzi per aver dato all'Av un sistema regolatorio che tutto il mondo viene a studiare) e che la missione di tutti i successori è anzitutto preservare il patrimonio di credibilità del sistema (bisognerà valutare gli effetti dell'incidente di Lodi), oggi il tema centrale è estendere l'Alta velocità a quella parte d'Italia che ne è esclusa. Come confermano gli studi dell'Università Federico II di Napoli e di Ennio Cascetta (si veda Il Sole 24 Ore del 30 gennaio scorso), le città «no Tav», che cioè sono fuori del circuito Tav, crescono meno di quelle che stanno dentro. Naturale quindi che amministratori locali e imprese chiedano a gran voce - oggi più di ieri - di rientrarvi quanto prima o almeno di essere agganciate a quel circuito virtuoso. Non basta, in molti casi, qualche Pendolino vestito da Frecciargento o qualche autobus di collegamento con le stazioni Av.

Oggi l'Alta velocità fa 40 milioni di passeggeri l'anno, più di sei volte dei 6,5 milioni con cui era partita nel 2009. Ci sono dieci città - oltre le tre venete (Verona, Padova, Venezia) per cui i progetti sono in corso - che potrebbero portare al sistema dell'Alta velocità 10-12 milioni di passeggeri annui aggiuntivi: Reggio Calabria, Bari, Lecce, Palermo, Catania, Messina, Ancona, Pescara, Genova e Trieste per cui sono reclamati a gran voce e avviati progetti di velocizzazione della rete. Non linee ad alta velocità a 350 chilometri orari, sia chiaro, ma un mix di

interventi infrastrutturali (raddoppi) e tecnologici (controllo e fluidificazione del traffico). In tutto il costo si aggira intorno ai 27 miliardi, di cui il 60-70% già disponibili e spesso in corso, ma bisogna potenziare subito anche servizi ferroviari e materiale rotabile, ove possibile. L'obiettivo è tagliare i tempi di percorrenza e aumentare la capacità di transito di treni. Per Bari-Napoli si passa da oltre tre ore e mezza a poco più di due con una spesa di 6 miliardi, tutta in appalto quest'anno. In Sicilia dove la nuova rete è tutta da costruire si abatteranno i tempi della Catania-Palermo (da 110 a 60 minuti) e sulla Catania-Messina (da 70 a 45 minuti) con una spesa di sei miliardi. Da Genova a Milano con i 6,4 miliardi il terzo valico ridurrà entro il 2023 i tempi del 50% (da un'ora e mezza a un'ora) ma è improprio accollare il costo tutto a un disegno di collegamento passeggeri visto che la priorità in quel caso è sulle merci. Sull'Adriatica con tecnologia e qualche raddoppio si risparmiano 40 minuti da Bologna a Bari e un'ora fino a Lecce. Da Venezia a Trieste, abbandonata la linea Av della discordia, tutti d'accordo su un intervento di velocizzazione da 1,8 miliardi ora al via per abbattere i tempi da due ore a una. Sulla Salerno-Reggio Calabria, opera rilanciata dal piano Sud appena presentato, servono tre miliardi ma al momento ci sono interventi e risorse per 780 milioni.

Su altre linee, soprattutto le trasversali per Ancona o Pescara, se è vero che bucare gli Appennini avrebbe un costo insostenibile, bisogna fare un grande sforzo per fluidificare, eliminare colli di bottiglia qualche curva di troppo sul tracciato e usare da subito il miglior materiale rotabile possibile per accorciare i tempi e molta tecnologia.

L'Alta velocità di rete (Avr) è la scelta razionale e di buon senso adottata con «Connettere l'Italia» dalla storica riprogrammazione a 360 gradi fatta nel 2017 da Graziano Delrio ministro delle Infrastrutture con alla guida della struttura tecnica di missione prima Ennio Cascetta e poi Giuseppe Catalano, ora rientrato nella stessa posizione-chiave al ministero, dopo la parentesi di Toninelli, per dare continuità a quelle politiche. La scelta dell'Avr - in mezzo fra non fare nulla perché troppo costoso e promettere investimenti senza freno che poi non vengono

realizzati per i vincoli di bilancio - ha ridimensionato o cancellato con la project review molte opere faraoniche in favore di «opere utili, sostenibili e condivise», scelte per i servizi ferroviari che sapranno offrire. In questo modo si prova a ricucire l'Italia superando la ferita fra Tav e No Tav, a patto che si superi la burocrazia (tre anni per approvare il contratto di programma Fs è un'assurdità) e che sul lato del servizio Freccie e Italo facciamo lo sforzo adeguato che loro compete, considerando non solo i passeggeri potenziali attuali ma anche lo sforzo di creare, con le leve aziendali, nuovo traffico.

Proprio Bari è un esempio significativo delle promesse fatte e poi non mantenute: Ntv aveva annunciato di valutare un servizio che non ha mai avviato, mentre Trenitalia solo a marzo, dopo anni di promesse, avvierà un treno diretto, una Freccia verso Napoli, superando scali intermedi e orari interminabili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI DELL'AV

40

I milioni di passeggeri l'anno

Oggi l'Alta Velocità nel nostro Paese fa oltre 40 milioni di passeggeri ogni anno. Un numero che è più grande di sei volte rispetto ai 6,5 milioni di passeggeri con cui era partita nel 2009 l'Alta Velocità in Italia

10

Città da aggiungere all'Av

Ci sono dieci città - oltre le tre venete (Verona, Padova, Venezia) per cui i progetti sono in corso - che potrebbero portare al sistema dell'Alta velocità 10-12 milioni di passeggeri annui aggiuntivi. Si tratta di Reggio Calabria, Bari, Lecce, Palermo, Catania, Messina, Ancona, Pescara, Genova e Trieste

7%

La differenza di Pil in base all'Av

Le città dotate di stazione Alta velocità hanno visto crescere il Pil del 10% nel decennio 2008-2018 contro il 3% delle province che hanno una distanza superiore alle due ore da una stazione. Sette punti di differenza

L'impatto dell'Alta velocità di rete

I TEMPI DI PERCORRENZA ATTUALI

«Connettere l'Italia», il programma di interventi infrastrutturali approvato dall'ex ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio con Ennio Cascetta alla struttura di missione partita dalla situazione attuale che taglia l'Italia in due



Fonte: elaborazioni del Sole 24 ore su dati Connettere l'Italia (Cascetta-Delrio)

I TEMPI DI PERCORRENZA DOPO GLI INTERVENTI

Delrio-Cascetta con «Connettere l'Italia» hanno rivisto il programma di interventi Fs per ridurre i tempi di percorrenza nelle zone del Paese con l'Alta velocità di rete (Avr). Molti progetti in corso, altri in progettazione



Fonte: elaborazioni del Sole 24 ore su dati Connettere l'Italia (Cascetta-Delrio)

L'ITALIA A PIÙ VELOCITÀ

La mappa delle Fs con le principali linee del Paese classificate per velocità massima consentita. Ne viene fuori un'Italia divisa in luci e ombre cui il contratto di programma prova a rimediare parzialmente



Fonte: elaborazioni del Sole 24 ore su dati Fs

IL PAESE COLLEGATO E QUELLO SCOLLEGATO

Legambiente nel suo ultimo Pendolaria ha realizzato a sua volta una mappa d'Italia usando come variabile il numero di treni giornalieri sui singoli assi. Anche da questa foto un'Italia collegata e una scollegata



Fonte: elaborazioni del Sole 24 ore su dati Legambiente

I FRONTI APERTI

1

NAPOLI-BARI

Treno diretto cercasi
Poi la linea a 200 km/h

Una freccia a marzo, poi in 2 ore
Napoli-Bari è da 10 anni la priorità di Fs a Sud, il commissario ha accelerato l'opera (6,2 miliardi). Tutti i lotti appaltati nel 2020, fine nel 2026: si andrà in due ore. Ma Bari reclama subito il treno diretto. Dopo varie promesse non mantenute, arriverà a marzo

2

SALERNO-REGGIO CALABRIA

Progetti da 3 miliardi,
la vera Av ne costa 30

Obiettivo: da Roma a RC in 4 ore
Il dibattito dura da 20 anni: fare l'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria? Per nessuna analisi costi-benefici un costo fra 20 e 30 miliardi è supportato dal traffico. La velocizzazione ne costa 3 (disponibili 780 milioni, appalti per 230), taglia i tempi di percorrenza di 40 minuti, a 3 ore.

3

PALERMO-CATANIA-MESSINA

Costo 8 miliardi, linee
non prima del 2028

Tempi ridotti dell'80%
Lavori per 8 miliardi per ammodernare Palermo - Catania e Catania -Messina. La prima è partita, la seconda aspetta la Conferenza di servizi. Nel 2028 si viaggerà a 200 km/h, in 45 minuti (ora 70) sull'asse verticale, in 60 (ora 110) su quello orizzontale

4

ROMA-PESCARA

Lavori finiti nel 2027
(se si trovano i soldi)

Il raddoppio Chieti-Pescara
È un primo progetto da 602 milioni che prevede un mix di tecnologie e infrastrutture per velocizzare il traffico e aumentare la capacità. Il costo è di 602 milioni, finanziato per 352: i primi 211 arriveranno con il contratto di programma Fs

5

GENOVA-MILANO

Con il terzo valico
si risparmia mezz'ora

Da 90 minuti a 60
L'impiego delle Freccie (rosse e bianche) ha consentito di ridurre i tempi di percorrenza sulla linea storica a 90 minuti. Concluso nel 2023 il terzo valico - che serve soprattutto alle merci dal porto verso l'Europa - con tempi di percorrenza ridotti a un'ora

6

VENEZIA-TRIESTE

Tempi dimezzati
anche senza linea Av

Una scelta condivisa
Già da tempo governo, Regioni Veneto e Friuli-Venezia Giulia e Rfi hanno abbandonato il progetto di linea Av che avrebbe richiesto almeno 20 anni e hanno optato per la velocizzazione della linea storica (1,8 miliardi) che ridurrà i tempi da due ore a un'ora

7

BOLOGNA-BARI-LECCE

Sulla linea adriatica
risparmi di 60 minuti

Tecnologie e un raddoppio
L'obiettivo dell'attuale upgrade tecnologico è viaggiare a 200 km/h su 300 km, risparmiando 40 minuti tra Bologna e Bari (si scende a 4 ore e mezza) e 60 fino a Lecce. Raddoppio del tratto a binario unico fra Termoli e Lesina (33 km). Costo 700 milioni