

Linee più veloci per i treni al Sud

Con gli investimenti in tecnologia sulla Napoli-Bari tempi ridotti di 50 minuti

Franco Tanel

Entro i prossimi dieci anni Rete Ferroviaria Italiana - la società del Gruppo Fs che gestisce l'infrastruttura - ha programmato investimenti per un totale di 13,5 miliardi di euro nelle cinque regioni meridionali: Campania, Basilicata, Puglia, Calabria e Sicilia.

Non si tratta di risorse per nuove linee ad alta velocità, ma di investimenti che renderanno più veloci ed efficienti le linee convenzionali. Di questi 13,5 miliardi, 7,3 sono già disponibili e in parte anche già spesi o impegnati, grazie a varie fonti di finanziamento.

Prima di scendere nel dettaglio, vale la pena sottolineare due passaggi: il primo è la filosofia che guida le scelte compiute da Rfi. L'idea guida è concentrarsi su quegli interventi che permettono, in tempi ragionevolmente brevi, di ottenere il massimo risultato possibile, in termini di miglioramenti percepibili dai viaggiatori. L'obiettivo è aumentare la velocità e la capacità delle linee esistenti per offrire tempi di viaggio più corti. Rfi ha scelto così di affrontare in primo luogo gli interventi nelle tecnologie di comando e controllo della circolazione piuttosto che nelle rettifiche di tracciato o varianti, che comporta-

no necessariamente lavori molto più lunghi. Queste saranno realizzate in seguito, ma comunque sempre entro un decennio da oggi. Importante anche la scelta di intervenire sui nodi e non solo sulle linee: inutile velocizzare un tracciato se poi l'accesso a una grande stazione, come quelle di Napoli, Bari o Palermo, è un collo di bottiglia.

La seconda novità è il ricorso ai "Contratti istituzionali di sviluppo" (Cis) ideati dal ministero della Coesione territoriale, strumenti con i quali Governo, Regioni, Fs e Rfi e Anas, si impegnano nella realizzazione delle opere infrastrutturali, coordinando risorse, responsabilità e interventi. Ne sono stati sottoscritti, dall'estate 2012 a oggi, quattro di cui tre riguardano le ferrovie: il primo per la direttrice Napoli-Bari-Lecce-Taranto, il secondo per la Salerno-Reggio Calabria e il terzo per la Messina-Catania-Palermo. Un aspetto innovativo dei Cis è il monitoraggio dell'avanzamento lavori e la previsione di sanzioni per chi non rispetta le scadenze.

Rfi aveva, però, già avviato un vasto programma di interventi nelle regioni meridionali grazie ai finanziamenti del Piano operativo nazionale (Pon) 2007-2013. Lavori che sono già in parte completati o che lo sa-

ranno entro il 2015, limite massimo concesso dalle norme che regolano l'accesso a queste risorse. Vediamo meglio gli interventi più significativi, che non sono concentrati solo sulle direttrici principali ma anche sulla rete "complementare".

Il Cis per la direttrice Napoli-Bari-Lecce-Taranto assicura risorse per 7,16 miliardi delle quali 3,532 già disponibili. A lavori ultimati i tempi di percorrenza da Napoli a Bari, oggi di 218 minuti, scenderanno a 170. Lunghissima la lista degli interventi: tra i più significativi, il potenziamento tecnologico dei nodi di Napoli, Bari e Lecce, il raddoppio già in corso della Bari-Bitonto, l'Scc (Sistema di comando e controllo) della Bari-Lecce e della Bari-Taranto mentre sono allo stadio di progetto preliminare vari raddoppi e rettifiche di tracciato tra Napoli e Bari. Da segnalare che l'accordo comprende anche il completamento del raddoppio della Pescara-Bari sulla linea Adriatica e l'elettificazione della Potenza-Foggia.

Il Cis per la Salerno-Reggio ferroviaria vale 504 milioni totalmente disponibili: prevede la velocizzazione della tratta Battipaglia-Paola-Reggio Calabria. Uno degli interventi più significativi, la ricostruzione della galleria Coreca, è già stato completato. Sarà inoltre aggiornato il sistema di "Blocco automatico"

per permettere l'innalzamento della velocità a 200 km/h.

Ancora, sono previsti l'elettificazione della linea trasversale Lamezia Terme-Catanzaro e della Melito Porto Salvo-Sibari, il potenziamento della linea Ionica che da Taranto porta alla linea tirrenica nella sezione Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello, soprattutto per il trasporto merci da e per il porto di Goia Tauro.

In Sicilia, infine, il Cis firmato lo scorso febbraio, relativo alle direttrici da Messina e Catania a Palermo vale 5,106 miliardi, dei quali 2,426 già coperti.

Gli interventi, soprattutto tecnologici sui nodi delle tre stazioni principali, valgono 1,4 miliardi, mentre sulle linee si investiranno circa 990 milioni. Tra le opere principali, il raddoppio della tratta Giampilleri-Fiumefreddo, l'interramento della stazione centrale di Catania e alcuni raddoppi attorno al capoluogo etneo. Sulla linea Catania-Palermo sono attesi i raddoppi Bicocca-Catenanuova e Catenanuova-Agira. Da segnalare la velocizzazione della linea per Siracusa.

Tra gli interventi non compresi nei Cis, ricordiamo il potenziamento del collegamento con il porto di Taranto e l'adeguamento tecnologico e infrastrutturale sulle linee Palermo-Trapani e Siracusa-Agrigento.