

Ferrovie, arrivano altri 9 miliardi ma il Sud è al palo

Aggiornato il contratto di programma con Rfi tutte le grandi opere finanziate sono al Nord

Marco Esposito

Nelle stazioni delle grandi città del Centronord potrà entrare un treno ogni tre minuti. Sui convogli merci saranno caricati direttamente i Tir. I treni porteranno i passeggeri fin dentro gli aeroporti. Con la cura del ferro cambia il volto dei trasporti - non solo alta velocità ma migliori tecnologie e servizi - con nuovi investimenti per quasi 9 miliardi di euro. Nel Mezzogiorno, però, gli interventi programmati sono minimi, meno di un decimo di quelli previsti nel resto della penisola.

Il governo, grazie a risorse fresche della legge di Stabilità del 2015 e dello Sblocca Italia, ha aggiornato il contratto di programma 2012-2016 con le Ferrovie, finanziando investimenti per 8.971 milioni, dei quali tuttavia appena 474 milioni sono certamente destinati al Mezzogiorno.

Le grandi opere assorbono 4.469 milioni suddivisi su quattro interventi: 1.500 milioni per l'alta velocità Brescia-Verona; 1.500 milioni per la tratta Verona-Venezia; 869 milioni per il valico del Brennero e 600 milioni per quello dei Giovi. Tutte nel Nord Italia. Peraltro il valico dei Giovi (che è sulla linea Genova-Milano) lo scorso giugno è stato depennato dall'Unione europea dai progetti ammessi al finanziamento con i fondi del Connecting Europe Facility, ma evidentemente per il governo è ancora considerato una priorità.

La novità del contratto di programma con Rfi però non è nelle linee ad alta velocità, bensì in una serie di interventi per migliorare i ser-

vizi passeggeri e merci soprattutto nelle aree metropolitane e nei collegamenti con porti e aeroporti. Anche in tale caso, però, il Nord sembra essere una calamita in grado di attrarre la maggior parte delle risorse.

Le aree metropolitane, in particolare, saranno destinate di uno specifico investimento per migliorare l'accesso dei treni. L'obiettivo è consentire l'ingresso e la partenza di un convoglio ogni tre minuti, senza più colli di bottiglia e sovrapposizioni tra linee ad alta velocità e linee pendolari. Gli investimenti previsti riguardano Roma (172 milioni), Firenze (70 milioni), Milano (45 milioni), Torino (30 milioni) e Bologna (30 milioni). In pratica tutte le città metropolitane del Centro Nord escluse Genova e la lagunare Venezia. Nulla è invece programmato nelle sei città metropolitane del Mezzogiorno: Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo, Messina e Catania.

Anche per i collegamenti diretti ferroviari con gli aeroporti la disparità è evidente. Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio annuncia interventi «da Bergamo a Catania» dando l'impressione di azioni diffuse su tutto il territorio nazionale. Ma dalle tabelle messe a punto da Rete ferroviaria italiana si può verificare che gli aeroporti interessati sono Genova, Milano Malpensa, Bergamo, Ve-

nezia, Roma Fiumicino e Catania Fontanarossa. Peraltro i finanziamenti in tale caso (31 milioni in tutto) si riferiscono ai progetti e non alla realizzazione dei binari, che a Catania mancano del tutto.

Nel trasporto regionale, invece, il Mezzogiorno non è zero: ci sono 100 milioni per interventi in Calabria, 100 milioni per la Sardegna e 96 milioni da ripartire tra Campania, Puglia, Calabria e Sicilia per un totale di 296 milioni. In Toscana, però, vi sono 415 milioni per la Pistoia-Lucca.

Una somma sostanziosa, pari a 1.200 milioni, è stata stanziata per la sicurezza. Qui non c'è ripartizione territoriale tuttavia alcuni interventi (260 milioni per fattori idrogeologici e 80 per rispettare norme antisismiche) sono destinati soprattutto alla messa in sicurezza delle linee ferroviarie del Mezzogiorno e della Liguria. Interventi necessari, ovviamente, ma che non modificano il livello del servizio. Per esempio per la linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria è in programma un adeguamento della velocità a 200 chilometri orari ma nell'aggiornamento del contratto di programma ci sono solo alcune decine di milioni per un adeguamento tecnologico tra Napoli e Battipaglia.

Infine, ma non è il meno importante, c'è il capitolo del traffico merci. L'Italia è attraversata da quattro corridoi europei, tre dei quali interessano esclusivamente il Nord mentre uno percorre l'intera penisola, dal Brennero alla Sicilia, ma continua a subire modifiche che lo ramificano verso i porti del Nord e del Centro Italia. Da Trieste in giù, la scommessa è intercettare i traffici merci

del Mediterraneo (aumentati dopo il raddoppio del Canale di Suez) integrando il sistema portuale con la rete ferroviaria. Ed ecco perché le politiche di investimento sono decisive.

Gli «interventi prioritari» citati nei documenti di Rete ferroviaria italiana riguardano i porti di Trieste nell'Adriatico e di Genova nel mar Ligure, cui si aggiunge «l'eliminazione di interferenze» con le linee ferroviarie che arrivano allo scalo portuale di Ravenna. Nulla è previsto, almeno esplicitamente, per Gioia Tauro (dove pure sono quintuplicate le partenze di treni merci), per Napoli, per Taranto, ovvero i porti meglio posizionati sulla linea Gibilterra-Suez. Su Trieste, invece, il governo sta per annunciare un intervento specifico per fare in modo che i Tir

che arrivano via strada o via mare (con le navi ro-ro) possano scaricare i semirimorchi su treni speciali in grado di portare le merci, senza inquinare, verso Nord ed Est Europa.

L'Italia, del resto, ha iniziato ad adeguare la propria rete ferroviaria ai nuovi standard di trasporto merci. L'obiettivo al 2020 è di attrezzare il 55% delle linee interessate dai corridoi europei al trasporto di treni lunghi 750 metri, sui quali caricare i container. Ci saranno inoltre 1.800 chilometri

di binari attrezzati per la cosiddetta «autostrada viaggiante», cioè il trasporto dei semirimorchi sui treni. Quante di queste infrastrutture si spingeranno fino ai porti del Sud non è ancora noto e del resto la partita non è chiusa: il governo e Rete ferroviaria italiana devono aggiornare nuovamente il contratto di programma 2012-2016, stavolta individuando dove orientare le risorse previste dalla legge di Stabilità del 2016, pari a ulteriori 8,2 miliardi di euro. Se ci si limiterà a collegare il Brennero con i porti del Nord Adriatico e del Nord Tirreno, l'Italia rinuncerà allo straordinario vantaggio di essere una penisola che si allunga fino al centro geografico del Mediterraneo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Calabria

Ci sono 100 milioni per migliorare la rete di binari locale

La cura del ferro

Attribuite le risorse della legge di Stabilità e dello Sbocca Italia

Assegnati alle regioni meridionali 474 milioni contro i 6.225 stanziati per il Centro-Nord

Pendolari

Nelle stazioni potrà entrare un treno ogni 3 minuti ma solo a Roma, Milano, Torino, Firenze e Bologna

Aeroporti

Allo studio collegamenti diretti con Venezia, Malpensa, Bergamo, Genova, Roma e Catania

Porti

Interventi prioritari per il traffico merci in favore degli scali di Genova, Trieste e Ravenna



La mappa



6.225

milioni di euro
assegnati
al Centronord



474

milioni di euro
assegnati
al Mezzogiorno



Intervento su linea
ad Alta velocità



Intervento
su linea tradizionale



Potenziamento traffico:
un treno ogni 3 minuti



Porto
prioritario



Collegamento ferroviario
con aeroporto

DOVE INVESTONO LE FERROVIE

Nuove risorse assegnate dal governo a Rfi
con l'aggiornamento t2015 del contratto di programma 2012-2016

	Centronord	Mezzogiorno	Non definito
Grandi opere			
AV Brescia Verona	1.500	-	-
AV Verona Vicenza	1.500	-	-
Valico Brennero	869	-	-
Valico Giovi	600	-	-
Totale	4.469	-	-

Sicurezza	-	-	1.200
------------------	---	---	-------

Tecnologia			
Torino-Padova	60	-	-
Bologna-Padova	60	-	-
Napoli-Battipaglia	-	60	-
Altri interventi	-	-	305

Città metropolitane *Adeguamento capacità di traffico

Rinnovo staz.13 grandi città	-	-	411
Roma*	172	-	-
Firenze*	70	-	-
Milano*	45	-	-
Torino*	30	-	-
Bologna*	30	-	-

Linee regionali

Pistoia-Lucca	415	-	-
Andora-Finale Ligure	225	-	-
Linee Calabria	-	100	-
Linee Sardegna	-	100	-
Linee Mezzogiorno	-	96	-
Venezia-Trieste	50	-	-

Progetti collegamenti aeroporti

MI-GE-VE-BG-Rom	25	-	-
Catania	-	6	-
Interventi diffusi regionali	-	-	291

Fonte: elaborazioni del Mattino su dati Rete Ferroviaria Italiana

	Centronord	Mezzogiorno	Non definito
Linee passeggeri storiche			

Firenze-Roma	200	-	-
Roma-Napoli	-	102	-
Milano-Bologna	70	-	-
Genova-Ventimiglia	50	-	-
Altre linee	-	-	65

Linee merci e collegamento con i porti

Asse Reno-Alpi	130	-	-
Porti "prioritari" (Trieste, Genova e Ravenna)	52	-	-
Porti del Tirreno	27	-	-
Asse Baltico-Adriatico	25	-	-
Porti Adriatico e Mezzogiorno	10	10	-
Corridoio Mediterraneo	10	-	-

TOTALE PER AREA TERRITORIALE

6.225	474	2.272
69,39%	5,28%	25,33%

Totale investimenti programmati

8.971

centimetri