

«Merci sui treni nel 2030» Ma l'Italia è già in ritardo Oltre i 300 km Tir banditi: ecco le tratte "vietate"

I PROGRAMMI - più corretto sarebbe dire i sogni - dell'Unione Europea si manifestano ciclicamente, racchiusi nei famosi "White Paper", che in Italia vengono chiamati "Libri bianchi". L'ultimo, quello sui trasporti, è uscito alla fine dello scorso marzo. Tra gli obiettivi del volumone targato Bruxelles, si possono citare come esempio: l'eliminazione entro il 2050 delle auto a diesel e benzina nei centri storici o la riduzione a zero degli incidenti stradali. Nel 2030 poi dovranno essere terminate tutte le infrastrutture strategiche (tipo il Terzo Valico) e sempre entro quella data, «il 30% del trasporto delle merci superiore a 300 chilometri dovrà passare verso ferrovia e trasporto via mare. Questa quota dovrebbe raggiungere il 50% entro il 2050». Nel mondo delle infrastrutture, dire 20 anni equivale a dire dopodomani. L'obiettivo è ancora meno confortante in Italia, Paese che ha un settore dei trasporti tradizionalmente sbilanciato sulla gomma: solo il 7% delle merci viaggia su treno, il 5% va sui traghetti il resto è affidato a oltre 130 mila aziende di autotrasporto. Per questioni geografiche, il traffico via mare non potrà ovviamente contribuire più di tanto a raggiungere la bandiera del 30% messa dall'Unione europea. Rimangono le ferrovie: dove il 75% dei movimenti sono gestiti da Fs: i privati faticano a emergere per via di leggi difficili, mentre il gruppo guidato da Mauro Moretti non prevede all'orizzonte alcun tipo di investimento nelle sue società operative sul cargo. Allora, viene da chiedersi, la rete ferroviaria italiana sarà davvero in grado, nel 2030, di sostenere il 30% dei traffici su ferro? La risposta è no. Come ha spiegato lo stesso Moretti qualche giorno fa, gli investimenti sulle linee ad Alta Velocità-Alta Capacità vengono fatti solo se remunerativi. I soldi, Fs li incassa con i passeggeri che coprono tratte a lunga percorrenza. È lì che vale la pena costruire. Per il resto si si vedrà. In base a questo principio, in pole-position per la realizzazione definitiva c'è la tratta Milano-Verona, che unirà i binari già esistenti da Torino a Treviglio e da Padova a Venezia. Costo: 4,8 miliardi di euro. I lavori per la Treviglio-Brescia sono stati aggiudicati al consorzio Saipem alla fine del mese scorso (2 miliardi per poco meno di 40 chilometri), mentre Moretti ha promesso il collegamento con Venezia entro il 2020. Bene. A quel punto però la superferrovia mancherà del collegamento con Trieste (Moretti ha detto «si vedrà»), così come la Tav Torino-Lione: se i lavori dovessero iniziare l'anno prossimo, l'inaugurazione sarebbe nel 2032. Lo scorso aprile il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, ha annunciato insieme al suo collega austriaco l'inizio dei lavori per il tunnel del Brennero: termine dei lavori nel 2026 per circa 10 miliardi di euro, ma attenzione, perché la prima società per la realizzazione dell'opera è nata nel 1999. A questo sistema si collegano i porti liguri: il loro bacino oltre i 300 chilometri è il Veneto, con Emilia-Romagna. Il Terzo Valico è l'opera che potrebbe rendere realizzabili gli obiettivi Ue, ma il progetto da 5,6 miliardi e 20 anni di realizzazione è bloccato da un contenzioso giuridico tra le Ferrovie e il costruttore dell'opera, il consorzio Cociv. Meglio dovrebbe andare alla Spezia e Livorno, collegate a questo bacino dalla Pontremolese, il cui potenziamento dovrebbe essere concluso nel 2014. Ma il vero punto dolente è il Sud: non esistono progetti di potenziamento delle linee sulla dorsale adriatica, e pur esistendo dei collegamenti via treno su Gioia Tauro (proposti dalle compagnie in alternativa ai servizi feeder su nave) i collegamenti da Napoli in giù sono all'osso: il costo della Tav Salerno-Reggio è stimato sui 22 miliardi, ma è noto che sulla stessa tratta lo Stato ha problemi da 40 anni a realizzare un'autostrada. In Sicilia, i costi dell'Alta Velocità da Messina a Palermo sono valutati 5 miliardi. La stessa cifra che il governo ha stanziato per realizzare il Ponte sullo Stretto. La mappa Aosta Torino Milano Genova La Spezia GENOVA-PADOVA 363 km 397 km BOLOGNA-ROMA Firenze 1.017 km BOLOGNA-GIOIA TAURO Bolzano Verona Padova Bologna Roma Perugia Venezia Trieste Ancona Napoli Pescara Gioia Tauro 815 km VERONA-BARI Bari Foggia 325 km LA SPEZIA-PADOVA 405 km TORINO-VENEZIA Tir vietati: ecco alcune delle tratte su cui l'Italia dovrà diminuire la percentuale di

trasporto su gomma

