

INFRASTRUTTURE & LOGISTICA

RAPPORTI 24 / IMPRESA

Martedì 11 Ottobre 2016
www.ilssole24ore.comIl Sole
24 ORE

Scenari

Largo al treno sulle vie del futuro

Il Governo sul trasferimento delle merci da gomma a ferro vuole anticipare i tempi - Investimenti ferroviari in crescita

di **Alessandro Arona**

Ruolo strategico delle ferrovie sia per il rilancio degli investimenti pubblici e del Pil, sia per la modernizzazione del sistema dei trasporti in Italia. Il "sorpasso" su strade e autostrade è sempre più evidente. Nei numeri - i dati sugli investimenti effettivi -, già nel 2016 e ancor più nei prossimi anni. Enel ruolo che il Governo sta dando agli investimenti su ferro e al potenziamento industriale del Gruppo Fs come società chiave non solo per il trasporto passeggeri sulle lunghe percorrenze, ma anche per il servizio autobus interurbano, per il trasporto merci, per il trasporto pubblico locale.

Ma partiamo dai numeri. Dopo il grande sforzo per realizzare l'alta velocità Torino-Milano-Salerno, che tra il 2003 e il 2008 aveva portato le ferrovie (la società Rfi, Gruppo Fs) a investire una media di 5,9 miliardi di euro l'anno, dal 2009 l'esaurimento del programma e i tagli in bilancio hanno riportato gli investimenti Rfi a 2,9/3,0 miliardi l'anno. Negli stessi anni, 2010-2012, l'Anas investiva 2,1/2,2 miliardi all'anno e le società autostradali circa due miliardi. Insomma: 4,2 miliardi per strade e autostrade e 2,9/3,0 per la rete ferroviaria.

Negli ultimi anni è invece maturato un cambio sorprendente. Gli investimenti delle società autostradali sono crollati dai 2 miliardi circa all'anno del 2010-2012 a 1,6 miliardi nel 2013, 1,5 nel 2014, 1,4 nel 2015 e circa 1,3 quest'anno. Le cause sono da una parte il completamento dei progetti di Autostrade per l'Italia (variante di valico e terza corsia A14) e dall'altra intoppi su specifiche opere (Asti-Cuneo, Tirrenica, Valdastico Nord, terza corsia A4 Mestre-Trieste).

In frenata anche gli investimenti Anas, soprattutto per il taglio dei fondi statali: la spesa è

scesa da una media annua di 2,6 miliardi nel 2009-2010 a due miliardi circa nel 2012-2014, e poi a 1,7 nel 2015, mentre quest'anno dovrebbe essere di circa 1,8 miliardi.

Negli ultimi due-tre anni sono invece ripartiti gli investimenti ferroviari, trainati dalle nuove tratte ad alta capacità Treviglio-Brescia, Terzo Valico, Brennero: dai 2,9 miliardi del 2014 la spesa Rfi è salita a 3,6 nel 2015 e quest'anno salirà a 4 miliardi, +38% in due anni. Nel 2016, dunque, la situazione è questa: 3,1 miliardi per strade e autostrade e 4 miliardi sulle ferrovie. Situazione ribaltata rispetto a pochi anni fa.

Ed è solo l'inizio. I programmi di Rfi prevedono di arrivare a 5 miliardi all'anno di investimenti sulla rete, e il piano industriale Fs presentato il 28 settembre punta ad accelerare ancora di più nell'arco dei prossimi dieci anni: in questo periodo sono previsti investimenti per complessivi 62 miliardi di euro sulla rete (Rfi) e 14 miliardi per nuovi treni e logistica integrata (Trenitalia).

L'Addendum 2015 al contratto Stato-Rfi sblocca 8,97 miliardi di nuove risorse statali e sarà operativo tra poche settimane; quello 2016 (8,93 mld) ha avuto l'ok del Cipe il 10 agosto, sarà operativo a inizio 2017. In tutto 17,9 miliardi, di cui il 58% per nuove tratte A v e corridoi europei, il resto per trasporto merci, linee pendolari e regionali, sicurezza, tecnologia.

Intendiamo: anche strade e autostrade hanno programmi di sviluppo. Autostrade per l'Italia, in particolare, da un investimento annuo di 8-900 milioni negli ultimi anni prevede di risalire a circa 1,2 miliardi l'anno nel prossimo decennio, sbloccando progetti importanti come la Gronda di Genova (oltre 4 miliardi), la tangenziale di Bologna (650 milioni), una serie di terze e quarte corsie (2,4 miliardi). Anche Anas punta a rilanciare gli investimenti a tre miliardi l'anno.

Il punto, però, è che la rete autostradale e stradale è in sostanza "matura", si investirà soprattutto in manutenzione, completamenti, colli di bottiglia. Le ferrovie sono invece il nodo strategico delle politiche europee e italiane di trasporto. «Il futuro dei trasporti sono le ferrovie» afferma il professor Ennio Cascetta, braccio destro del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio come capo della Struttura tecnica "infrastrutture" del Ministero. Oggi in Italia solo il 15% circa delle merci che viaggiano via terra sale sui vagoni, il restante 85% è su gomma. «L'obiettivo che ci chiede l'Europa entro il 2030 - ha affermato più volte Delrio -, è cioè trasferire da gomma a ferro il 30% delle merci, vogliamo realizzarlo entro il 2021».

Come? Adeguando la rete ai grandi treni merci europei in arrivo dai tunnel svizzeri del Gottardo e del Ceneri dal 2020 (allargamento gallerie, adeguamento binari ai treni da 750 metri, potenziamento degli scali merci): con 620 milioni nei piani Rfi 2015 e 2016, a cui si aggiungono 1,5 miliardi del piano Fs, soprattutto per i treni, da investire tramite la nuova società unica

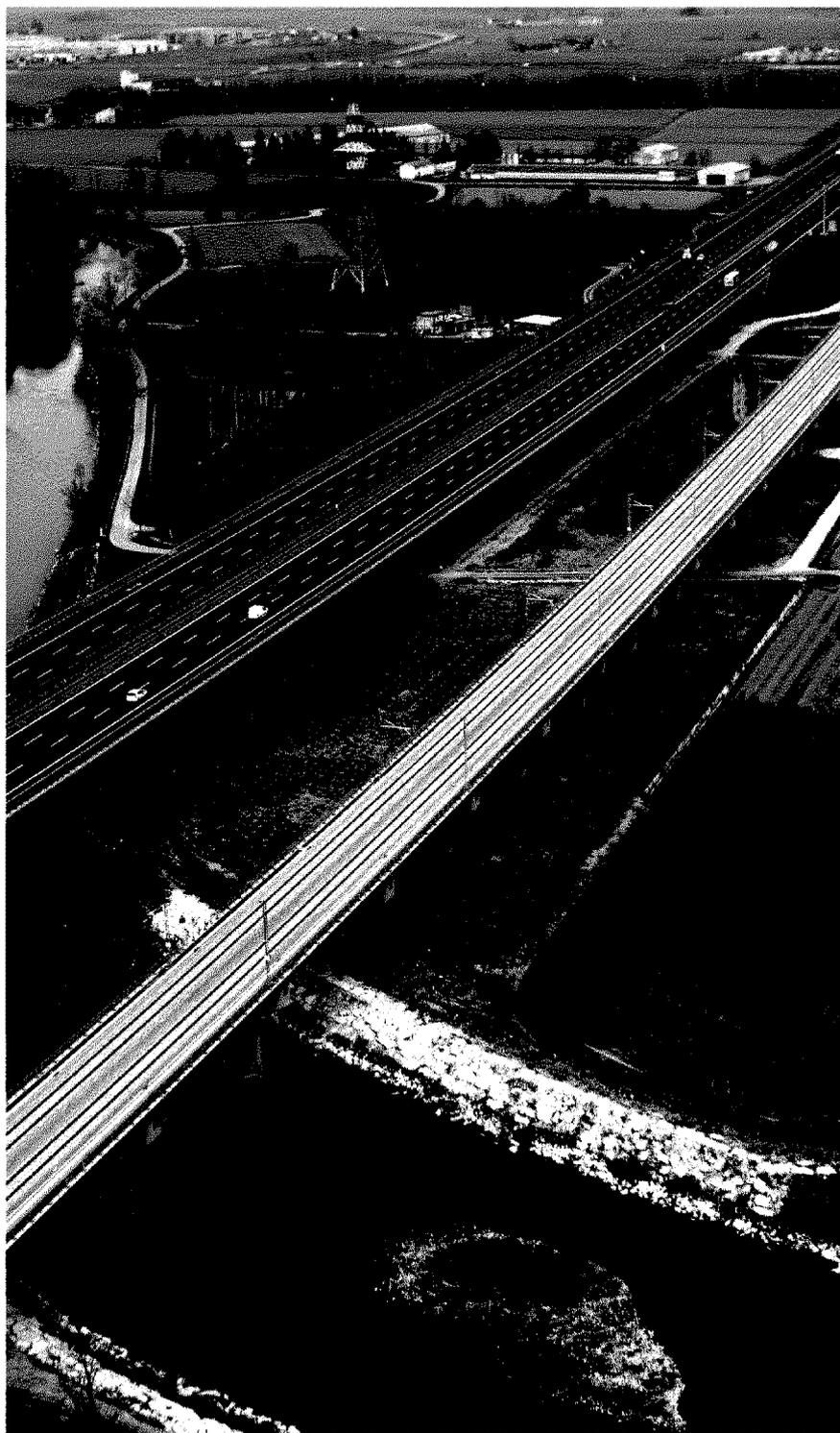


Mercitalia che nascerà nel 2017. «Serve poi - dice Cascetta - una politica forte e costante di incentivi». Le prime misure per il trasferimento delle merci dalla gomma al ferro e per l'intermodalità, il Ferrobonus e il Marebonus (in tutto 200 milioni), dovrebbero partire a fine anno. E al trasporto merci su ferro puntano anche i progetti sui corridoi europei: Brennero, Torino-Lione, Genova-Gottardo, alta capacità al Sud.

L'altrapriorità sono i trasporti locali e metropolitani: 3,5 miliardi di euro di investimenti previsti nei prossimi anni (nei due Addendum) e altri 4 miliardi per l'acquisto di treni pendolari.

Circa i progetti, Rfi sta puntando molto più che in passato sul potenziamento delle linee convenzionali funzionali al Tpl, piuttosto che su nuove linee Av/Ac, con l'obiettivo di accorciare i tempi di viaggio e potenziare la capacità di traffico, ma con costi molto inferiori. «Lo faremo sulla Venezia-Trieste - spiega l'Ad di Rfi Maurizio Gentile - sulla Catania-Palermo, sulla Battipaglia-Reggio Calabria e sulle linee inserite nei Corridoi core europei».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Treviglio-Brescia. La nuova tratta ferroviaria ad alta capacità (costata due miliardi di euro), nella foto, sarà attivata l'11 dicembre