

# Una cura di ferro per il sistema dei trasporti

Nel prossimo decennio il gruppo Fs prevede investimenti per circa 62 miliardi di euro

di **Marco Morino**

**L**a chiamano la cura del ferro. Sono gli investimenti ferroviari, fortemente voluti dal governo e dal ministero delle Infrastrutture, per rendere più attraente e competitivo il trasporto ferroviario di passeggeri e merci e centrare l'obiettivo di trasferire dalla strada alla ferrovia entro il 2030 il 30% del traffico merci, per percorrenze oltre i 300 chilometri (così come indica il libro bianco dei trasporti dell'Unione europea). Il gruppo Fs Italiane, attraverso la controllata Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), la società che gestisce l'infrastruttura ferroviaria, prevede investimenti per circa 62 miliardi tra il 2017 e il 2026, di cui 33 miliardi per la rete convenzionale, 24 miliardi per la rete ad Alta velocità e cinque miliardi in tecnologia. Una cura del ferro che somiglia a una cura da cavallo per le ferrovie italiane, per raggiungere nell'arco dei prossimi 10 anni una mobilità integrata e sistemica per persone e merci. Vediamo i principali progetti in campo, tra i 1.700 gestiti da Rfi.

## Linee Av/Ac e Avr

Sull'Alta velocità la prossima frontiera è l'espansione della linea ad Alta velocità/Alta capacità (Av/Ac) verso Est, da Brescia in direzione Verona-Vicenza-Padova.

Prende poi il via l'Alta Velocità di Rete (Avr) che supera il concetto dell'Av/Ac così come è stato inteso nella costruzione della dorsale Salerno-Torino. Le nuove linee in costruzione, seguendo la logica dell'Avr, collegheranno capoluoghi già vicini geograficamente, con tempi di costruzione più brevi e con minori investimenti economici, garantendo allo stesso tempo collegamenti passeggeri e merci su ferro regolari e puntuali grazie all'installazione di tecnologie di ultima generazione. Fanno riferimento a questa nuova concezione: il potenziamento dell'attuale linea Venezia-Trieste; il Terzo valico dei Giovi per i collegamenti veloci da Genova verso Torino/Milano e agganciare la Liguria al corridoio internazionale Reno-Alpi; la linea Napoli-Bari; in Sicilia, la direttrice Palermo-Catania-Messina.

Per la Brescia-Verona, l'iter approvativo del progetto definitivo, secondo il meccanismo dei lotti costruttivi, è in attesa della delibera Cipe per avviare i lavori entro il 2017. È già stata raggiunta la congruità dei prezzi con il general contractor Cevav Due. L'investimento economico, inserito nell'ultimo aggiornamento del Contratto di programma Mit-Rfi 2012-2016, è pari a 3,8 miliardi, di cui 2,2 già finanziati, ma potrebbe essere oggetto di modifiche a seconda delle soluzioni tecniche individuate. Il progetto per lo shunt di Montichiari, cioè la

bretella a sud della città al servizio dell'aeroporto, potrebbe essere abbandonato a favore del quadruplicamento dell'attuale li-

nea che attraversa la città (progetto appoggiato dalla Regione Lombardia): questa soluzione risulta migliore rispetto allo shunt perché le imprese ferroviarie ritengono Brescia strategica per i loro servizi.

In parallelo Rfi è al lavoro anche sulla Verona-Vicenza-Padova. L'iter autorizzativo per il primo lotto Verona-Bivio Vicenza è in fase avanzata. I lavori saranno avviati entro la fine del 2017 e saranno conclusi entro sette anni. Per quanto riguarda l'attraversamento di Vicenza, il Consiglio comunale di Vicenza ha deliberato di mantenere la stazione di viale Roma come soluzione di attraversamento leggero della città in superficie, dopo una consultazione popolare che ha visto l'82% votare per questa soluzione. Il costo dell'attraversamento di Vicenza è pari a 805 milioni di euro, di cui 150 già finanziati.

Il lotto Vicenza-Padova è interamente da finanziare e sarà oggetto di una project review.

Infine la linea Venezia-Trieste, un asset strategico per lo sviluppo dei corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico assicurando l'accesso all'Europa dall'Est e il collegamento del Friuli Venezia Giulia alla rete Av/Ac nazionale. A valle di un lungo confronto con il territorio si è convenuto di privilegiare interventi di potenziamento della linea esistente, rispetto alla realizzazione di una nuova linea di difficile inserimento nel contesto territoriale. Per velocizzare la tratta Venezia-Trieste è stato definito un programma di interventi di 1,8 miliardi, di cui 0,2 già finanziati.

La nuova linea Av Napoli-Bari ha un costo complessivo di circa 6,2 miliardi e rientra tra le opere inserite nella legge Sbocca Italia. La linea è inserita nel corridoio ferroviario europeo Ten-T Scandinavia-Mediterraneo. Sul versante pugliese, a giugno sarà attivato il tratto Cervaro-Bovino ed è in corso di aggiudicazione il lotto Bari Centrale-Bari Torre a Mare. Sul versante campano, tra fine 2017 e inizio 2018 saranno avviati i lavori della variante Napoli-Cancello e del lotto Cancello-Frasco Telesino, per un investimento complessivo di oltre 1,4 miliardi, che include le fasi di progettazione. Martedì 6 giugno 2017, inoltre, è prevista l'apertura della prima fase della nuova stazione Av di Napoli Afragola che costituirà un importante hub ferroviario nazionale. L'investimento per l'apertura della prima fase è di circa 60 milioni.

In Sicilia il nuovo collegamento veloce Palermo-Catania-Messina ha un costo complessivo di circa nove miliardi ed è inserito nel corridoio Scandinavia-Mediterraneo. Gli interventi prevedono raddoppi, ve-

locizzazioni e installazione di nuove tecnologie. Saranno collegati anche i principali terminal dei trasporti aereo e marittimo.

## I nodi ferroviari urbani

Milano, Genova, Firenze, Roma e Palermo sono i nodi interessati dai principali interventi. L'investimento maggiore (1,6 miliardi) riguarda Firenze. Il progetto del nodo di Firenze è stato oggetto di vivaci confronti fra Regione Toscana, Comune di Firenze e FS Italiane. Il nuovo progetto ha confermato sia la realizzazione del tunnel sia la centralità della stazione di Firenze Santa Maria Novella, trasformando la futura stazione Foster, realizzata secondo il progetto originario, nel primo esempio in Italia di stazione della mobilità integrata.

Nella stazione situata nell'area ex Macelli, infatti, oltre ai servizi ferroviari garantiti dal passante ferroviario cittadino, saranno integrati i servizi della tramvia cittadina e la nuova autostazione degli autobus di Firenze. L'autostazione servirà il trasporto regionale, extraurbano, urbano e turistico.

Nel nodo di Genova (620 milioni di investimenti) saranno eliminati i colli di bottiglia e separati i flussi di traffico passeggeri a lunga percorrenza e merci da quelli metropolitani-regionali, assicurando i collegamenti tra il porto di Genova e il Terzo valico.

## I valichi transfrontalieri

Sul fronte valichi alpini i principali progetti riguardano la galleria di base del Brennero, la Tav Torino-Lione e gli interventi di potenziamento tecnologico e infrastrutturale tra Italia e Svizzera lungo la linea del Gottardo (si veda l'articolo a fianco). Partiamo dal Brennero. I primi lavori di scavo della galleria di base sono iniziati nel 2008. L'opera sarà conclusa entro il 2026. Il costo è di 8,8 miliardi, finanziati in egual misura da Italia e Austria e cofinanziati in parte dalla Ue. Con il nuovo tunnel ferroviario del Brennero, la capacità di rete verrà incrementata di oltre il 50% e potranno essere separati i flussi di traffico merci da quelli passeggeri.

La Tav Torino-Lione è una linea ferroviaria per merci e passeggeri che si trova nel cuore del Corridoio mediterraneo, che collega la Penisola iberica fino all'Est europeo, passando in Italia per la direttrice Torino-Trieste. La parte fondamentale è la sezione transfrontaliera di 65 chilometri da Saint Jean de Maurienne a Susa/Bussoleno, costituita per 57,5 chilometri dal tunnel di base del Moncenisio che, 150 anni dopo l'inaugurazione del tunnel del Frejus, trasforma l'attuale linea di montagna in una linea di pianura. L'investimento economico complessivo è 8,6 miliardi di euro.

**Miliardi.** È il costo della galleria di base del Brennero che sarà finanziato in egual misura da Italia e Austria (e co-finanziata in parte dalla Ue). L'opera sarà conclusa entro il 2026

# 8,8

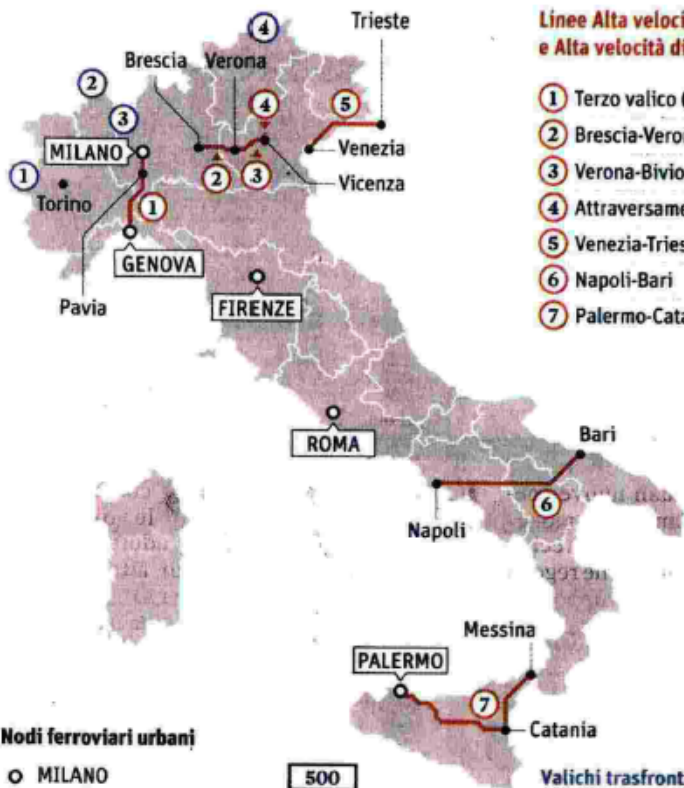
### DESTINAZIONE DELLE RISORSE

33 miliardi saranno destinati alla rete convenzionale, 24 alla rete ad Alta velocità, mentre 5 saranno quelli che verranno usati per le tecnologie

## Il potenziamento della rete ferroviaria italiana

Investimenti previsti da Rfi nel periodo 2017-2026

Dati in mln di €



### Linee Alta velocità/Alta capacità e Alta velocità di rete

1 Terzo valico (Ge-Mi/Pv)	6.200
2 Brescia-Verona	3.800
3 Verona-Bivio Vicenza	2.800
4 Attraversamento Vicenza	805
5 Venezia-Trieste	1.800
6 Napoli-Bari	6.200
7 Palermo-Catania-Messina	9.000

### Nodi ferroviari urbani

○ MILANO	500
○ GENOVA	620
○ FIRENZE	1.600
○ ROMA	500
○ PALERMO (passante e anello ferroviario)	1.350

### Valichi trasfrontalieri

1 Tav-Torino-Lione	8.600
2 Valichi Italia-Svizzera	500
3 Arcisate-Stabio	260
4 Galleria di base del Brennero	8.800

Fonte:elaborazione del Sole 24 Ore su dati Rfi



**Investimenti.** L'obiettivo del governo è promuovere il trasporto merci su rotaia