

«Investimenti Rfi a 4,3 miliardi»

Gentile: acceleriamo, priorità alla rete ordinaria - Piste ciclabili lungo i binari

di **Giorgio Santilli**

Igrafico sul tavolo di Maurizio Gentile testimonia l'impegno di Fs ad accelerare gli investimenti in infrastrutture. «Dai 2,9 miliardi di spesa nel 2014 si passerà a 4,3 miliardi nel 2015, a 4,7 miliardi nel 2016, a 4,9 miliardi nel 2017», spiega l'amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana (Rfi), la società del gruppo che gestisce l'infrastruttura, mostrando il documento che racconta gli impatti del contratto di programma 2012-2016 sottoscritto ad agosto 2014. Il Cdp contiene opere in corso finanziate per 20 miliardi. «La previsione per il 2015 - continua Gentile - non dovrebbe subire revisioni, ma quella per il 2016 è certo da rivedere al rialzo perché la legge di stabilità 2015 ha apportato importanti risorse finanziarie aggiuntive: 12,9 miliardi di competenza a fronte di finanziamenti per soli 550 milioni».

La manutenzione straordinaria con 4.250 milioni e gli investimenti sulla rete tradizionale Fs con 4.455 milioni fanno la parte del leone, oltre due terzi del totale. L'era in cui l'Alta velocità «contabilizzava» da sola il 65% degli investimenti (nel 2004 erano 4,1 miliardi su 6,6 totali) è lontana secoli. «La nostra logica di oggi - dice Gentile - è quel-

la di un gestore di infrastrutture che prima fa funzionare al meglio quello che ha e solo dopo pensa ad allargare il perimetro. La scala delle priorità vede al primo posto i piani per la sicurezza, poi c'è l'upgrading tecnologico delle linee per aumentare il numero di treni/giorno e la velocità, poi ancora gli investimenti per trasporto locale, lunga percorrenza e merci. In fondo a questa scala arrivano le grandi opere. Anzi, vorrei dire che la rete ferroviaria nel suo complesso è la nostra grande opera».

La frenata sulle grandi opere è evidente se il budget 2015, che pure dovrebbe accelerare i cantieri in corso, prevede 295 milioni di spesa sulla Treviglio-Brescia, 155 sul terzo valico, 124 sul Brennero. Parliamo di tre opere che valgono più di 15 miliardi.

Sarebbe un errore, però, dedurre dalle parole di Gentile che le grandi opere siano andate in soffitta. È vero che non si parla più, nei documenti Fs, di "Alta velocità", denominazione confinata alla Torino-Milano-Napoli (che manca di due sole opere per essere finita, il sottopasso di Firenze e l'upgrade tecnologico della direttissima Roma-Firenze) ma sei ferrovie tutte nuove restano in agenda e potrebbero essere le protagoniste dell'accelerazione degli investimenti post-2015: Brescia-Padova, Bren-

nero, Torino-Lione, terzo valico Milano-Genova, Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina.

Per la Brescia-Padova, in effetti, ci sono tre miliardi nella legge di stabilità 2015 che portano a 2.268 milioni la dotazione della Brescia-Verona (progetto già redatto) e a 1.869 milioni la dote della Verona-Padova (per cui il progetto con la nuova soluzione per il nodo di Vicenza sarà pronto a maggio): ce n'è a sufficienza per partire con nuovi «lotti costruttivi». I 900 milioni disponibili per il Brennero consentono di mandare in gara il terzo lotto. Per la Napoli-Bari ci sono tre miliardi tra fondi Ue e nazionali e il commissario (individuato nell'ad delle Fs, Michele Elia) consentirà di accelerare l'iter approvativo. «Sarà utile - spiega Gentile - non tanto per le autorizzazioni locali, che restano sostanzialmente immutate, quanto nella velocizzazione della fase approvativa dei progetti che non dovranno più passare per l'istruttoria dell'unità di missione e per le decisioni del Cipe».

Gentile è sincero quando dice che l'attenzione è soprattutto sulla rete ordinaria. Snocciola le iniziative. Per esempio quando parla di città e trasporto locale. «Congli investimenti leggeri in tecnologia - dice - vogliamo aumentare frequenza e velocità sulle linee esistenti. Ma anche l'accessibilità è

un fatto strategico per dare un servizio migliore. I marciapiedi alti, per esempio, facilitando la salita e la discesa dai treni, evitano ritardi al treno in sosta. Accessibilità significa ascensori e scale mobili».

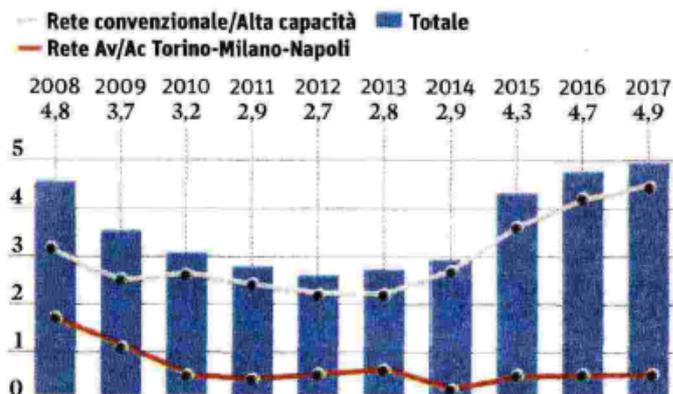
Gentile racconta poi una delle idee per mettere le Fs al servizio dei sistemi urbani di mobilità. Non solo parcheggi. «Stiamo progettando piste ciclabili lungo il sedime ferroviario per regalare alle città, ovviamente in totale sicurezza, decine di chilometri di strade per i ciclisti. Il primo esperimento sarà a Roma dove costruiremo una pista dall'Appia alla stazione Ostiense». Se Alta velocità è ormai parola tabù per gli investimenti, velocizzazione (con tecnologia e varianti di tracciato leggere) è parola magica. Alla velocizzazione dell'adriatica vanno gran parte dei 350 milioni disponibili per la lunga percorrenza: si risparmieranno 30 minuti fra Bologna e Bari e 45 fra Bologna e Lecce. Parola magica anche per la politica. «Mi ha fatto piacere sentire il presidente della Regione Friuli Seracchiani rilanciare il progetto per la velocizzazione della linea Venezia-Trieste: ridurremo i tempi di percorrenza a un'ora e cinque minuti con un investimento di 1,8 miliardi, mentre costerebbe 7,5 miliardi il prolungamento dell'Alta velocità per guadagnare solo altri dieci minuti».

LEGGE DI STABILITÀ

«Risorse per 12,9 miliardi: 8,6 a manutenzione, trasporto locale, merci; un buon gestore prima usa al meglio ciò che ha, poi allarga il perimetro»

La spesa per investimenti di Rfi

Dati in miliardi di euro



3 miliardi

Alta velocità Brescia-Padova
È quanto stanZIA per competenza
la legge di stabilità 2015

900 milioni

Per il tunnel del Brennero
Sono le risorse disponibili, va in
gara il terzo lotto costruttivo

GIUSEPPE SENESE



Rete ferroviaria. L'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile