

Delrio: i treni merci di notte sui binari dell'Alta velocità



di **Lorenzo Salvia**

«La sostenibilità ambientale non è solo un dovere ma anche un modo per vin-

cere la concorrenza», spiega il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. E allora, ecco l'annuncio: «Nel 2018 avremo i primi treni merci che viaggeranno sulle linee

dell'Alta velocità nelle ore notturne, quando le Freccie e Italo sono fermi. È un modo per togliere una carta vincente al porto di Rotterdam». Da dove

«rispetto ai nostri scali le rotte sono più lunghe di 4 giorni». Dalla Biennale di Venezia, infatti, Matteo Renzi ha lanciato un piano da 500 milioni per le periferie.

a pagina 7

L'INTERVISTA GRAZIANO DELRIO

«Merci di notte sull'Alta velocità per vincere la gara con Rotterdam»

Il progetto del ministro per i trasporti su rotaia: si partirà nel 2018

di **Lorenzo Salvia**

ROMA «Nel 2018 avremo i primi treni merci che viaggeranno sulle linee dell'alta velocità nelle ore notturne, quando le Freccie e Italo sono fermi. È un modo per togliere una carta vincente dalle mani del porto di Rotterdam». E cosa c'entra il porto di Rotterdam con i treni? «C'entra, c'entra. Adesso è quello il primo porto d'Europa, anche se rispetto ai nostri scali le rotte sono più lunghe di quattro giorni». E allora? «Sono primi anche perché una volta arrivati lì i container viaggiano su rotaia, non sui tir come da noi. Ormai la sostenibilità ambientale non è solo un dovere ma anche un modo per vincere la concorrenza». Graziano Delrio è da un anno ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. E considera questo uno dei temi più importanti sul suo tavolo.

La notizia è importante. Ma perché finora non l'abbiamo fatto? L'alta velocità è stata costruita anche per il traffico merci: gallerie più ampie, ponti rinforzati. Una scelta che fece salire i costi del 30%.

«È infatti si tratta di far rendere in maniera seria un investimento che già c'è. Prima di pensare a nuove opere».

Ma perché solo adesso?
«Nella storia italiana il trasporto merci è stato molto trascurato. Oggi viaggia su ferro meno del 10% del totale».

L'Unione Europea dice che entro il 2030 bisogna arrivare al 30%. Un altro vincolo da mettere in discussione oppure hanno ragione?

«Hanno talmente ragione che noi contiamo di raggiungere quell'obiettivo molto prima, nel 2020. Anche grazie all'uso in notturna della linea ad alta velocità».

I convogli merci sono a lunga percorrenza. Non c'è il rischio di sfiorare sugli orari e avere ritardi per i treni passeggeri, specie quelli del primo mattino?

«È proprio su questo che stiamo lavorando con le Ferrovie dello Stato. In ogni caso il processo sarà graduale, avremo il tempo di affinarlo».

Perché graduale se la rete è già pronta?

«Le imprese di trasporto devono adattare vagoni e locomotive: viaggeranno a velocità normale ma dovranno essere

compatibili con la linea, per eliminare ogni rischio di deformazione».

E i camionisti? Quella degli autotrasportatori è una lobby molto potente. Non temete che possano protestare, bloccare il Paese?

«Finora sono stati molto responsabili. Stiamo concertando con loro su...».

Anche con gli autotrasportatori? Allora è proprio vero che il governo Renzi ha cambiato linea ed è tornata la concertazione?

Risata. «Assolutamente, è il modo migliore per raggiungere un risultato stabile. Battute a parte, anche loro hanno capito che il futuro di tutta Europa è il trasporto su ferro: meno traffico, meno inquinamento, meno usura della infrastruttura autostradale. È una tendenza globale. Inarrestabile».

Ma finiranno per avere meno lavoro.

«Non è detto. L'Italia è un grande pontile gettato sul Mediterraneo. Può diventare la porta di ingresso e di uscita per le merci di tutta Europa. Un processo che porterebbe più lavoro, ma a patto di collegarci bene anche al Nord Europa. Mercoledì viene inaugura-

to il tunnel del Gottardo».

Gli Svizzeri ci accusano di essere in ritardo con le opere sul versante italiano.

«Non è vero. Stiamo andando avanti con ritmi intensi sulla linea in Lombardia e per il cosiddetto terzo valico, quello che completa la tratta in Liguria, abbiamo messo l'anno scorso 600 milioni di euro e un miliardo e 600 milioni per l'anno prossimo. Nel 2020 Genova sarà il porto della Svizzera. E guardi che per la cura del ferro abbiamo stanziato in due anni 18 miliardi di euro».

L'associazione dei costruttori dice che gli investimenti per le infrastrutture si sono dimezzati in dieci anni.

«Vero. Ma è anche vero che negli ultimi due anni c'è stata un'inversione di tendenza, con un aumento del 46%. E così andrà in futuro: abbiamo sempre l'obiettivo di portare l'alta velocità giù fino in Sicilia».

Ponte sullo Stretto compreso?

«Se la linea scende da Salerno fino a Palermo ha senso ragionarci. Altrimenti, come opera a sé, no».

Scusi ministro, ma a forza di parlare di alta velocità, non c'è il rischio di dimentici-

care l'altra velocità, quella che ogni giorno sopportano i pendolari?

«Una cosa non esclude l'altra. Stiamo migliorando la linea adriatica, che tecnicamente non sarà ad alta velocità, ma consentirà di viaggiare fino a 220 chilometri orari. E per i

treni locali abbiamo stanziato un miliardo, soldi che stanno arrivando alle Regioni».


A proposito di Regioni, il governatore della Toscana dice che vorrebbe delle Freccie davvero rosse: più posti in seconda classe e meno in business. D'accordo?

«Non c'è bisogno di fare la guerra alla prima classe. Le Freccie funzionano. Semmai abbiamo bisogno di regionali e intercity decenti, ci stiamo muovendo».

Privatizzazione delle Ferrovie. Si metterà sul mercato tutto il 40% previsto dal de-

creto o meno?

«Prima bisogna rafforzare il disegno industriale del gruppo. La Borsa può essere uno strumento di crescita, ma tempi e modi vanno decisi nell'ottica dello sviluppo d'impresa, non per far cassa».

 **lorenzosalvia**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Chi è



● **Graziano Delrio**, 56 anni, di Reggio Emilia, è ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti da aprile 2015, dopo essere stato, sempre nel governo Renzi, sottosegretario alla presidenza del Consiglio

● Da aprile 2013 a febbraio dell'anno successivo è stato ministro per gli Affari regionali nel governo Letta



Stiamo concertando per un accordo con i camionisti, finora sono stati molto responsabili