

Grandi opere per ferro e gomma serve alta velocità

Autostrade e Alta Velocità il piano delle grandi opere ultimo treno per la ripresa

LE GRANDI OPERE IN CANTIERE

Costo in miliardi di euro

Ferrovie Alta Velocità

Tunnel Brennero	8,5
Tunnel To-Lione	8,2
Terzo Valico Ligure	5
Napoli-Bari	6
Messina-Catania-Palermo	5

Autostrade

Bre-Be-Mi	2,4
Gronda Genova	3
Tirrenica	4

Paolo Griseri

Quaranta miliardi per cambiare la faccia dell'Italia entro i prossimi quindici anni. Gli investimenti previsti nelle grandi opere che hanno già aperto o stanno per aprire i cantieri sono quelli decisivi per ridurre i costi della logistica e rendere il Paese più appetibile per gli investitori stranieri. Ma sono anche i miliardi più contestati della storia recente italiana, quelli che hanno scatenato infinite discussioni ideologiche. A che cosa serviranno le grandi opere italiane del primo scorcio del nuovo secolo? Al di là del rischio legato a una gestione eventualmente poco trasparente dei finanziamenti (rischio che riguarda in realtà qualsiasi investimento), saranno in grado di dare all'economia italiana quella spinta che ci si attende?

segue alle pagine 8 e 9
con un servizio di **Paolo Possamai**

OTTO CANTIERI, CINQUE DEI QUALI FERROVIARI, UN PIANO COMPLESSIVO DA CIRCA 40 MILIARDI CON FONDI UE PERI DUE TUNNEL VERSO LA FRANCIA E L'AUSTRIA. L'OBIETTIVO È DI PORTARE L'ITALIA UN PO' PIÙ VICINA AL CUORE DELL'EUROPA. E IN SICILIA SI RIPARLA DEL PONTE

Paolo Griseri

Segue dalla prima

Tutti i progetti ai nastri di partenza rispondono a due esigenze precise: accorciare l'Italia e collegarla all'Europa. Accorciare l'Italia significa ridurre drasticamente i tempi di percorrenza tra i centri vitali del Paese. Proprio come ha fatto la Tav tra Torino e Salerno, diventando un sistema di trasporto competitivo (e assai più ecologico) dell'aereo. Collegare l'Italia all'Europa significa realizzare

tre gallerie ferroviarie decisive per il nostro sistema. Bruxelles ne ritiene due particolarmente importanti perché sono transfrontaliere: il tunnel di base del Brennero e la galleria di base della Torino-Lione. La terza galleria, che in realtà è una serie di trafori ferroviari, è il terzo Valico che collegherà Genova e il suo porto alla pianura Padana superando l'Appennino e consentendo, attraverso i tunnel svizzeri, di raggiungere i porti del Nord Europa.

I costi delle due gallerie transfrontaliere con l'Austria e la Francia sono simili: circa 8 miliardi di euro. Bruxelles le ha inserite tra i 9 corridoi da finanziare in via prioritaria (sui 30 individuati negli anni '90). A febbraio 2015 la Commissione dovrebbe decidere l'entità del finanziamento: dovrebbe aggirarsi intorno al 40 per cento del costo complessivo. Il resto se lo divi-

deranno gli Stati interessati: Italia e Francia per la Torino-Lione, Italia ed Austria per il Brennero. In base ai trattati, il costo complessivo per l'Italia dovrebbe aggirarsi per la Torino-Lione intorno ai 2,8 miliardi.

I costi della terza grande opera ferroviaria, il Terzo Valico che supererà l'Appennino ligure, sono più incerti perché i cantieri si sono aperti da poco. L'ultima stima è di 5 miliardi e comprende i costi di una serie di gallerie che collegheranno Genova a Novi Ligure (la più lunga è di 27 chilometri) e quelli del bivio che in pianura padana smisterà il traffico verso Torino e verso Milano. Certamente per collegare la linea con i trafori svizzeri si eviterà il nodo ferroviario di Milano. Il polo logistico di Novara diventerà così uno snodo cruciale, il punto di incrocio tra la direttrice europea est-ovest e la linea nord-sud tra Genova e Rotterdam. Rfi conta di ottenere importanti finanziamenti nel nuovo budget di spesa di Bruxelles proprio perché recentemente sono stati aperti i primi cantieri nell'entroterra piemontese.

«L'importanza strategica di una linea ferroviaria - spiega Oliviero Baccelli, vicedirettore del Certet della Bocconi - deve essere valutata per le conseguenze che può avere a monte e a valle. Per questo, ad esempio, non ha molto senso parlare di un collegamento ferroviario Napoli-Bari quando l'effetto più importante sarà sulla mobilità tra Roma e Bari. Importante sarà anche l'effetto a valle: la facilità di raggiungere città come Taranto che non avranno certo l'Alta Velocità ma, grazie alla nuova infrastruttura, saranno molto più vicine alla dorsale principale della rete ferroviaria nazionale. Analogamente - osserva ancora Baccelli - non avrebbe alcun senso costruire un'opera rilevante come la galleria di base in Val di Susa per andare da Torino a Lione. Ma se si pensa che con quell'opera si collegano in poco tempo Milano e Parigi, ecco che il discorso cambia».

La Napoli-Bari costerà 6 miliardi. Sarà un'opera di 147 chilometri destinata a servire importanti centri regionali come Benevento, Caserta e Foggia. Curiosamente alla sua realizzazione si sono detti favorevoli tutti i partiti politici locali compresi quelli, come Sel, che in Val di Susa contestano «il modello di sviluppo basato sull'alta velocità».

L'ultima grande opera ferroviaria in cantiere è la V siciliana. Un progetto che sta molto a cuore a Rfi e alla Regione Sicilia, destinato a collegare Messina, Catania e Palermo: 195 chilometri di binari di realizzazione non semplice perché si tratta di attraversare in galleria aree geologicamente molto delicate come la catena dei Nebrodi. I costi previsti sono molto alti, circa 5 miliardi in buona parte reperiti con i fondi europei. «La giustificazione di un'opera molto complicata - spiega Baccelli - è nel fatto che la linea collegherebbe Messina con i due principali aeroporti dell'isola, Catania (che è anche l'aeroporto più importate dell'intero Sud) e Palermo». E' quasi ovvio che, se verrà realizzata un'infrastruttura destinata a mutare radicalmente il quadro trasportistico regionale, si aprirà nuovamente il capitolo del Ponte sullo Stretto, oggi archiviato. La linea sarà costruita proprio come la lettera V: non collegherà direttamente Messina a Palermo perché, sostengono i tecnici, tra le due città non ci sono centri in grado di attirare molto traffico. La linea passerà dunque da Catania e raggiungerà la costa tirrenica all'altezza della zona industriale di Termini Imerese.

Sul versante autostradale invece la rete italiana è sostanzialmente completa con due vistose eccezioni: la Salerno-Reggio Calabria e la Livorno-Civitavecchia. «La Salerno-Reggio Calabria - spiega il professor Baccelli - è ormai al termine. Manca il 10 per cento dei lavori per completarla». Diverso è il discorso sull'altra tratta tirrenica. Il collega-

menti autostradale tra Livorno e Civitavecchia è al centro delle polemiche da decenni per l'impatto che, si dice, avrebbe sull'ambiente. Dei 210 chilometri previsti si sta realizzando in questi mesi solo la tratta Civitavecchia-Tarquinia. Oltre ai problemi ambientali si tratta di sciogliere il nodo dei costi: «Quando si realizza una importante infrastruttura a pedaggio a fianco di un'opera esistente - dice Baccelli - il problema è quello della concorrenza». Problema che si sta ponendo in questi mesi anche tra la A4 e la nuova Brebemi, la Brescia-Bergamo-Milano «anche se - aggiunge il professore - per valutare la competitività sarà necessario attendere che la Brebemi sia collegata alla rete autostradale come previsto dai progetti». Il problema non è tanto dunque quello dell'utilità di un'opera quanto quello del cannibalismo, del rischio che venga resa meno utile dalla concorrenza di altre opere.

Il caso più clamoroso è quello della Gronda di Genova, una grandetangenziale lunga 40 chilometri, praticamente tutta in galleria, che sarebbe molto utile per portare all'esterno della città una buona fetta del traffico autostradale che oggi l'attraversa. «Sarebbe il più grande scavo del mondo», sottolinea Baccelli ricordando che le gallerie autostradali hanno una sezione molto più larga di quelle ferroviarie. Le amministrazioni locali hanno proposto che la realizzazione della Gronda serva a rendere gratuito l'attuale tratto genovese dell'autostrada. Ipotesi che i costruttori non vogliono nemmeno prendere in considerazione: senza il pedaggio dell'attuale tratto ci vorrebbe molto tempo per recuperare i tre miliardi necessari a costruire la Gronda perché minori sarebbero i passaggi sulla nuova opera resa meno appetibile dalla gratuità di quella oggi esistente e sostanzialmente parallela.

Quante di queste opere sono davvero utili? Dibattito infinito e non di rado ideologico. È un fatto che per infrastrutture destinate a durare decenni non ha molto senso provare a prevedere oggi quali saranno i flussi di traffico nel 2035 e se dunque quei flussi sono in grado di giustificare l'investimento odierno. È molto istruttivo in proposito il bel docufilm di Davide Ferrario e Sergio Toffetti presentato all'ultimo Festival del cinema di Venezia «(La zuppa del demonio)» costruito con i documen-

tari delle aziende che realizzeranno le grandi opere del Novecento italiano, dall'autostrada del Sole alle dighe. Filmati intrisi dell'idea, oggi dai più considerata aberrante, che il progresso sia in sé un valore positivo. Quale idea di sviluppo siamo in grado di contrapporre oggi a quella un po' naïve degli anni Sessanta?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



1



2



3

Qui sopra, **Beniamino Gavio** (1) ad Gruppo Gavio **Walter Pardatscher** (2) ad di AutoBrennero **Maurizio Castagna** (3) ad di Autovie Venete

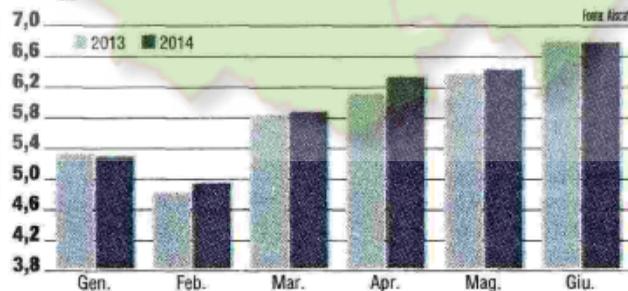
[I NUMERI]

Segnali positivi: sei mesi di traffico in aumento

Solo il dato di giugno, pari a quello di dodici mesi prima, ha interrotto la costante ripresa del traffico autostradale che si è realizzata dall'inizio dell'anno. Non grandi incrementi, ma l'Aiscat, cumulando i dati dei primi sei mesi del 2014 ha evidenziato comunque una crescita di 1,2 punti percentuali. A tirare l'aumento dei passaggi sono stati però i veicoli leggeri, in crescita dell'1,4%, mentre per i Tir l'aumento è stato più contenuto: +0,6%. La rete di Autostrade per l'Italia ha registrato una crescita dell'1,2%, il doppio invece, 2,4%, l'AutoBrennero. Bene anche il resto del nord est con il +3.1% di Autovie Venete e +2,6% della Serenissima.

TORNA A CRESCERE IL TRAFFICO

Passaggi autostradali in miliardi di veicoli-km



S. D'AMICO

LE GRANDI OPERE IN CANTIERE



Ferrovie alta velocità

		COSTO
• TUNNEL BRENNERO	55 km di cui 24 in Italia	8,5 miliardi
• TUNNEL TORINO-LIONE	57 km di cui 12 in Italia	8,2 miliardi (di cui 2,8 a carico dell'Italia)
• TERZO VALICO APPENNINO LIGURE	57 km di cui 37 in galleria	5 miliardi
• NAPOLI-BARI	147 km	6 miliardi
• MESSINA-CATANIA-PALERMO	195 Km	5 miliardi



Autostrade

• BRE-BE-MI	62 km	2,4 miliardi
• GRONDA GENOVA	40 km	3 miliardi
• TIRRENICA (Rosignano-Civitavecchia)	210 km	4 miliardi

S. D'AMICO

Qui a lato, un casello della nuova tratta autostradale **Brescia-Bergamo-Milano**: poco traffico perché mancano ancora collegamenti e svincoli con il resto della rete

