BARI-NAPOLI *Forti degli insuccessi passati, governo e Fs vogliono una nuova linea ad "alta capacità": treni merci sulle linee veloci. Problema: il trasporto su ferro in Italia non funziona e al Sud non esiste*

Sbagliando non s'impara mai L'altro **Tav**: 6 miliardi da buttare

» DANIELE MARTINI

Converrebbe caricare le merci su una flotta di Rolls Royce piuttosto che pretendere di trasportarle sui binari per i treni veloci. Eppure le Ferrovie insistono e subito dopo l'estate faranno partire i lavori di una nuova linea di Alta velocità/Alta capacità (Av/Ac) tra Napoli e Bari. Della serie: errare è umano, perseverare diabolico. Per esplicita ammissione delle stesse Fs, la nostra Alta velocità è costata molto di più rispetto a quella di tutto il mondo perché, senza contare le ruberie e gli ammennicoli vari, è stata costruita per farci passare i treni merci (Alta capacità, appunto). Secondo gli ottimistici calcoli delle Fs, l'Av/Ac italiana è costata quasi 36 milioni di euro a chilometro. L'Alta velocità Hannover-Wurzburg (Germania) circa 20, la Cordoba-Malaga (Spagna) 19.

NELL'ULTIMO decennio del secolo passato la vollero i politici e il Parlamento l'Alta velocità/Alta capacità facendo credere a tutti che sarebbe servita a trasportare anche le merci liberando le strade dai camion. Non era vero. Da quando l'Alta velocità italiana è entrata in funzione, neanche un convoglio merci è transitato su quei binari. Per il semplice motivo che non conviene a nessuno farceli passare. Alle Ferrovie non ci pensano nemmeno perché per loro è assai più profittevole far correre su quelle linee i Frecciarossa che sono galline dalle uova d'oro, con il turbo però. E poi perché se magari per sbaglio dovesse succedere di far viaggiare un merci su quei sofisticatissimi impianti, sarebbe un guaio in quanto i convogli lenti e pesanti rischierebbero di compromettere seriamente la funzionalità del tracciato. In sostanza: costruendo l'Alta velocità italiana è stata scientemente buttata via una montagna di soldi. Ora fanno il bis.

In forza della legge Sblocca Italia del governo di Matteo Renzi, entro ottobre partiranno i lavori per la nuova linea nel sud, un pezzo della Ten-T, Rete transeuropea di trasporto ferroviario. La Napoli-Bari è il tratto estremo del mirabolante Corridoio Scandinavia-Mediterraneo. Per essere al contempo Alta velocità/Alta capacità, il nuovo tracciato dovrà avere raggi di curvatura molto ampi e pendenze basse. Tutta roba più costosa, ma inutile. Costo previsto: 6 miliardi di euro per circa 250 chilometri di binari, una cifra spropositata, 3 i miliardi già stanziati. I vantaggi sperati sono nebulosi: i documenti ufficiali parlano di una generica necessità di "favorire lo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno", consentendo "recuperi di tempi di percorrenza", cioè viaggiando più veloci: 2 ore tra Napoli e Bari invece delle 3 ore e 40 minuti attuali. Ed eliminazione dei passaggi a livello.

Tutti sembrano contenti, però. Perché la Napoli-Bari è un'opera di "palazzo", porta lavoro nel regno della disoccupazione e quindi voti: 2.200 dipendenti a regime. Mentre le grandi ditte costruttrici già sentono profumo di soldi facili. Secondo il cronoprogramma, il piano che in Italia è come il bugiardino dei farmaci, i lavori dureranno 6 anni, fino alla primavera del 2021. C'è solo da incrociare le dita. Tutti sanno che in quelle zone il traffico merci per ferrovia è praticamente inesistente. Sempre secondo dati ufficiali delle Fs, sui binari tra Napoli e Bari oggi passano appena 10 treni merci al giorno, cioè niente. Le Fs la realtà la conoscono benissimo: fino alla fine del 2014 prendevano dallo Stato

I numeri

6
Miliardi. Il costo previsto dell'opera. 3 miliardi sono stati già stanziati

250
Chilometri di binari per unire Bari a Napoli. Il viaggio durerà 2 ore, contro le 3 e 40 attuali. I lavori partiranno dopo l'estate. La consegna è prevista per il 2021

2.200
I posti di lavoro che verranno creati per gestire la linea a regime. I lavori dovrebbero durare 6 anni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

circa 120 milioni di euro l'anno a integrazione dei costi per il trasporto merci su rotaia nel Mezzogiorno, cioè per lo svolgimento di un servizio universale. Poi hanno dovuto rinunciare quando il ministero dei Trasporti e quello dell'Economia hanno constatato che quel servizio non c'è, esiste solo nei tabulati per i rimborsi.

CON IL NUOVO fantasmagorico tracciato le Fs prevedono però che i treni merci diventino 40 al giorno (un po' meno di nulla), comunque senz'altro pochi rispetto alla spesa preventivata. Del resto in Italia non è previsto che le grandi opere siano costruite perché servano davvero a qualcosa. Questa scomoda verità di recente è stata scritta anche in un atto ufficiale della Commissione europea. Rispondendo ad un'interrogazione di parlamentari italiani che lamentavano la inattendibilità delle analisi costi-benefici per la galleria del Brennero, Violeta Bulc a nome della Commissione, ha candidamente spiegato che "secondo il diritto italiano le domande di finanziamento per le infrastrutture devono includere un piano economico-finanziario soltanto se si prevede che il funzionamento di tali infrastrutture fornisca un ritorno finanziario". Ma dal momento che non è previsto che la galleria del Brennero "fornisca un potenziale ritorno sull'investimento, la domanda di finanziamento non richiede un piano economico-finanziario dettagliato".

LA STESSA incredibile impostazione del Brennero (che pure è un'opera che ha una sua utilità) vale per la futura linea Napoli-Bari che di utilità sembra averne assai poca e che infatti non risulta stia partendo con una valutazione stringente dei costi e benefici e neanche con un'analisi finanziaria accurata. Ha commentato sarcastico sull'agenzia *online* specializzata *Ferpress* Marco Ponti, tra i massimi esperti italiani di trasporti: "La logica è impeccabile. Se un'infrastruttura non genera alcun ritorno finanziario, non occorrono analisi".

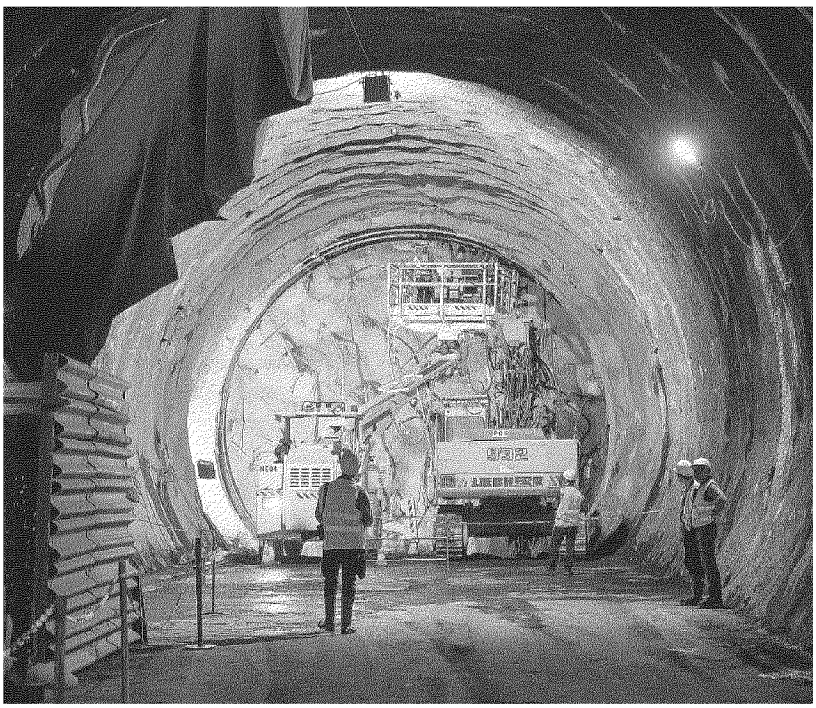
Lavori
Sulla Napoli-Bari sono iniziati in parte. Qui, la Torino-Lione *Ansa*

36

Milioni di euro al km. Il costo dell'Av/Ac in Italia. La Hannover-Wurzburg (Germania) è costata 20, la Cordoba-Malaga (Spagna) 19

Grandi opere (inutili)

Le linee rapide non hanno mai ospitato convogli cargo: costa troppo e disturba il ricco settore passeggeri. In autunno, però, partono i cantieri



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.