



L'Italia è divisa in due. Anzi in quattro.

La foto della rete ferroviaria documenta in modo assolutamente oggettivo la doppia frattura che si è generata nel nostro Paese.

La realizzazione dell'Alta Velocità ha consentito all'Italia del versante tirrenico e dell'area del centro-nord di generare un profondo mutamento, nel giro di pochissimo tempo. Si è aperto il mercato a operatori privati, si è determinata una dinamica virtuosa di miglioramento della qualità, efficientamento dei tempi, competizione sulle tariffe, potenziamento dell'offerta. L'effetto, in linea con gli standard europei, è che su distanze fino a 800 km il treno è ritornato a costituire il vettore principale per la mobilità.

Milioni di persone lo preferiscono stabilmente all'aereo.

Dall'altra parte c'è l'Italia del versante adriatico, nell'area del centro-sud e del nord est del paese. Nessuna alta velocità, apparati tecnologici vetusti, materiali rotabili usurati, tratti ancora incredibilmente a binario unico che attraversano zone ad elevato rischio idro-geologico (e che potrebbero determinare, come già recentemente accaduto, conseguenze di isolamento totale). Ovviamente in queste condizioni infrastrutturali, il mercato resta chiuso a qualsiasi dinamica competitiva, l'offerta tende a dequalificarsi, i tempi di percorrenza sono inaccettabili, le tariffe non competitive (paradossalmente anche più elevate rispetto all'Alta Velocità!), il servizio da anni registra una progressiva riduzione. L'effetto, in stridente contrasto rispetto agli standard e alle direttive europei, è che al treno un'utenza crescente preferisce l'aereo o, addirittura, il trasporto privato su gomma anche per lunghe percorrenze di 1000 km. Lo stesso trasporto cargo è fortemente ostacolato dai limiti strutturali della rete.

Questa frattura è insopportabile per due ordini di ragioni. La prima è che nega l'accesso al diritto alla mobilità per milioni di cittadini italiani, generando una sperequazione inaccettabile dal punto di vista sociale. La seconda è che costituisce il più rilevante ostacolo ai processi di sviluppo economico del territorio, non solo per

l'economia delle merci, ma anche per la vita delle imprese e per le potenzialità di crescita turistica, fortemente condizionate dall'accessibilità del territorio.

Sullo sfondo di questo grave gap, crediamo di scorgere l'assenza di una vera politica dei trasporti, che da troppi anni caratterizza l'azione dei governi nazionali. Assenza che, in una congiuntura di grave crisi, risulta ancora più inaccettabile. Per questa ragione, chiediamo di cominciare a mettere mano a possibili soluzioni. Ricomporre questa frattura, o almeno ridurla, deve costituire priorità nazionale.

Tre punti per conferire concretezza a questo impegno.

1. Non chiediamo, in questa fase di carenza di cospicue risorse nazionali, di affrontare insostenibili investimenti infrastrutturali straordinari. Tuttavia chiediamo che il Governo cominci a programmare, con studi e progetti, la rete dell'Alta Velocità ferroviaria anche per la dorsale adriatica, per la cui realizzazione si potrà lavorare quando le condizioni di finanza pubblica lo consentiranno.

Peraltro una convinta e incisiva iniziativa istituzionale del Governo, in questa fase di istruttoria della definitiva approvazione della pianificazione dei corridoi della Rete Ten-T, può ancora consentire l'inserimento del prolungamento del corridoio Adriatico-Baltico fino a Bari, invece che fermarlo, così come previsto dalla Commissione, ad Ancona. Solo un'azione ufficiale del Governo nazionale può guadagnare un risultato concreto e immediato che aprirebbe la prospettiva di accesso alle cospicue risorse che l'UE sta riservando alle sue infrastrutture strategiche di connessione.

Inoltre, per rendere concretamente effettive le nuove programmazioni comunitarie in materia di rete TEN-T, risulta indispensabile che le tratte di snodo verso i Paesi dell'Europa centrale possano da subito essere oggetto di intervento, rappresentando oggi il primo collo di bottiglia in territorio italiano per la funzionalità del Corridoio Baltico Adriatico. In tale senso è urgente che tali tratte vengano ricomprese nel contratto di programma FS-MIT vigente, in qualità di opere da realizzarsi entro il 2020.

2. In questa fase chiediamo il possibile.

Già oggi si potrebbero ridurre di ben un'ora e quindici minuti i tempi di viaggio sulla linea ferroviaria Milano-Pescara-Bari, se si utilizzassero treni moderni e adeguati che possano fruire dell'Alta Velocità esistente tra Milano e Bologna, invece di percorrere la tratta storica fra le due città, e che possano procedere ad una velocità superiore anche a sud di Bologna, lungo la linea Adriatica, grazie all'assetto variabile. In questa ipotesi, ad esempio, i tempi di viaggio Milano-Bari si ridurrebbero a circa 6 ore e mezza, Milano-Foggia a 5 ore e mezza e Milano-Pescara a meno di 4 ore.

Sarebbe sufficiente favorire il prolungamento almeno fino a Bari dei nuovi servizi veloci Milano-Ancona, che usufruiscono dell'Alta Velocità tra Milano e Bologna, eventualmente disponendo la riduzione o la gratuità del pedaggio ferroviario per tali collegamenti.

3. E' poi disponibile uno studio completo che prevede interventi di ammodernamento tecnologico, lievi correzioni di curve ed il raddoppio del binario tra Termoli e Lesina, che consentirebbero di incrementare la velocità di linea e raggiungere prestazioni analoghe a quelle dell'alta capacità. Si tratta di interventi immediati, il cui valore, stimato intorno al miliardo di euro, è assolutamente

sostenibile. Si potrebbe, ad esempio, iniziare con il potenziamento del sistema tecnologico di segnalamento, per innalzare la velocità massima in rettilineo a 200 km/h , intervento dal costo stimato di circa 100-200 milioni di euro e dalla durata di qualche anno. E' opportuno sottolineare che tali risorse, riconoscendo il carattere prioritario degli investimenti, potrebbero essere agevolmente reperite nell'ambito dei Fondi Strutturali Europei 2014-2020, la cui programmazione è in corso proprio in queste settimane.

Questi interventi sono in larga misura già progettati, realizzabili in un arco temporale relativamente breve, ma con un impatto tempestivo: portando la velocità di percorrenza a circa 200- 220 km/h , si avrebbe una decurtazione dei tempi di quasi un'ora da Bari a Bologna, rendendo immediatamente competitivo il trasporto ferroviario.

Sul versante del nord est del Paese inoltre, in funzione del quadruplicamento della nuova linea AV/AC, risulta quanto mai urgente intervenire sulla velocizzazione del tratto esistente Venezia-Trieste con interventi di ammodernamento tecnologico capaci di diminuire i lunghissimi tempi di percorrenza attuali e portando la velocità potenziale di questa fondamentale tratta dell'arco adriatico dagli attuali 150 km/h a 200 km/h.

Risulta inoltre importante, anche ai fini della costituenda macro regione Adriatico – Ionica e tenuto conto del recente ingresso della Croazia nell'Unione europea, l'attivazione di servizi ferroviari con la vicina Repubblica di Slovenia e con la Croazia, oggi incredibilmente assenti, colmando in tal modo la frattura esistente fra l'arco est e ovest del bacino adriatico.

Si tratta di una richiesta minima che genererebbe un impatto di straordinario valore positivo per le nostre Regioni e per l'intero Paese, proprio in questa fase difficile di lavoro per la ripresa economica, il cui fattore primario è rappresentato proprio dalla ricomposizione del rapporto di fiducia con i cittadini.

avv. Debora Serracchiani

