

Ferrovie. A dicembre il Frecciarossa arriverà a Brescia, ma per Fs è solo un punto di partenza: la sfida è portare la linea in Veneto

Alta velocità, espansione a Est

Gentile (Rfi): nel 2017 via ai cantieri della Brescia-Verona e l'accordo su Vicenza

Marco Morino
MILANO

Portare l'Alta velocità ferroviaria a Est, direzione Veneto, parte integrante del Corridoio Mediterraneo. Potenziare la linea ferroviaria Milano-Chiasso, sull'asse del Gottardo, parte integrante del Corridoio Reno-Alpi. Senza trascurare il Sud, con i progetti per collegare con l'Alta velocità due città nevralgiche dell'economia del Mezzogiorno come Napoli e Bari e per velocizzare e migliorare i collegamenti via treno tra Palermo, Catania e Messina. Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), la società del gruppo Fs responsabile della gestione complessiva delle reti ferroviarie nazionali, fa il punto sui principali interventi in atto.

La data chiave è il prossimo 11 dicembre. Quella domenica l'Av farà il suo ingresso ufficiale a Brescia, con l'entrata in funzione della linea Treviglio-Brescia, naturale prosecuzione della Treviglio-Milano già completata nel luglio 2007. La linea Av/ Ac Mila-

CORRIDOIO RENO-ALPI

Sempre a dicembre è prevista la messa in servizio commerciale del Gottardo: scattano gli interventi per il potenziamento della Milano-Chiasso

no-Brescia consentirà di ridurre, nella prima fase, i tempi di viaggio tra la Madonna e la Leonessa a 36 minuti (-10 minuti rispetto agli attuali). A 30 minuti (-15 minuti) con il completamento degli interventi di penetrazione urbana a Brescia Centrale. Il risparmio di tempo sarà di oltre il 30% rispetto agli attuali 46 minuti.

Sempre l'11 dicembre è prevista la messa in servizio commerciale da parte delle Ferrovie svizzere del tunnel di base del Gottardo, inaugurato da Matteo Renzi, Angela Merkel e Francois Hollande lo scorso 1° giugno. Due appuntamenti cruciali per il futuro delle ferrovie nel nostro Paese. «Stiamo già lavorando - assicura Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi - per adeguare l'infrastruttura nazionale ed essere pronti a gestire con efficacia e efficienza i flussi di traffico da Sud verso Nord e viceversa».

Verso Verona e Vicenza

L'arrivo del Frecciarossa a Brescia, dice Gentile, «è solo un punto di partenza. I cantieri per la prosecuzione a Est dell'Av scatteranno entro qualche mese, a inizio 2017». Parliamo della tratta Brescia-Verona, che avrà un costo di poco inferiore ai tre miliardi, compreso l'innesto della linea nel nodo di Verona - è in corso l'iter di approvazione del progetto - e della tratta Ve-

rona-Vicenza (costo pari a 3,6 miliardi di euro). «Il 23 marzo 2016 al ministero Infrastrutture - continua Gentile - si è tenuta la Conferenza di servizi per l'approvazione del progetto definitivo del primo lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza. I lavori dureranno sette anni, per cui porteremo l'Alta velocità fino a Vicenza entro il 2025. Parlando di merci, arrivare con quattro binari fino a Verona significa intercettare il Corridoio Scandinavia-Mediterraneo, creando un ulteriore aumento di potenza del sistema». Una precisazione: la durata dei lavori della Brescia-Verona è di sette anni, simile a quella della Verona-Bivio Vicenza.

Restano da chiarire i tempi per la tratta successiva Vicenza-Padova, visto che la Padova-Venezia è già stata realizzata ed è attiva dal 2007. Il nodo da sciogliere definitivamente è Vicenza. «Le discussioni con il Comune per l'attraversamento di Vicenza - spiega Gentile - sono state lunghe e complesse, ma molto costruttive. Possiamo chiudere il ragionamento su Vicenza nel 2017, per redigere il progetto definitivo e aprire la Conferenza dei servizi. Bisognerà approvare un nuovo progetto, visto che quello originario prevedeva un sotto-attraversamento. Sottolineo che la revisione progettuale comporterà un risparmio di circa 500 milioni rispetto ai costi iniziali».

L'aggancio al Gottardo

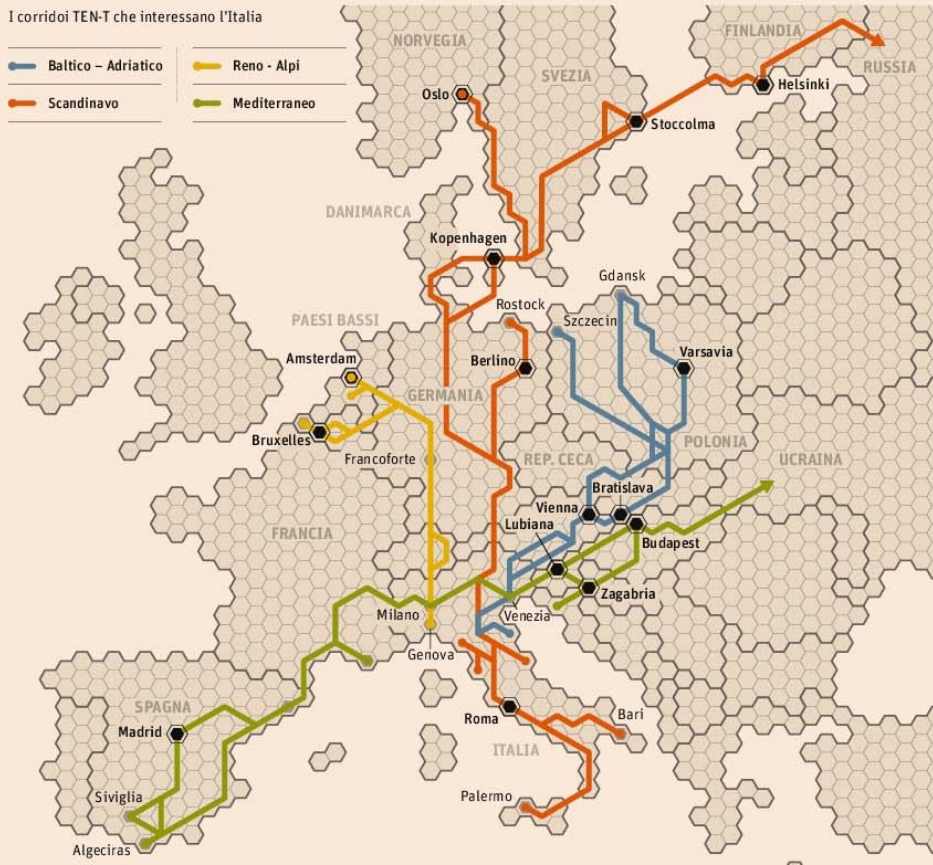
Veniamo alla linea del Gottardo (Corridoio Reno-Alpi). Il Terzo valico dei Giovi, la nuova galleria di base sotto l'Appennino tra Liguria e Piemonte, sarà completata nel 2021. Quattro lotti su sei sono già stati finanziati. Gli ultimi due lo saranno con le prossime leggi di bilancio. Entro il 2020, quando sarà pronta anche la galleria del Ceneri (la gemella del Gottardo), saranno ultimate da parte italiana gli interventi sulla Milano-Chiasso. «Lavoriamo - spiega Gentile - affinché la linea sia dotata di sistemi tecnologici che assicurino l'interoperabilità, cioè sistemi equivalenti di gestione del traffico. Poi realizzeremo i moduli di stazione (sosta e precedenza) per accogliere i treni merci da 750 metri e infine adegueremo le sagome per i trasporti dei mega-trailer (i semi-rimorchi). La capacità sulla linea passerà da 290 treni a 390 treni. Centro treni in più: 60 in direzione Milano e 40 verso Luino-Gallarate».

L'obiettivo finale è agevolare il trasporto dei container e delle merci via ferrovia dai porti liguri verso le aree più industrializzate sparse nel cuore dell'Europa. In questo modo Genova potrà fare concorrenza ai porti di Rotterdam, Amsterdam e Anversa.

I grandi assi ferroviari che attraversano l'Europa e l'Italia

I corridoi TEN-T che interessano l'Italia

- Baltico - Adriatico
- Reno - Alpi
- Scandinavo
- Mediterraneo



Fonte: Commissione Europea

Tpl. Bocciati sia il piano economico-finanziario di Ratp sia di Mobit - Il governatore Rossi: andiamo avanti

Toscana, Tar blocca la gara regionale



Silvia Pieraccini
FIRENZE

Contrordine: i francesi di Ratp non salgono più (almeno per ora) sui bus toscani per gestirli nei prossimi 11 anni. È sulla gara a lotto unico per il trasporto pubblico locale del valore di 4 miliardi di euro, bandita dalla Regione Toscana nel 2012 con l'ambizione di essere la prima in Italia a rendere più efficiente il servizio, rischia di calare, per sempre, il sipario.

Il Tar Toscana ha accolto sia il ricorso di Mobit, il consorzio di aziende formato da BusItalia (Fs) con gli

attuali gestori, che chiedeva di cancellare l'assegnazione definitiva della gara al gruppo francese Ratp, decisa dalla Regione nel marzo scorso; sia il ricorso incidentale di Ratp, che chiedeva di escludere Mobit nel caso di accoglimento del ricorso contro l'assegnazione. Entrambi i piani economico-finanziari, in pratica, sono stati considerati «non sostenibili» e dunque mancanti del criterio della bancabilità che deve accompagnare le proposte.

«Ambedue le offerte presentate in gara avrebbero dovuto essere escluse per ragioni speculative - scrive il Tar - attinenti alla medesima fase procedimentale di valutazione dei piani economico-finanziari presentati dai due raggruppamenti concorrenti a corredo

delle rispettive offerte».

Cosa succede a questo punto? «Chiederemo alle aziende di ripresentare nuovi piani finanziari», hanno detto a caldo il presidente della Regione, Enrico Rossi, e l'assessore regionale ai Trasporti, Vincenzo Coccarelli, assai irritati per l'esito della gara che ha censurato, difatto, l'operato regionale nella fase di valutazione delle offerte. «La lettura della sentenza fornita dagli uffici ci dice che la gara non è stata annullata», ha ripetuto Rossi escludendo di fatto il ricorso al Consiglio di Stato e mostrando la volontà di andare avanti nonostante l'ostacolo destabilizzante trovato sul cammino. «Mi auguro che i due concorrenti evitino di aggravare di ulteriori ricorsi la procedura che mi pare

abbondantemente appesantita» ha sottolineato il governatore.

Preoccupati, a questo punto, si dicono i sindacati: «È urgente e indispensabile un confronto immediato con la Regione Toscana, per avere le irrinunciabili conferme delle risorse disponibili per il servizio ai cittadini e quindi per il lavoro», scrivono in una nota Cgil, Cisl e Uil pensando ai 5.400 dipendenti delle aziende dei bustosani.

Intanto Ratp ha deciso la linea: «Ci attenderemo alla proposta del presidente della Regione che ci ha chiesto di ripresentare un nuovo piano finanziario», annuncia Bruno Lombardi, presidente della controllata Autolinee Toscane con cui il gruppo francese ha partecipato alla gara.

© RIPRODUZIONE RISERVATA