

## I binari del futuro

# COSÌ IL SUD PERD

**IL QUARANTA PER CENTO DEI FONDI DOVREBBE TOCCARE AL MEZZOGIORNO. MA TRA RITARDI DI SPESA, PROGETTI IMPROBABILI E PREFERENZE PER IL NORD, MOLTI MILIARDI RISCHIANO DI ANDARE IN FUMO**

DI **GIANFRANCESCO TURANO**

**È** la "quota Mezzogiorno" applicata alle ferrovie. Fatto cento il Pnrr, il quaranta dovrebbe andare a Sud. Le Fs hanno aumentato al quarantacinque. Con una dozzina di miliardi di euro da spendere da qui al dicembre 2026 il colosso di Villa Patrizi punta a ridurre un divario cresciuto a dismisura dai tempi della Napoli-Portici, prima ferrovia italiana inaugurata nel 1839 da Ferdinando II di Borbone.

Questa è l'idea. Poi c'è la realtà, con le gare fatte e rifatte sull'alta velocità Palermo-Catania-Messina, la progettazione affidata a Italferr in difficoltà, le imprese ingolfate di lavori che preferiscono il Nord delle amministrazioni efficienti. Giorgia Meloni ne ha preso atto in vista delle prossime milestone, come vengono chiamati a Bruxelles gli stati avanzamento lavori necessari a ottenere i fondi Ue, programmate a fine marzo e a fine giugno 2023.

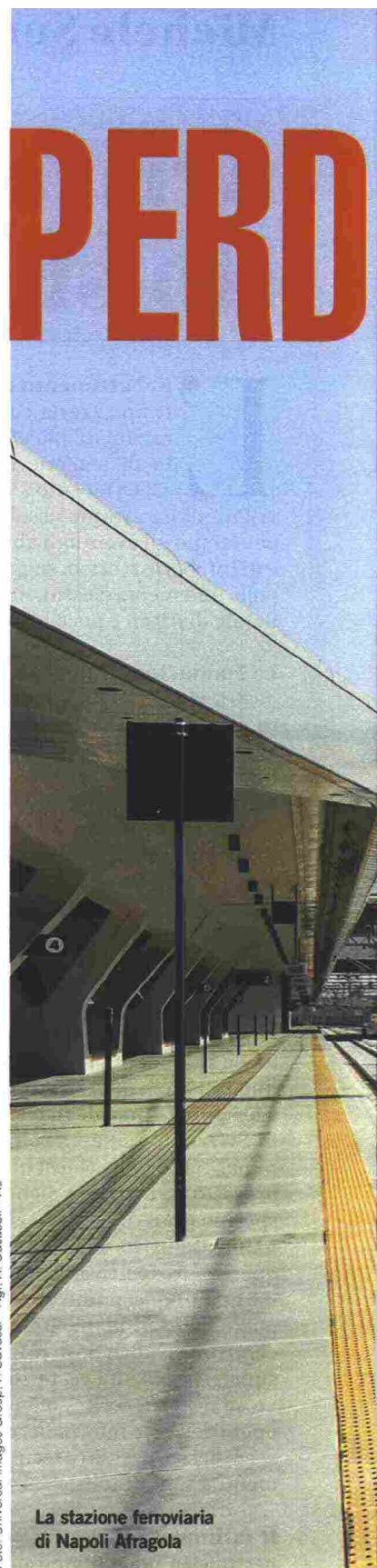
Perdere i soldi non è un'opzione accettabile per la presidente del Consiglio. Nello stesso modo Ursula von der Leyen, che guida la commissione europea, non intende concedere proroghe. Quindi, grazie a una certa confu-

sione tra denaro del Pnrr, fondi complementari, fondi strutturali, fondi ordinari, aiuti vari, l'idea del governo è usare i finanziamenti in modo flessibile attraverso il gruppo Fs, maggiore stazione appaltante del paese con circa 24 miliardi da spendere di solo Pnrr, altri 25 di budget Rfi e un piano industriale 2022-2031 che sfiora i 190 miliardi di euro.

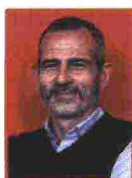
Nell'immediato i soldi della ricostruzione post-pandemica andranno a chi è pronto. E qui la quota Mezzogiorno rischia di ridursi parecchio. È al Sud che si concentrano le amministrazioni incapaci di spendere segnalate dalla Corte dei conti nella delibera 47 dello scorso 8 agosto.

I cantieri corrono sull'Av Brescia-Padova e sull'asse di nordovest, con il Terzo Valico dei Giovi e il nodo di Genova. Ci si aspetta rapidità anche per la circoscrizione ferroviaria di Trento, da collegare al tunnel del Brennero, che vale 970 milioni di euro di cui 930 dal Pnrr. La gara è stata bandita a fine settembre.

Sotto Roma, la Napoli-Bari procede e l'apertura della linea diretta è prevista nel 2024. Ma era partita prima della pandemia e del Pnrr ed è certo che sarà finita nel 2027-28 anziché nel 2026. Non è stata ancora assegnata la galleria Hirpinia-Orsara, un sub lotto che unirà le provincie di Benevento e Foggia. È un'opera che da sola costa 1,5 miliardi di euro per 25 →



La stazione ferroviaria di Napoli Afragola



Gianfrancesco Turano  
Giornalista

Foto: Universal Images Group, F. Cavassi - Agf. A. Casasoli - A3

134083



**Prima Pagina**

# E IL TRENO PNRR



13 novembre 2022 **L'Espresso** 31

134083



## I binari del futuro

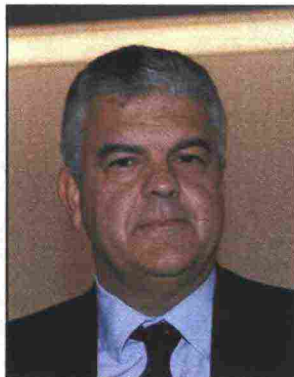
→ chilometri con un risparmio di mezz'ora in tempi di percorrenza. L'inaugurazione del 2024 si farà con una parte di vecchia linea, come succedeva ai tempi dell'autostrada Salerno-Reggio, data per compiuta nel 2016 e tuttora in rifacimento a sud di Cosenza e a Pizzo Calabro.

A proposito di Calabria, la regione fra le più arretrate economicamente d'Europa non vedrà un euro dai fondi Pnrr in strutture ferroviarie. La Salerno-Reggio dell'alta velocità è dotata di un finanziamento da 1,8 miliardi di euro per il lotto I che da Battipaglia si addentra verso l'Irpinia, e si ferma a Romagnano al Monte (Salerno). Con i lotti successivi, senza copertura finanziaria, dovrebbe sterzare una prima volta verso sud, una seconda verso est a Tarsia in Calabria e poi di nuovo a ovest verso Paola o forse Lamezia Terme.

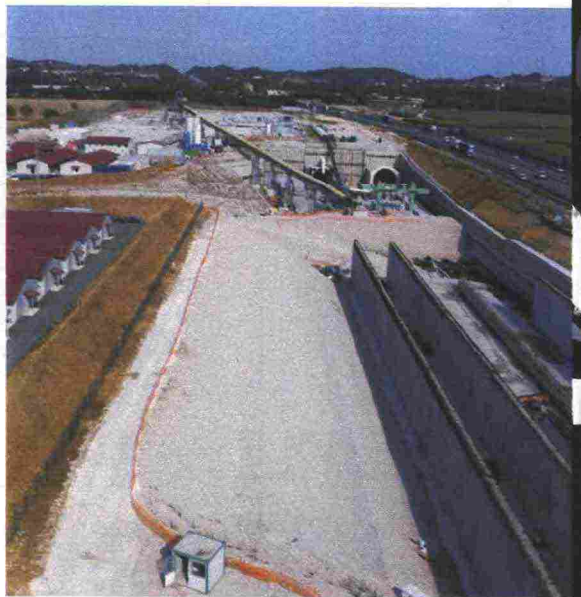
È una follia progettistica da 22 miliardi di euro, 30 miliardi secondo altri, che allungerebbe il percorso attuale di 45 chilometri. Lo hanno segnalato in sede di dibattito pubblico vari ingegneri e il docente di trasporti dell'Unimed Francesco Russo, ex vicepresidente della giunta Oliverio. Sulle probabilità di completamento entro metà secolo sono scettici persino in Fs.

Anche in Sicilia i tecnici hanno contestato la definizione di alta velocità per una linea che toccherà punte massime di 180 km/h. Mercoledì 8 novembre le Fs hanno dato la notizia della nuova gara assegnata su un tratto della Palermo-Catania-Messina. È la Caltanissetta Xirbi-Lercara da 1,7 miliardi di cui 470 milioni Pnrr. Ma l'annuncio non ha fatto dimenticare la polemica più recente sui Frecciabianca fra Palermo e Catania, eliminati a settembre per carenza di passeggeri dovuta a scarse prestazioni: 3 ore per 200 km.

La nuova Av siciliana è un caso esemplare di finanziamento misto dato che ha ricevuto 101 milioni di fondi regionali oltre agli extracosti coperti dal Decreto aiuti. La proroga degli aiuti al 2023 è stata invocata da Federica Brancaccio, presidente dei costruttori dell'Ance, in una lettera spedita alla premier dove si prospetta il blocco dei cantieri e la conseguente perdita dei fondi Ue. →



**VERTICI**  
L'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Luigi Ferraris. A destra: Lonato (Brescia), i lavori sulla linea ferroviaria ad alta velocità



## LOMBARDIA: POCHI, COSTOSI E IN RITARDO

DI GLORIA RIVA

A gennaio Trenord, l'azienda che gestisce i convogli lombardi, annunciava l'arrivo di nuovi treni svizzeri da impiegare entro l'estate sulla scalagnata linea Brescia-Parma. Dove continuano a viaggiare gli inquinanti Aln 668, risalenti agli anni '70 e in grado di sprigionare nel cielo nubi nere e pestilenziali degne di una ciminiera dickensiana. Sono così vecchi che ormai non funzionano più, tanto che la probabilità di incappare in un ritardo è del 22 per cento, sempre che si riesca ad arrivare a destinazione: la settimana scorsa un convoglio ha preso fuoco, i pendolari

sono scesi in fretta e furia dai vagoni in fiamme e il macchinista ha cercato di spegnere l'incendio. Questo perché, ovviamente, i nuovi treni svizzeri, i Colleoni Atr 803, non sono mai arrivati. O meglio, uno è arrivato a settembre, ma non è stato un grande successo: all'inaugurazione il nuovo bolide è partito puntuale da Parma ma è arrivato con mezz'ora di ritardo a Brescia fra l'imbarazzo e l'incredulità delle autorità alla stazione ad aspettarlo. I ritardi sono poi aumentati a dismisura, i



Gloria Riva  
Giornalista



## Prima Pagina

LE CIFRE

**7,46**

MILIARDI DI EURO  
Terzo Valico  
Milano-Genova

**9,5**

MILIARDI DI EURO  
Brescia - Padova

**22**

MILIARDI DI EURO  
Salerno - Reggio Calabria

**5,8**

MILIARDI DI EURO  
Salerno - Reggio Calabria

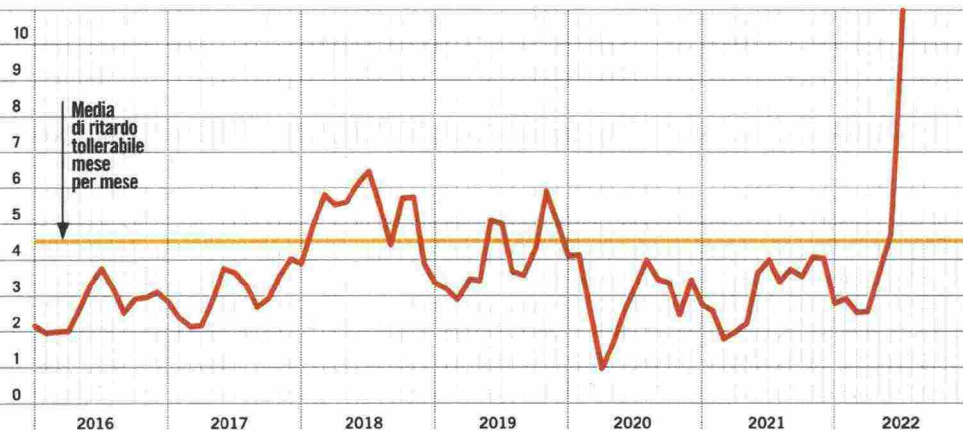
Rischiano di finire fuori tempo massimo anche i nove hub intermodali e le 45 stazioni ferroviarie del sud da rinnovare entro il 2026 con il sostegno di 700 milioni di euro del Pnrr.

Come non bastasse il caro-acciaio, se si dà un rapido sguardo alla nuova formazione del governo, il Sud ha poco da stare sereno. Alla testa del ministero delle Infrastrutture, che dovrebbe tornare a chiamarsi Mit dopo la parentesi Mims, c'è il nordista Matteo Salvini che per lo più si occupa di migranti e che è tornato ad agitare il colossale specchio per le allodo-

le del ponte sullo Stretto sostenuto dai presidenti delle due regioni e, un po' a sorpresa, dal consiglio nazionale degli ingegneri. Il suo vice e compagno di partito è il genovese Edoardo Rixi, alle prese con gli investimenti in arrivo nella sua città. Oltre all'Av, c'è la nuova diga foranea del porto e forse un ritorno di fiamma per uno dei progetti della Gronda. Infine il sottosegretario Fdi Galeazzo Bignami, bolognese, finora si è segnalato per le go-liardate con svastica e le battaglie politiche a favore dei balneari contro la diret-tiva Bolkestein. →

### TRENORD: RECORD DI RITARDI

Percentuale di treni in ritardo o sospesi (Fonte: Traspol)



pendolari si sono infuriati e Trenord ha prima ritirato il treno, poi ha dato la colpa a Rfi, ovvero alla società delle Ferrovie dello Stato che gestisce i binari, infine il 20 ottobre ha comunicato di aver bloccato le consegne e i pagamenti alla Stadler, cioè all'azienda svizzera che produce i Colleoni. Ma forse il blocco è stato solo una boutade, perché due giorni dopo Trenord ha annunciato con entusiasmo l'arrivo di altri due nuovi treni proprio dalla Stadler. Succede in Lombardia, motore economico del Paese, dove tutto va alla velocità della luce, tranne i treni, tallone d'Achille della giunta leghista di Attilio Fontana, che imperterrito continua a dire che va tutto bene e che si andrà avanti così per altri dieci anni. Sempre che le elezioni regionali del 2023 non gli diano torto. A dire che va tutto bene è anche l'assessore leghista ai Trasporti, Claudia Terzi, che ha annunciato l'intenzione di affidare direttamente il servizio ferroviario a Trenord per altri dieci anni, senza passare da una gara d'appalto, come invece indicato da una direttiva europea. Meglio l'autarchia ferroviaria, che vige in Lombardia da undici anni, ovvero

dalla fusione fra LeNord e Trenitalia per dare vita a Trenord, società partecipata al cinquanta per cento da Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato, con accordi parasociali secondo i quali il controllo effettivo è nelle mani di Regione Lombardia che è allo stesso tempo programmatore, fornitore e compratore dei servizi ferroviari, nonché proprietario di Fnm, ovvero la capogruppo di Trenord, di cui nomina il management. Non a caso a capo di Fnm c'è il leghista Andrea Gibelli, mentre il direttore generale è Mario Giovanni Piuri, in quota Comunione e Liberazione. Nonostante gli indici di puntualità di Trenord siano largamente inferiori alla media nazionale (quest'estate si è verificato un record assoluto, come dimostra la tabella pubblicata a pagina 37 e realizzata per l'Espresso da Traspol, Laboratorio di Politica dei Trasporti del Politecnico di Milano); nonostante il numero delle corse si sia ridimensionato del cinque per cento negli ultimi cinque anni, con linee tagliate fino all'80 per cento o eliminate del tutto, sforbicate alle corse serali e nei weekend; e →

Foto: F. Venezia - Agenzia FOTOLIVE

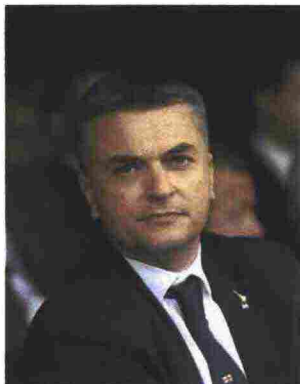
134083



## I binari del futuro

→ Molte delle opere ferroviarie che interessano il Sud somigliano a reti a strascico lanciate nel futuro remoto da politici che, per quel tempo, saranno altrove. Poi però ci sono le scadenze immediate. È vero che il tandem di testa nel gruppo Fs, formato dalla presidente Nicoletta Giadrossi e dall'ad Luigi Ferraris, è stato nominato alla fine del 2021 e dovrebbe arrivare fino al 2024. Ma nel breve-medio periodo il centrodestra ha a disposizione un bel lotto di nomine. Anche lo spoil system rischia di rallentare le procedure con amministratori vecchi che si sentono a fine corsa e amministratori nuovi poco padroni della macchina.

All'approvazione del bilancio 2022, da qui a meno di sei mesi, il governo potrà agire sulle due controllate principali Rfi e Trenitalia, che nel frattempo Ferraris ha messo a capo dei nuovi poli infrastruttu-



Il viceministro leghista delle Infrastrutture, Edoardo Rixi. A destra: Maddaloni (Caserta), il tunnel Monte Aglio sulla linea ad alta velocità Napoli-Bari

re (110 miliardi di euro di investimenti più 50 dell'Anas) e passeggeri (15 miliardi di investimenti). Altri due poli, urbano e merci, sono stati creati in un progetto di aggregazione verticale fra le tante anime del leviatano Fs.

I vertici di Trenitalia hanno scarsissime probabilità di sopravvivere. Nessuna, per meglio dire. Il presidente Michele Pompeo Meta è stato assessore e deputato Pd, oltre che capo della segreteria di Nicola Zingaretti. Lad Luigi Corradi, nonostante una dimensione tecnica acquisita nella francese Bombardier, era stato suggerito al Tesoro nel dicembre 2020 dal grillino Riccardo Fraccaro, sottosegretario del presidente del consiglio Giuseppe Conte.

Anche le manager al comando di Rfi sono state nominate a dicembre di due anni fa dal governo giallo-rosa. Non sarà confermata la presidente Anna Masutti, do-

→ nonostante il costo del servizio regionale sia il più elevato d'Italia (22 euro al chilometro contro una media nazionale di 12 euro), la Regione ha già notificato il ri-affido decennale a Trenord ma, non avendo ancora trovato un'intesa sulle richieste economiche dell'azienda, continua a rinviare e, parallelamente, usando la scusa dello "stato d'emergenza" ha prorogato per quattro volte il contratto in essere con Trenord, scaduto nel 2019. «Per vent'anni la Lombardia si è ispirata al modello bavarese, che per conformazione geografica e dinamicità è simile al nostro. I numeri sono inizialmente cresciuti, passando dai 400mila passeggeri del 2000 agli 820mila del 2019, ma negli ultimi quattro anni Trenord ha iniziato a tagliare le corse perché l'organizzazione industriale e le relazioni sindacali non consentivano di tenere il ritmo», racconta Paolo Beria, professore di Economia dei Trasporti al Politecnico di Milano. Infatti, nei primi dieci mesi dell'anno i pendolari lombardi hanno fronteggiato 16 giornate di sciopero: «Per lo più indetti per una vertenza sui turni. E in ferrovia se il tre per cento del personale aderisce alla protesta, si ferma tutto», conferma Dario Balotta, presidente dell'Osservatorio Nazionale Liberalizzazioni Infrastrutture e Trasporti. Trenord, in un comunicato di febbraio dice che «la produzione del 2018, quando circolavano oltre 2.300 treni al giorno era un record effimero. Un così elevato numero di treni non è sostenibile e non consente di garantire un servizio di qualità: in Lombardia le infrastrutture sono sature, i binari non reggono tanto traffico ferroviario», lasciando intendere che la colpa è di Rfi, cioè delle Ferrovie dello Stato, che gestisce i binari e quindi l'inefficienza sta in capo a Roma.

«Di fatto c'è stato un taglio del cinque per cento dell'offerta rispetto al 2017, che per un'azienda che nel 2009 è stata creata per fare economia di scala e per dare corpo ai progetti regionali di aumento dell'offerta, non è proprio un gran risultato», commenta Beria, che continua: «Negli anni si sono fatti tagli soprattutto alle linee minori, quelle con meno passeggeri, per risparmi sui treni e sul personale da impiegare sul resto della rete. Il problema è che a fronte di questi tagli, non c'è stato alcun miglioramento sulla qualità e sulla produttività complessiva». Post covid lo scenario cambia nuovamente: i passeggeri sono diminuiti di un terzo, come è avvenuto negli altri paesi. Ma mentre in Spagna e in Germania si è scelto di promuovere i mezzi pubblici abbassando il costo del biglietto, in Lombardia da questo mese viaggiare costa il 3,82 per cento in più a fronte di un ulteriore ridimensionamento delle corse. «La decisione di tagliare i treni più vuoti, quelli serali e festivi va a scapito degli obiettivi della Regione, che nei suoi piani puntava a offrire un servizio continuo e regolare lungo tutta la giornata e che finora ha funzionato. Inoltre, non essendo visibile una riduzione dei costi nei bilanci, il servizio diventa meno efficiente, poiché a fronte di sussidi pubblici invariati e biglietti aumentati, i treni sono sempre meno numerosi». Tra il 2010 e il 2021 i ricavi sono passati da 613 a 760 milioni, ma i costi sono aumentati in egual misura. La voce che più è cresciuta è quella degli ammortamenti relativi alla manutenzione dei treni, vecchi e malandati o nuovi, complessi e costosi. «Questo significa che il costo al chilometro è al più costante, quindi con l'operazione



## Prima Pagina



Trenord non c'è stato né efficientamento, né economia di scala», tira le somme Beria. Ce n'è abbastanza per far sorgere qualche dubbio sull'imminente affidamento diretto a Trenord, eppure l'assessore ai Trasporti, Claudia Terzi tira dritto, perché «non si vorrà certo consegnare il servizio ferroviario regionale in mano a compagnie straniere, magari con sede a Parigi e Berlino». Del resto, l'avversione leghista per gli stranieri è nota. Eppure, fa notare Dario Balotta, «che male ci sarebbe? Uscire dalla logica monopolistica ed entrare nella liberalizzazione ferroviaria ha giovato in tutta Europa. In Germania numerose linee sono gestite dalla multinazionale Arriva. La stessa Trenitalia gestisce ferrovie in Germania, Inghilterra e Grecia, e alla milanese Atm è affidata la metropolitana di Copenaghen oltre ad essere in corsa per una linea parigina». Anche il professor Beria è della stessa idea: «La soluzione è dividere il servizio ferroviario in più lotti e metterli a gara separatamente. Dati i numeri in gioco, ogni lotto sarebbe sufficientemente grande da generare il massimo di economie di scala esistenti. C'è poi una soluzione più "protezionistica", e quindi più gradita alla giunta regionale, che non risolve il conflitto di interesse ma almeno eviterebbe di vincolare i piani della regione all'insufficiente capacità produttiva di Trenord. In pratica, si lascia temporaneamente a Trenord quello che è in grado di gestire efficacemente e si affidano con gara le linee che invece l'azienda ha dimostrato di non volere (o potere) più gestire. Lasciare la situazione così com'è sarebbe insostenibile, soprattutto per chi fa vita da pendolare».

Foto: F. Saaso - Zuma - Splash News / IPA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

cente di Diritto della navigazione aerea prestata ai binari. Potrebbe avere qualche chance in più l'ad Vera Fiorani, entrata in Fs nel 1995, non fosse altro che per spegnere il malcontento interno nei confronti dei tanti manager assunti sul mercato dal settore energia. Dei dodici dirigenti della prima linea, sei arrivano da Enel-Terna. Oltre allo stesso Ferraris, sono Marco Fossataro, Roberto Tundo, Massimo Bruno, Luca Torchia e Carlo Palasciano Villamagna. La settimana dell'elenco è la presidente Nicoletta Giadrossi, ex Technip, Ge Oil&Gas e Falck renewables.

In attesa che Meloni e Salvini si mettano a distribuire le carte del nuovo corso, il gruppo attualmente al comando sta spostando e assumendo manager con lo stesso dinamismo con il quale organizza poli e annuncia piani industriali.

Il cfo Fossataro è arrivato a settembre dopo due anni nella cinese Haier. Ancora più recente è il trasferimento dalla controllata Anas di Roberto Massi, ex generale della Guardia di Finanza trasferito in ottobre per occuparsi di security and risk, la casella che era occupata da un altro ex finanziere, l'ex capitano Franco Fiumara, in antichi rapporti con il comandante generale Giuseppe Zafarana oltre che con il concittadino e coetaneo Paolo Ielo, procuratore aggiunto a Roma.

Per Fiumara, gestore dell'intricata vicenda delle polizze assicurative che ha coinvolto il precedente ad Gianfranco Battisti, è stata costituita ex novo ai primi di ottobre la Fs security project con una cessione di ramo d'azienda che sta creando qualche resistenza nel sindacato dei trasporti Orsa.

Anche le relazioni fra il gruppo Fs e il ministero potrebbero essere reindirizzate presto su nuovi interlocutori. Il capo della missione tecnica del Mims, una figura chiave nel coordinamento fra ministero e Fs, è Giuseppe Catalano. L'ingegnere e docente foggiano è stato nominato dal ministro pd Graziano Delrio nel luglio 2017, confermato due anni dopo dalla ministra Pd Paola De Micheli e mantenuto nel ruolo dal governo Draghi a marzo del 2021. Resisterà? Difficile. Non è un Pnrr per meridionali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA