

Le idee

# L'Alta velocità ferma a Napoli

**Ennio Cascetta**

**L'**Italia è un Paese a due velocità. Non si tratta della solita metafora sulle differenze economiche e sociali fra Nord e Sud. Sto parlando di velocità vera, anzi ad essere precisi di Alta velocità ferroviaria. Da un lato c'è la parte più popolosa del Paese, che va da Torino a Salerno passando per Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli, con una popolazione di oltre quindici milioni di abitanti nelle rispettive aree **metropolitane**. Un insieme di sistemi urbani collegati dalle nuove linee di Alta velocità che consentono velocità di trecento chilometri all'ora oggi, e che potranno aumentare a 350-400 nei prossimi anni.

> Segue a pag. 24



Segue dalla prima

## Infrastrutture nel Mezzogiorno l'Alta velocità ferma a Napoli

**Ennio Cascetta**

Oggi fra queste città, e con le estensioni da Roma fino a Venezia, ci sono oltre 170 treni ogni giorno, su alcune tratte - come fra Roma e Milano o fra Napoli e Roma - un treno ogni mezz'ora, nelle fasce di punta anche ogni quarto d'ora. Per questo qualche anno fa definii l'Alta velocità la metropolitana d'Italia, con una formula che evidentemente ha avuto successo. Una collana di città senza uguali in Europa che grazie ai tempi di viaggio così ridotti in pochi anni sta iniziando a funzionare come un sistema urbano, con fortissime interazioni residenziali, economiche. Da una recentissima indagine risulta che un viaggiatore su dieci dell'Alta velocità ha cambiato casa o posto di lavoro negli ultimi due anni anche per effetto dei nuovi servizi ferroviari. La indagine annuale dell'Istat sul turismo internazionale pubblicata il mese scorso riporta che il numero di città visitate in Italia dai turisti stranieri è aumentata negli ultimi quattro anni di oltre il cinquanta per cento e l'incremento è concentrato proprio nelle città collegate dall'Alta velocità.

Dall'altra parte c'è l'altra Italia, quella esclusa dal sistema AV. Il collegamento da Venezia e Milano, la Liguria, la linea adriatica e soprattutto il Sud, da Salerno in giù. Questa parte del Paese ha collegamenti ferroviari su linee tradizionali, spesso vecchie di molti decenni se non secoli. La differenza di prestazioni è nettissima. Il collegamento più veloce da Roma a Milano impiega due ore e quarantacinque minuti, per percorrere i 582 chilometri che separano le due città; quello da Roma a Bari, per percorrere una distanza molto minore, 450 chilometri, impiega quattro ore, oltre un'ora in più. A questo si aggiunge il paradosso per cui, grazie alle diverse offerte tariffarie, si paga praticamente lo stesso prezzo, per essere precisi un prezzo chilometrico addirittura maggiore, per un servizio meno veloce, meno frequente e con minore qualità. Ma di confronti così se ne potrebbero fare tanti, da Napoli a Firenze si impiegano due ore e mezza per 476 chilometri, da Napoli a Reggio Calabria ci vogliono quasi due ore in più per 495 chilometri, ovviamente

pagando su per giù lo stesso biglietto. Ma penso che il caso più eclatante sia quello del collegamento fra Napoli e Bari, circa cinque ore per 260 chilometri secondo il sito di Trenitalia, contro l'ora e dieci del collegamento Napoli-Roma, di 227 chilometri. Quasi quattro ore di differenza.

Ovviamente non è immaginabile che si costruiscano linee ad alta velocità su tutte le direttrici di traffico del Paese, soprattutto con i progetti pesanti ed i costi elevatissimi delle linee costruite negli ultimi venti anni. Non sempre ci sono le condizioni di convenienza economica e le risorse pubbliche sono, come è noto, molto limitate. Ciò che preoccupa è però che in Italia in questo momento non c'è nessun progetto di sviluppo della rete di Alta velocità in pieno svolgimento, con cantieri a pieno regime. Tante, troppe linee previste, ma progetti ancora indefiniti, spesso contestati, e pochissimi cantieri aperti. Milano-Venezia, Milano-Genova, Venezia-Trieste, Napoli-Bari, Catania-Palermo, oltre alla Torino-Lione e al nuovo Brennero. È evidente che non si sono individuate priorità e si stanno seguendo canoni di progettazione superati dai tempi e dalla crisi economica. Il risultato è che per molti anni il differenziale fra

la parte di Italia ad alta velocità e il resto rimarrà tale, e anzi probabilmente aumenterà. In questo quadro si inserisce a pieno titolo il tema della linea di Alta Capacità Napoli-Bari che lo stesso ministro per le Infrastrutture, Lupi, ieri in una intervista al Mattino ha definito una delle scelte prioritarie per il Mezzogiorno e per la quale il Cipe ha approvato a febbraio i progetti definitivi per le tratte di Acerra e Maddaloni, dopo che lo stesso Cipe aveva inserito l'opera nelle priorità della Legge Obiettivo nell'ormai remoto 2009. È certamente un passo avanti, ma purtroppo siamo ancora ben lontani dalla apertura dei cantieri della Napoli-Bari, anche solo di un primo lotto. I progetti preliminari delle tratte di Acerra e Maddaloni devono essere trasformati in progetti definitivi recependo le osservazioni e le richieste dei comuni attraversati, e quindi appaltati ed eseguiti. I progetti degli altri due lotti di Benevento e Grotta-

minarda non sono ancora né approvati né, ovviamente, finanziati. Quella della linea Napoli-Bari è una vicenda a suo modo emblematica dei problemi e dei ritardi del nostro Paese. Il progetto della linea era stato definito nelle sue caratteristiche essenziali oltre cinque anni fa. La scelta era stata di una linea meno veloce e meno costosa di una linea di alta velocità pura, come pure preferiva a quei tempi Ferrovie dello Stato. Una linea che impiegasse dieci, quindici minuti in più sul collegamento diretto Napoli-Bari che comunque avverrebbe in poco più di un'ora e mezza, ma che avesse delle stazioni a Benevento e in Irpinia, oltre che consentire il transito anche ai treni regionali e merci. In sintesi una linea che servisse anche i territori attraversati anche per evitare di doverlo fare modificando un progetto contro il quale si mobilitano tutte le spinte di opposizione come è accaduto in Val di Susa. Un progetto frutto di studi e valutazioni, a lungo discusso con i territori e presentato a popolazioni e addetti ai lavori in numerose occasioni pubbliche.

Negli ultimi tre anni il progetto è stato smontato e rimontato, prima rimettendo in discussione l'impostazione di fondo e poi tornando alle stesse scelte di cinque anni fa. In questo percorso si è perso credibilità, si sono stimolate proteste e rivendicazioni dei territori non sempre ragionevoli, si sono persi anni di possibili benefici di un investimento di miliardi di euro, che facendo due conti sono centinaia di milioni letteralmente buttati. Ecco questa mancanza di coerenza e continuità delle scelte è uno dei difetti tipici del nostro Paese e del nostro Mezzogiorno che dovremmo rapidamente superare se vogliamo intraprendere un percorso di crescita.