

RAPPORTO LOGISTICA & TRASPORTI

Al via dal 14 dicembre, la tratta percorsa in un'ora. Nel 2009 altre inaugurazioni

LA TAV SULLA MILANO-BOLOGNA
Mentre l'asse Torino-Venezia si arresta a Treviglio

IL CONFRONTO SULLA MILANO - BOLOGNA

La tratta effettuata con mezzi diversi				Tempi di percorrenza con l'alta velocità e riduzione % rispetto a oggi	
	Automobile	Treno	Alta velocità		
Da centro città a centro città	221 km	219 km	212 km	Torino-Milano	1 ora -26,8%
Velocità media di percorrenza	100 km/h	130 km/h	210 km/h	Milano-Bologna	1 ora -41,2%
Tempo medio di percorrenza	2h e 21'	1h e 42'	1h	Bologna-Firenze	35 minuti -40,7%
Le previsioni di sviluppo: la tratta prima e dopo l'avvio dell'alta velocità					
	Prima	Dopo	Var. %	Firenze-Roma	1 ora e 20 min -15,8%
Passeggeri al giorno	12.600	17.100	+35,7%	Roma-Napoli	1 ora e 10 min -19,5%
Tempi	1h e 42'	1h	-41,2%		
Capacità (treni al giorno)	244	369	+50,9%		

DI CLAUDIO SAVOLDELLI

Un'ora di viaggio per spostarsi tra Milano-Bologna. È quanto servirà, dal 14 dicembre, grazie all'entrata in esercizio del servizio alta velocità-alta capacità ferroviaria tra i due capoluoghi. Il risparmio di tempo sarà di 42 minuti rispetto a quanto oggi impiegato dai convogli più rapidi. Costo dell'opera: 6,916 miliardi di euro, 38 milioni al chilometro. Ma da qui al 2020, secondo quanto calcolato da Alessandro Marangoni, docente all'Università Bicconi e ceo di Althesys Strategie consultants, la Tav porterà benefici per 37 miliardi di euro, in termini di minori tempi di percorrenza, riduzione della congestione di strade e autostrade, trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia. Per la prima fase le corse giornaliere saranno 20, poi potrebbero anche aumentare. Nel confronto con le altre tratte dell'alta velocità, la Milano-Bologna è quella che vanta la maggior riduzione percentuale del tempo di percorrenza: il 42,1% in meno. Forti risparmi di tempo anche sulla Bologna-Firenze, che entrerà in funzione tra la fine del 2009 e l'inizio del 2010, dove si passerà da 59 a 35 minuti: circa il 40% in meno. I passeggeri avranno a

disposizione un treno ogni 15 minuti, una frequenza eccezionale. Secondo una stima di Ferrovie dello stato, nonostante il completamento della dorsale ad alta velocità solo alla fine del 2009, già il prossimo anno i passeggeri sulla tratta Milano-Bologna dovrebbero passare giornalmente da 12.600 (anno 2007) a 17.100, con un incremento del 35,7%.

Stato di avanzamento lavori non uniforme sulla Torino-Milano-Venezia per quanto riguarda l'Alta velocità ferroviaria. Le tratte che riguardano l'asse che attraversa le regioni del Nord, Piemonte, Lombardia e Veneto, tra le prime italiane per peso economico-commerciale, non si può dire stiano procedendo di pari passo. Per la Milano-Novara si dovrà attendere circa un anno. Nell'altra direzione, invece, la Milano-Brescia-Venezia è la tratta che mostra i tempi più incerti. Migliore la situazione per la Milano-Bologna, che sarà la prima a entrare in servizio. Ma ecco nel dettaglio qual è lo stato dell'arte. Il completamento del collegamento verso Torino (considerando che la Tav è già attiva tra Torino e Novara) è previsto entro il 2009. Le Ferrovie dello stato hanno messo in calendario per settembre

l'avvio del pre-esercizio ed entro dicembre la piena operatività. A lavori ultimati, spostarsi tra il capoluogo lombardo e quello piemontese richiederà un'ora, 22 minuti in meno rispetto ai tempi attuali. Le Ferrovie dello stato prevedono che a regime il numero di treni che potranno essere gestiti dall'infrastruttura ogni giorno salirà fino a un massimo di 484 rispetto ai 244 attuali. Un tema da sempre spinoso, riguardo alla Tav, è quello dei costi. La Corte dei conti di recente ha messo sotto osservazione la gestione delle tratte dell'alta velocità del Corridoio V Lione-Kiev, evidenziando come per la Milano-Novara il costo al chilometro ammonti a oltre 70 milioni di euro, cioè molto ma molto di più non solo rispetto alla media europea ma anche, per esempio, alla Padova-Mestre. Quest'ultima, affidata con appalto pubblico invece che con la formula del general contractor, ha richiesto una spesa di 19 milioni di euro per chilometro. Quanto alla tratta Milano-Verona, si sarebbe dovuta concludere entro il 2008. Ma a oggi si può dire



che dell'intero percorso Milano-Venezia sono state ultimate solo le parti estreme, cioè la Milano-Treviglio e la Padova-Mestre. Per i 56 chilometri che congiungono Treviglio con Brescia si prevede di affidare i lavori entro il 2009 e di concluderli nel 2014, con un costo stimato di 2 miliardi di euro a cui si devono aggiungere 450 milioni quale effetto delle prescrizioni approvate in sede di Conferenza dei servizi. La progettazione della Brescia-Padova, invece, è ancora in fase di definizione e si attendono i relativi finanziamenti.