

MONDIALE FERROVIARIA

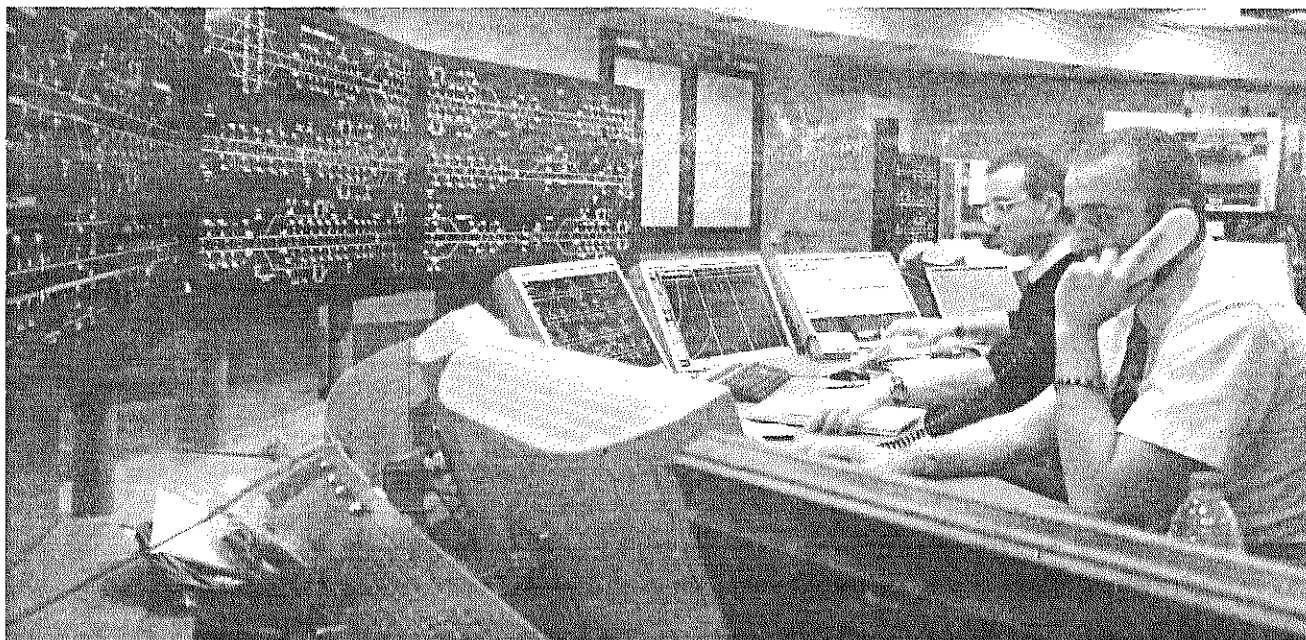
## Dall'alta velocità per Bologna benefici per 3 miliardi all'anno

Da Milano a Bologna in un'ora. Tra poco più di un mese, il 14 dicembre, sarà possibile grazie al collegamento ad alta velocità ferroviaria che entrerà in servizio tra le due città (nella foto la sala esercizio della rete alta velocità-alta capacità). Un'opera che, secondo quanto calcolato dal professor **Alessandro Marangoni**, garantirà al territorio benefici pari a 37 miliardi da qui al 2020, oltre 3 miliardi all'anno, in termini di minori tempi di percorrenza, riduzione della congestione di strade e autostrade, trasferimento del trasporto merci dal-

la gomma ai binari.

Ferrovie dello Stato prevede di incrementare del 35,7% i passeggeri sulla tratta già nel primo anno, nonostante l'attivazione dell'intero collegamento ad alta velocità Milano-Roma sia prevista per la fine del 2009. Tuttavia, secondo Oliviero Baccelli, vicedirettore del Cerret Bocconi, per la nascita di eventuali fenomeni di pendolarismo tra Milano e Bologna potrebbero essere necessari anni, soprattutto perché le aziende hanno tempi di reazione più lunghi rispetto alle persone.

Servizio ▶ pagina 2



Pa. Boom di visite fiscali - Ad agosto malattie quasi dimezzate

## Dal Comune di Milano giro di vite sulle assenze

Giro di vite contro le assenze a Palazzo Marino. Negli ultimi tre mesi, da giugno ad agosto, i giorni di assenza per malattia sono stati umila in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il calo nel mese di agosto 2007 rispetto al 2008 è del 40 per cento. Nello stesso periodo, il Comune di Mi-

lano ha inasprito i procedimenti disciplinari nei confronti dei dipendenti: negli ultimi tre mesi sono scattate 343 sanzioni.

Per il vicesindaco di Milano, Riccardo De Corato, si tratta della prova che le scelte governative stanno andando nella giusta direzione. «Un calo così netto - spiega

- dimostra che il problema esisteva e continua a esistere. I dipendenti della Pubblica amministrazione devono essere più presenti sul posto di lavoro, in questo modo possiamo anche migliorare l'efficienza. Ancora non sono soddisfatto, presto metteremo anche i tornelli».

Sara Monaci ▶ pagina 3

URBANISTICA



### Progetti «verdi» del territorio a Urban Promo

Ornella Sinigaglia ▶ pagina 19

CREDITO



### Lecco lancia il tavolo anti-crisi, dialogo tra banche e imprese per arginare il credit-crunch

▶ pagina 6

## VIA MONTE ROSA

Le difficoltà aiutano i vertici Sea. Al presidente e ad Giuseppe Bonomi, osserva la Corte dei conti, il cda ha assegnato 81 mila euro per l'attività svolta in tre mesi per «arginare la crisi Alitalia». Fanno 900 euro al giorno. Un segnale di speranza per i tanti manager che si confrontano con il crollo degli ordini e la corsa della Cig. Anche il loro stipendio ne trarrà beneficio. (L.Or.)

## Infrastrutture




### MOBILITÀ FERROVIARIA

**Conto alla rovescia.** Dal 14 dicembre i test lasceranno spazio al servizio passeggeri




**Record.** Il calo percentuale dei tempi è il maggiore tra tutti i progetti italiani

#### Il confronto

La tratta effettuata con mezzi diversi

| Milano-Bologna                 |  |  |  |
|--------------------------------|---|---|--|
| Da centro città a centro città | 221 km  | 219 km  | 212 km   |
| Velocità media di percorrenza  | 100 km/h  | 130 km/h  | 210 km/h   |
| Tempo medio di percorrenza     | 2h e 21'  | 1h e 42'  | 1h   |

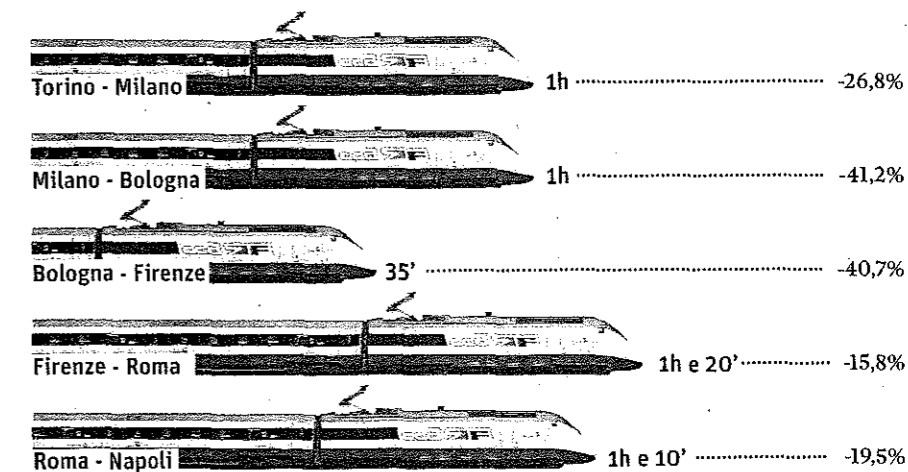
Le previsioni di sviluppo: la tratta prima e dopo l'avvio dell'alta velocità

|  | Prima    | Dopo   | Variazione % |
|--|----------|--------|--------------|
|  Passeggeri*  | 12.600   | 17.100 | 35,7         |
|  Tempi       | 1h e 42' | 1h     | -41,2        |
|  Capacità** | 244      | 500    | 104,9        |

Nota: \*passeggeri/giorno; \*\*treni/giorno



Tempi di percorrenza con l'alta velocità e riduzione % rispetto a oggi



Fonte: elaborazione Sole-24 Ore Lombardia su dati Ferrovie dello Stato

# Milano-Bologna, ecco i benefici

## L'alta velocità porterà vantaggi quantificabili in 37 miliardi da qui al 2020

Matteo Prioschi  
MILANO

Avanti e indietro, avanti e indietro per venti corse al giorno, dal 2 ottobre fino all'apertura dell'esercizio al pubblico che avverrà il 14 dicembre. Il conto alla rovescia per il servizio alta velocità-alta capacità ferroviaria sulla linea Milano-Bologna prosegue senza sosta. Tra poco più di un mese per spostarsi tra i due capoluoghi sarà sufficiente un'ora con un guadagno di 42 minuti rispetto a quanto oggi impiegato dai convogli più rapidi (Ferrovie dello Stato conferma la percorrenza in 60 minuti nonostante in alcune recenti comunicazioni della società fossero diventati 65).

L'opera, costata 6,916 miliar-

di di euro (38 milioni al chilometro), da qui al 2020, secondo quanto calcolato da Alessandro Marangoni, docente all'Università Bocconi e ceo di Althesys Strategic consultants, 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. Una realtà alla cui realizzazione han-

#### LE PREVISIONI

Durata della percorrenza ridotta del 42,1% e viaggiatori in aumento del 35,7% già nel primo anno di funzionamento

no contribuito aziende lombarde o gruppi internazionali presenti con unità produttive in regione. Il settore, infatti, negli ultimi anni ha vissuto una fase di consolidamento con la confluenza di imprese storiche in società di maggiori dimensioni. Per quanto riguarda le opere tecnologiche, per esempio, nel Consorzio Saturno che ha operato come general contractor, precisa l'ingegner Pasquale Zangheri segretario di Assifer (Associazione industrie ferroviarie), troviamo la Sirti e la Balfour Beatty, mentre nel Consorzio Trevi, che ha realizzato l'Etr 500, uno dei treni che percorreranno la linea ad alta velocità, all'atto della sua nascita negli anni '90 si contavano Tibb,

Ansaldò trasporti, Firema, Fiat ferroviaria: tutte con sedi operative in Lombardia.

Oggi la Milano-Bologna rispetto alle altre tratte dell'alta velocità può vantare un primato, quello della maggior riduzione percentuale del tempo di percorrenza: il 42,1% in meno, superiore, seppur di poco, alla Bologna-Firenze, l'altra distanza dove i progressi saranno più consistenti (-40,7%) e dalla fine del 2009 si passerà da 59 a 35 minuti.

A disposizione dei passeggeri, una volta a completo regime, ci sarà un treno ogni quindici minuti, una frequenza sufficiente per rivoluzionare le abitudini dei viaggiatori, sempre che il costo del biglietto non sia troppo elevato (i detta-

gli dell'offerta commerciale verranno svelati domani). Tale aspetto, però, sarà controbilanciato dal fatto che, secondo gli studi sociologici, la soglia temporale sopra la quale le persone rinunciano a spostarsi quotidianamente è di 45 minuti.

Secondo una stima di Ferrovie dello Stato, tuttavia, pur a fronte di tali limitazioni e del completamento della dorsale ad alta velocità solo alla fine

#### L'IMPEGNO

Investimento di 6,916 miliardi distribuiti su 182 km, per un costo al chilometro di 38 milioni di euro.

dell'anno prossimo, già nel 2009 i passeggeri al giorno sulla tratta Milano-Bologna dovrebbero passare dai 12.600 del 2007 a 17.100, con un incremento del 35,7 per cento.

Se gli effetti sui viaggiatori ad alta velocità sono ancora tutti da verificare (a fianco, le opinioni di quattro manager che per lavoro oggi si muovono di frequente tra le due città), i nuovi collegamenti una conseguenza l'hanno già prodotta: l'aumento dell'insoddisfazione da parte delle migliaia di persone che il treno, a bassa velocità, lo utilizzano tutti i giorni per andare al lavoro, poiché qualità e frequenza del servizio non sono migliorati con il passare degli anni.

matteo.prioschi@ilsole24ore.com

MANAGELIDA «CONQUISTARE»



Marco Araldi

«Di solito mi sposto in auto. Il successo dell'alta velocità si lega a frequenza dei treni e a parcheggi situati nei pressi delle stazioni»

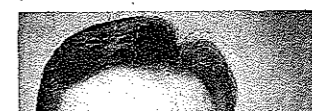
Business development manager Marsh Italia



Carlo Giugovaz

«Utilizzo auto e treno in egual misura in base alle necessità. La riduzione di tempo con l'alta velocità non sarà determinante»

Direttore banca diretta e multicarale di UniCredit



Maurizio Cavazzan