

Delrio: «Solo opere utili, connessioni, servizio, incentivi»

## «Spostiamo il 30% delle merci dalla gomma al ferro nel 2021»

**D**obbiamo spostare violentemente, rapidamente, le merci dalla gomma al ferro». «Dal 2018 utilizzeremo le linee ad alta capacità anche per il trasporto merci». «L'obiettivo che ci chiede l'Europa entro il 2030, trasferire da gomma a ferro il 30% delle merci, vogliamo realizzarlo entro il 2021».

**Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio**, in due interventi la settimana scorsa al Forum Pa a Roma e al question time alla Camera, chiarisce bene uno dei criteri chiave che stanno guidando le politiche del ministero delle Infrastrutture e la riprogrammazione delle infrastrutture strategiche nazionali. Oggi in Italia circa l'85% delle merci terrestri viaggiano su gomma, e solo il 15% su ferro. «Il ferro non è competitivo - ha detto Delrio al Forum Pa - perché non abbiamo investito nella rete negli anni scorsi, e dove l'abbiamo fatto, come per le linee ad alta capacità, poi non le sappiamo sfruttare». Proprio sulla rete Tav Delrio ha lanciato una delle sfide: «Abbiamo speso 32 miliardi per la rete Av, che sta dando ottimi risultati per il trasporto passeggeri, ma che resta inutilizzata per circa 10 ore al giorno perché non trasporta le merci. *Il nostro obiettivo è utilizzare dal 2018 la rete ad alta capacità, quella esistente, anche per il trasporto merci*».

«Ci siamo posti anche nel Def - ha detto il Ministro al Question time - l'obiettivo di *anticipare il trasferimento del 30% delle merci dalla gomma al ferro anziché al 2030, come ci chiede l'Europa, al 2021*». «Stiamo lavorando per questo, con investimenti nell'ultimo miglio nei porti, trasferendo la gran parte delle merci su ferrovia, con accordi internazionali e cercando di mettere incentivi per il trasferimento di merci».

«Il piano strategico della portualità e logistica cerca di dire che questa è una strada non più ridiscutibile e dobbiamo assolutamente avvantaggiare le modalità più sostenibili».

«Dobbiamo anche investire sul ferro - ha detto Delrio al Forum Pa - per il tunnel del Brennero, la Napoli-Bari, la Catania-Palermo. Ma l'alta velocità non è l'unico modo, nel mondo ce l'hanno pochi paesi, si possono raggiungere grandi risultati di aumento di capacità e traffico facendo linee a 200/250 km/ora, anziché 350».

Delrio ha anche insistito sulle *politiche attive per il trasferimento modale*, senza nuove infrastrutture: «Nel Nord-est abbiamo fatto un accordo con la Turchia per trasferire l'80% delle merci che arrivano in Italia dalla nave al ferro, e abbiamo promosso il "treno della frutta" da Savona a Orbassano. La direzione deve essere chiara per tutti. Ho molto apprezzato che Confetra abbia accettato di cancellare gli incentivi ai mezzi euro 1 e euro 2, spostandoli invece a ferrobonus e marebonus», entrambi in legge di Stabilità 2016. Il Ferrobonus (60 milioni di euro) prevede contributi per il trasporto ferroviario intermodale nei nodi logistici e portuali; il Marebonus (138 milioni) fondi per il miglioramento della catena intermodale e nuovi servizi per il trasporto combinato delle merci.

«I nostri obiettivi - ha detto Delrio al Forum Pa rispondendo a una domanda sui criteri di selezione delle opere ai fini del nuovo Dpp, documento programmatico pluriennale - sono lo sviluppo urbano sostenibile (dobbiamo investire di più sulle metropolitane, il mezzo pubblico deve essere quello principale per spostarsi nelle città); la selezione e realizzazione di infrastrutture utili, snelle e condivise; l'integrazione tra diverse modalità di trasporto; migliorare l'efficienza dei servizi (ad esempio nelle attività doganali e portuali, obiettivo che si pone la riforma di porti); migliorare le connessioni della rete principale con i nodi». «Per fare tutto questo - spiega Delrio - non servono per forza grandi opere, dobbiamo valorizzare l'esistente».

■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

