



Rassegna Stampa 29 aprile 2025

Il Sole

24 ORE

LA **GAZZETTA**
DEL **MEZZOGIORNO**

1Attacco.it



Foggia, al Comune è scontro dopo il voto sull'housing sociale

Non vincolante per 5Stelle e Pd, valido per 7 consiglieri di maggioranza



Domani si torna in consiglio comunale

● Alla vigilia del Consiglio comunale sul rendiconto di gestione e del vertice di maggioranza (se confermato) per fare il punto della situazione nella coalizione, la tensione a Palazzo di città si taglia a fette.

Dopo l'ultima seduta di Consiglio comunale sull'housing sociale, Cinquestelle e Partito democratico hanno ripreso la questione urbanistica ribadendo di fatto l'esclusione dell'housing sociale vecchio di 18 anni per puntare tutto sul Pug e sulla rigenerazione urbana con tanti saluti al consumo di suolo agricolo in variante al Piano regolatore vigente, quello di Benevolo.

Una posizione sostenuta dal coordinatore Cinquestelle, l'europarlamentare Furore, ma ribadita anche dal gruppo consiliare al Comune con la delegazione in giunta e la consigliera regionale Rosa Baro-

ne.

Sulla stessa linea anche il gruppo del Partito democratico (nonostante qualche sbavatura interna) e la segreteria cittadina del Pd.

Cinquestelle e Pd che, peraltro, non mettono al momento in discussione la composizione della giunta, a cominciare dall'assessore all'urbanistica Galasso per finire alla vicesindaca Aprile solo per fare qualche nome.

I consiglieri di maggioranza che hanno sostenuto la linea dell'housing sociale, però, non ci stanno e rimandano al mittente l'idea che in Consiglio comunale non sia avvenuto nulla di che.

"A Foggia il Consiglio comunale si è pronunciato", affermano i consiglieri comunali Pasquale Cataneo di Italia del Meridione, Antonello Di Paola e Paolo Frattulino di Azione, i socialisti Mino Di



La conferenza dei Cinquestelle al Comune di Foggia foto Maizzi

Chiara e Stefania Rignanese, e gli indipendenti Nicola Formica e Antonio Pio Mancini dopo il voto dello scorso 15 aprile che «ha respinto a maggioranza la proposta di rinunciare all'housing sociale».

"Non possiamo permetterci di far correre rischi alla nostra amministrazione appena

uscita dal 'Salva Enti', in quanto non vogliamo sprecare il sacrificio degli ultimi anni pagato dai cittadini. Quindi, con il nostro voto contrario alla delibera proposta, abbiamo inteso tutelare il Comune di Foggia fornendo una possibile risposta, attraverso i privati, ai numerosissimi nu-

clei familiari in disagio abitativo, stante l'irrilevante dotazione di alloggi realizzati con fondi pubblici. Il nostro pensiero, consapevole e orientato nell'interesse generale, non è mutato nel tempo ed è stato manifestato con esplicita chiarezza e coerenza da tempo a tutte le forze di maggioranza", affermano i sette consiglieri comunali che ricordano «che negli ultimi mesi sono arrivate due sentenze del Consiglio di Stato.»

"Sulla scorta di questi principi e con la volontà di assicurare la massima collaborazione alla sindaca, gli scriventi consiglieri hanno inteso ragionare come un polo politico libero, responsabile e leale nei confronti dei cittadini elettori che pone gli interessi pubblici prima degli slogan elettorali e non permetterà a nessuno di delimitare il 'perimetro' della mag-

gioranza, certi che il buon governo della città passi dal rispetto reciproco, pari dignità ed identica partecipazione ai processi decisionali», affermano i sette che, in sostanza, reclamano anche una maggiore considerazione da parte delle tre maggiori forze politiche della coalizione, ovvero il Partito democratico, il movimento Cinquestelle e la lista Con del presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano.

Situazione non facile ma neanche impossibile da sbrogliare. Dipende dalla volontà politica di arrivare ad una conclusione. Nel frattempo c'è la scadenza del rendiconto di gestione, altro momento di verifica della coalizione chiamata a pronunciarsi sul primo effettivo anno di attività dell'amministrazione Episcopo.

Filippo Santigliano

Giornata mondiale



Saverio Tango



Raffaele Mangino e Massimo Lanotte



Tavolo dei relatori

Il tema

Sicurezza e lavoro, un confronto al Formedil con gli studenti La prevenzione punta sui più giovani

L'allarme di Minoia: "L'avanzo annuale dell'Inail, spesso superiore al miliardo di euro, non sia compatibile con il continuo aumento degli infortuni sul lavoro"



I lavori al Formedil

Ricorreva ieri, 28 aprile, la Giornata Mondiale della Sicurezza e della Salute sul Lavoro, un'iniziativa di fondamentale importanza istituita nel 2003 dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL). Questa ricorrenza non rappresenta una semplice formalità, bensì un momento cruciale di riflessione globale sull'imperativo di prevenire infortuni e malattie professionali. Le statistiche dell'OIL continuano a evidenziare la necessità di un impegno costante per ridurre i rischi negli ambienti di lavoro, tutelando così il benessere dei lavoratori.

E proprio in questa occasione, il segretario generale della Confederazione Italiana Lavoratori **Luigi Minoia** sottolinea come "l'avanzo annuale dell'Inail, spesso superiore al miliardo di euro, non sia compatibile con il continuo aumento degli infortuni sul lavoro.

Solo nei primi due mesi di quest'anno – mette in evidenza il segretario Confil – si contano già 138 morti, di cui 37 in itinere, con un aumento del 16 per cento rispetto al 2024. In Puglia nel primo bimestre 2025 sono state 9 le vittime: è la terza regione maglia nera".

Un allarme senza fine che non trova soluzioni concrete. Contestualmente – fa notare Minoia citando i dati del bilancio Inail 2023 – "i fondi Inail accumulati nel conto di Tesoreria dello Stato superano i 41 miliardi di euro, in parte investiti in titoli di Stato".

Di qui la proposta della Confil che "ritiene necessario e urgente utilizzare questi fondi per migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza, attraverso l'assunzione di ispettori e l'investimento in programmi di prevenzione e formazione.

Formedil Foggia, l'Ente paritetico territoriale unificato per la formazione e la sicurezza per l'industria dell'edilizia ed affini ha celebrato il Work Safety – "Giornata Mondiale della Sicurezza e della Salute sul Lavoro" con un importante appuntamento di riflessione.

L'evento che la partecipazione di figure

del settore edile, tutte invitate a contribuire attivamente per promuovere ambienti di lavoro più sicuri.

Le sessioni di lavoro si sono articolate in diversi tavoli tematici: "Progettare la sicurezza", "Qualificazione delle imprese e premialità", "Cantieri e prevenzione" e "Dalla Scuola al Cantiere", momenti di confronto e approfondimento moderati dal giornalista **Micky De Finis**, hanno contribuito con la loro presenza il direttore del Formedil Foggia **Raffaele Mangino**, l'ingegnere **Massimo Lanotte** presidente Formedil Foggia e il vice presidente **Saverio Tango**.

"Promuovere la sicurezza sul lavoro si-

gnifica proteggere la dignità e i diritti fondamentali dei lavoratori garantendo che possano svolgere la propria attività in un ambiente che rispetti la loro integrità fisica e mentale- ha dichiarato nel suo intervento **Saverio Tango** vice presidente Formedil Foggia- Il mondo del lavoro è in continua evoluzione e con esso emergono nuove sfide per la sicurezza e la salute. L'introduzione di nuove tecnologie come l'automazione e l'intelligenza artificiale presenta sia opportunità che rischi, è fondamentale valutare attentamente l'impatto di queste innovazioni sulla sicurezza dei lavoratori adottando misure preventive adeguate. Altre sfide

importanti includono l'aumento delle forme di lavoro atipiche come il lavoro a distanza e il lavoro tramite piattaforme digitali che richiedono nuove strategie per garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori che operano al di fuori dei tradizionali contesti aziendali."

All'iniziativa hanno preso parte anche gli studenti delle classi IV° e V° dell'indirizzo CAT, costruzione ambiente e territorio dell'I.T.E.T. Notarangelo – Rosati – Giannone – Masi.

"Noi stiamo lavorando molto con la Formedil in termini di esperienze, cioè stiamo dando modo ai ragazzi di vivere tante esperienze perché le esperienze so-

no il fondamento del lavoro che loro faranno del futuro. Questa sinergia con la Formedil e il mondo della scuola, serve ed è fondamentale" ha dichiarato a *l'Attacco* la professoressa **Valeria Procaccini**, che ha aggiunto rammaricata "Il geometra come indirizzo purtroppo sta praticamente finendo, perché nonostante il nostro impegno e il nostro ribadire che il mondo del lavoro è aperto per i geometri continuano a non arrivare iscrizioni. Noi stiamo creando loro opportunità durante il percorso scolastico il modo che possano capire che poi c'è anche fuori, e creare questa continuità ma comunque mancano le iscrizioni".

ALL'INTERNO



Turismo a gonfie vele ma è allarme sui servizi L'appello degli albergatori

Il turismo pugliese si conferma in crescita. Al punto che è già fissato l'obiettivo della prossima stagione estiva e si punta a una crescita del 10%. Tuttavia ci sono anche diverse ombre e gli albergatori lanciano l'allarme sui servizi.

a pagina 2 **Fatiguso**

Primo piano | L'industria delle vacanze

La Puglia pronta per un'estate record «Il turismo crescerà del 10 per cento»

Le previsioni dopo Pasqua e il lungo ponte

di **Vito Fatiguso**

BARI La sensazione è che la prossima stagione estiva, per il turismo pugliese, porti risultati importanti. Anche perché il trend, soprattutto quello di aprile, supererebbe le due cifre grazie al fatto che Pasqua, a differenza dello scorso anno, è slittata da marzo al mese in corso. I numeri? Si punta al più 10 per cento, ma a patto che il territorio sappia rispondere in termini di qualità del servizio. È que-

sta la sintesi del settore che, agganciata la fase dell'attrattività, vuole portare a casa un risultato strutturale. Ovvero un sistema fatto di certezze negli standard dell'offerta e di partnership tra pubblico e privato. «Le previsioni - afferma Francesco Caizzi, presidente regionale di Federalberghi - sono incoraggianti e i test dei primi ponti di aprile vanno in questa direzione. Da quello che è il nostro osservatorio i mesi di gennaio e febbraio non sono andati benissimo, ma poi la situazione do-

vrebbe essere ripartita e per l'estate puntiamo a una crescita del dieci per cento».

Il punto è che i soli numeri non sono sufficienti a misurare l'effetto Puglia trendy. Nelle



rilevazioni dello scorso anno, infatti, figurano le locazioni turistiche con quasi un milione di attivi e 3,1 milioni di presenze. Il dato quindi ha influenzato inevitabilmente le percentuali finali: se l'alberghiero è cresciuto tra il 5,6 e il 7,4% (arrivi e presenze), l'extralberghiero tra il 9,2% e il 7,5%, le locazioni turistiche hanno toccato indici fuori parametro tra il 33,5% e il 25%. «Questo fenomeno - prosegue Caizzi - è destinato a proseguire fino a quando le statistiche non si stabilizzeranno con l'emersione degli operatori che non rispettano le regole. Ma ciò che va subito affrontato è il salto di qualità dei servizi. Qualche giorno fa ero in una città del Nord barese e personalmente ho assistito a turisti che chiedevano e non trovavano toilette pubbliche. Sono cose che non fanno bene all'immagine della Puglia. Stesso discorso per l'igiene pubblica, l'apertura delle spiagge (da agevolare con l'avvio di un regole semplificate per i mesi meno affollati) e i trasporti. Va definita una programmazione comune tra pubblico e privato».

«Dal Gargano al Salento, come in Valle d'Itria o nella

Bat - aggiunge Massimo Salomone, coordinatore del gruppo turismo di **Confindustria Puglia** - le strutture che hanno aperto stanno lavorando a pieno ritmo. Il flusso, anche in vista dell'1 maggio, sta dando buoni frutti con l'incoming degli stranieri. Cosa succederà a giugno? Ci aspettiamo grandi numeri di pari passo al trend dei voli dall'estero visto che già ci sono prenotazioni importati da operatori del Nord Europa con il low cost. Ciò che non possiamo trascurare è il servizio di qualità. Lo scorso anno Confindustria ha sollecitato un maggior intervento delle società di trasporto ferroviario in modo da supportare la richiesta dei viaggiatori e per l'anno in corso Trenitalia ci ha informato che sulla linea tra Bari e Monopoli saranno implementare corse aggiuntive nelle ore serali. È un primo passo che spero venga replicato anche dalle altre realtà del trasporto ferroviario regionale».

Dello stesso avviso Giancarlo De Venuto, presidente di Assoturismo-Assohotel Confesercenti Puglia, convinto che il futuro passi da un'alle-

anza seria sui temi delle partnership. «La situazione, in particolare per i movimenti con l'estero, mostra già una certa vitalità. Ciò che invece dovrà essere affrontato - sostiene De Venuto - è la reazione del mercato interno. Il potere d'acquisto delle famiglie italiane è sempre più risicato e, anche negli ultimi ponti, abbiamo riscontrato una certa difficoltà nello spostarsi verso la Puglia a causa dei prezzi alti di treni, bus e aerei». Altro aspetto da organizzare è quello degli eventi. «Le iniziative che tendono a richiamare turisti e appassionati - conclude De Venuto - sono prioritarie. Basti prendere in considerazione il coraggio di aver riportato a Lecce il Giro d'Italia. Il movimento crea benessere per l'intera collettività e le polemiche sui costi per sistemare le strade sono pretestuose. Bene ha fatto la sindaca Adriana Poli Bortone a scommettere su tale iniziativa. Una ultima riflessione è per la collaborazione: siamo un una fase dove non si può sbagliare e noi operatori privati dobbiamo avere la possibilità di indicare la strada da seguire anche grazie alle Dmo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il fatto

Il test superato di primavera



La Puglia ha superato brillantemente il primo test turistico con Pasqua e i super ponti del 25 aprile. Molto incoraggianti le previsioni anche per i ponti del 1 maggio

Numeri importanti a luglio e agosto



Gli operatori del settore guardano con grande ottimismo alla stagione estiva. Alberghi, masserie, agriturismi e alloggi extralberghieri fanno registrare già numeri importanti



Francesco
Caizzi
Ora serve
il salto
di qualità
dei servizi



Massimo
Salomone
Dal Salento
al Gargano
si lavora a
pieno ritmo



Giancarlo
De Venuto
A Lecce
il Giro
d'Italia
attrattore



Il fenomeno Nella foto gruppi di turisti davanti alla Basilica di Santa Croce a Lecce

Transizione 4.0, rebus sulla comunicazione dei crediti d'imposta

Incentivi. Il Mimit accelera sul decreto con le istruzioni per superare l'incertezza segnalata dalle aziende alle prese con il tetto di 2,2 miliardi

Carminé Fotina
ROMA

Ultimissimi mesi per sfruttare la spinta agli investimenti dei piani Transizione 4.0 e 5.0. Tra ostacoli di natura varia, i due programmi che da qualche anno costituiscono un punto centrale della politica industriale vanno verso la naturale scadenza: il 31 dicembre si chiude, a meno di proroghe nella prossima legge di bilancio, l'operatività dei crediti di imposta 4.0 mirati alla digitalizzazione mentre la revisione del Pnrr in arrivo potrebbe archiviare già tra fine maggio e giugno l'era degli incentivi 5.0 che associano anche obiettivi di efficienza energetica.

Le comunicazioni sul 4.0

Nel caso di Transizione 4.0, il paradosso è che le imprese attendono ancora un decreto direttoriale che dovrebbe aggiornare le procedure di comunicazione dei crediti d'imposta. Il ministero delle Imprese e del made in Italy (Mimit), da quanto ricostruito, è ancora al lavoro e potrebbe raccordarsi a breve con l'agenzia delle Entrate per sbloccare il provvedimento. Ricapitolando, tutto deriva dall'ultima legge di bilancio che ha fissato un tetto massimo di 2,2 miliardi di euro per concedere l'agevolazione su investimenti effettuati nel corso del 2025 oppure entro il 30 giugno 2026 a condizione che entro il 2025 sia versato un acconto pari ad almeno il 20 per cento. Per consentire il rispetto del limite di spesa, ogni impresa beneficiaria è tenuta a trasmettere telematicamente al Mimit una comunicazione con l'ammontare delle spese sostenute e il relativo credito d'imposta maturato.

Il problema è che il decreto direttoriale che deve specificare contenuto, modalità e termini di invio delle comunicazioni, come detto, non è ancora pronto e sono diverse le imprese che segnalano una situazione di evidente incertezza su come procedere. Un vuoto regolamentare che tuttavia secondo il ministero sarà colmato a breve perché la definizione sarebbe ormai imminente o quasi.

Il basso assorbimento del 5.0

Un discorso ben diverso va fatto per Transizione 5.0. Qui il pro-

blema come noto è differente: la misura - per ritardi attuativi, complicazioni procedurali e vincoli tecnici imposti dalla Commissione europea - non ha funzionato e l'assorbimento complessivo è fermo al 12,5% dei 6,23 miliardi stanziati a valere sul Pnrr. Gli ultimi dati pubblicati sul portale del Gestore dei servizi energetici segnalano crediti d'imposta per poco meno di 780 milioni di euro, di cui oltre 752 prenotati per progetti non ancora

completati e solo 26 milioni utilizzati per progetti completati. Il cambio di passo, dopo una serie di semplificazioni e il potenziamento del beneficio introdotto con l'ultima legge di bilancio, c'è stato e da febbraio si è viaggiato a un ritmo di quasi 170 milioni al mese mentre nella prima fase del provvedimento le risorse prenotate o utilizzate superavano a fatica i 70 milioni mensili.

Verso la riprogrammazione

Eppure quest'accelerazione non sarà sufficiente a evitare la riprogrammazione di buona parte delle risorse nell'ambito della revisione complessiva del Pnrr che il governo sta discutendo con la Commissione europea. Va considerato infatti che Transizione 5.0 finanzia investimenti da completare entro il 31 dicembre 2025 e con l'attuale trend a fine piano avanzerebbero tra 3,5 e 4 miliardi di euro. I contratti di sviluppo finalizzati a progetti per la doppia transizione digitale ed energetica restano la principale opzione di politica industriale verso la quale convogliare le risorse che risulteranno inutilizzate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ancora in attesa di un provvedimento attuativo previsto dall'ultima legge di Bilancio

Accelera Transizione 5.0 al ritmo di 170 milioni al mese ma non basta per evitare la riprogrammazione

Sicurezza sul lavoro, trattamento premiale per le aziende in regola

La riforma in arrivo

Il governo punta a limitare la responsabilità al dolo e alla colpa grave

Giovanni Negri

Si stringono i tempi per la arrivare a una proposta di riforma penale delle misure a tutela della sicurezza del lavoro. In campo da un anno c'è un gruppo di lavoro istituito al ministero della Giustizia e coordinato dal vicesegretario Francesco Paolo Sisto (Forza Italia). Ieri Sisto ha annunciato che il testo è ormai in dirittura di arrivo. Quanto ai contenuti il provvedimento punta a un cambiamento di paradigma. «Vogliamo propendere, dopo una serie di utili audizioni – evidenzia Sisto –, verso un modello più orientato a parametri di prevenzione che incaponito sulla sanzione: quest'ultima arriva sempre troppo tardi, quando ormai il fatto è accaduto, il pregiudizio si è verificato. E spesso, purtroppo, irrimediabilmente».

Intenzioni che dovrebbero trovare una concretezza maggiore nella definizione di proposta per una nuova fattispecie di reato di «omicidio sul lavoro» che conterrà specifiche aggravanti per chi non adempie ai fondamentali obblighi di prevenzione.

Ma novità significative potrebbero riguardare non solo le persone fisiche ma anche le imprese. Dove la chiave di volta che sorreggerebbe l'intervento è nella rivisitazione del decreto 231 che da tempo attribuisce alle imprese la responsabilità per i reati anche solo colposi commessi in violazione delle norme a tutela del lavoro.

In particolare a venire rafforzata, ma è un obiettivo che riguarda an-

che l'intervento di riforma dell'intero decreto 231 sul quale pure è al lavoro una commissione ministeriale guidata dal magistrato Giorgio Fidelbo, sarebbe l'efficacia dei modelli, la loro forza esimente. Per cui, di fronte a un'impresa che ha adottato i modelli organizzativi più avanzati in materia di prevenzione, li ha poi adottati e attuato una puntuale attività di verifica e aggiornamento degli stessi (magari aderendo alle linee guida elaborate in sede nazionale dalle associazioni di categoria) potrebbe scattare un trattamento premiale, circoscrivendo la responsabilità al dolo e alla colpa grave.

Resterebbe invece saldo l'obbligo di risarcimento del danno, ma l'impresa con le carte in regola potrebbe



La proposta del gruppo di lavoro coordinato dal viceministro Sisto non tocca l'obbligo di risarcimento del danno

non essere più assoggettata a quel reticolo sanzionatorio che, anche in fase interdittiva, oggi colpisce le aziende non solo con misure assai rilevanti sul piano economico ma anche con interventi che possono condurre alle soglie della chiusura.

Un'elaborazione giuridica ormai matura che comunque non potrà dimenticare che, come sottolineato dal decreto istitutivo del gruppo di lavoro del ministero, a contribuire alla sicurezza sul lavoro concorre una pluralità di fattori non solo di diritto penale, tra i quali «l'aggiornamento continuo, la formazione di una coscienza diffusa di responsabilità, l'accurata vigilanza e sorveglianza sui posti di lavoro, precise regole di comportamento e una stretta collaborazione tra lavoro e ricerca».

CNEL

In aumento gli infortuni mortali sul lavoro

I casi mortali di infortunio denunciati all'Inail sono aumentati del 4,7% tra il 2023 e il 2024, da 1.029 a 1.077. A crescere maggiormente sono quelli in itinere (da 239 a 280) mentre quelli in occasione di lavoro aumentano di 7 casi (da 790 a 797). Il dato emerge dal XXVI Rapporto Cnel sul mercato del lavoro rilanciato ieri, in occasione della giornata mondiale sulla salute e sicurezza sul lavoro. Gli infortuni nel corso del 2024 sono invece in calo (-3.453, pari a -0,7%). In particolare, le 8mila denunce di infortuni avvenuti in occasione di lavoro sono in calo del 19%, mentre crescono del 5% quelle relative a infortuni in itinere, avvenuti nel tragitto tra casa e posto di lavoro (+5%). Un calo del 2% degli infortuni in occasione di lavoro ha interessato l'Industria e servizi (dove si concentrano il 90% degli infortuni) e l'Agricoltura (-1,8%), mentre per i dipendenti del Conto Stato restano a livello del 2023 (+0,1%). Aumentano le denunce per malattia professionale (+15.745), pari al 21,60%, dopo che già nel 2023 erano state +12mila (quasi il 20%).

—G.Pog.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alta velocità: 400 chilometri di nuove linee e la sfida di Sncf

Ferrovie. Dal 2030 si assisterà a un incremento del 30% della popolazione raggiunta dai servizi veloci mentre sul mercato ci saranno anche i francesi

Marco Morino

Oggi, in Italia, l'alta velocità ferroviaria è al centro di molte polemiche per i disservizi causati da guasti e malfunzionamenti vari sulla rete. Nel report di Europa Radicale, presentato lo scorso gennaio al ministero dei Trasporti, emerge un dato allarmante: tra ottobre e dicembre 2024, oltre il 70% dei 22.865 treni ad alta velocità monitorati ha accumulato ritardi. È il risultato di un sistema sovraccarico che richiede interventi strutturali. Ma tra cinque anni lo scenario dell'alta velocità potrebbe essere molto diverso dall'attuale: nel 2030, 11.200 cantieri aperti lungo i binari italiani per migliorare la capacità della rete e ridurre l'impatto dei disservizi sui

d'Europa, ma anche una delle più antiche: «Stiamo perciò lavorando per estendere l'alta velocità nelle diverse zone del Paese, migliorando l'accessibilità e infatti 700 dei 1.200 cantieri presenti riguardano lo sviluppo dell'infrastruttura». Rete ferroviaria italiana (Rfi) stima che nel 2029 si registrerà, rispetto a oggi, un incremento del 30% della popolazione raggiunta dai servizi Av, per arrivare a +48% nel 2034. Per centrare questi obiettivi, il gruppo Fs, nel piano strategico 2025-2029, ha pianificato 60 miliardi di investimenti per la sola infrastruttura ferroviaria, finanziati anche con i fondi del Pnrr.

Lavori che puntano a garantire una mobilità sempre più affidabile e con un impatto tangibile: riduzione dei tempi di percorrenza, au-

Tra i cantieri destinati a cambiare la mobilità in Italia spiccano la Brescia-Verona-Padova, il Passante Av di Firenze e la Napoli-Bari. I passeggeri saliranno da 65 a 80 milioni l'anno

viaggiatori, saranno chiusi o prossimi alla chiusura.

Dal 2030 in poi entreranno progressivamente in funzione circa 400 chilometri di nuove linee, che porteranno l'estensione complessiva della rete Av, dagli attuali 1.097 chilometri, a circa 1.500, collegando aree del Paese mai raggiunte in precedenza dall'alta velocità.

Inoltre, gli operatori in competizione saliranno da due a tre: alle Frece di Trenitalia (gruppo Fs) e ai treni della compagnia privata Ntv-Italo (Agv e Pendolino Evo) si aggiungeranno i nuovi Tgv-M di Sncf, le ferrovie statali francesi. L'ingresso dei francesi sul mercato italiano è previsto nel 2027 con un investimento di 800 milioni di euro. La flotta di Sncf sarà composta da 15 Tgv-M a due piani: una novità per l'Italia, perché i convogli a doppio piano sono impiegati nel trasporto regionale. Il Tgv-M, che sul mercato italiano si presenterà con il marchio low cost Ouigo, è frutto di una progettazione durata oltre vent'anni e dichiara circa 400 innovazioni tecnologiche. Secondo l'economista dei Trasporti Andrea Giuricin, docente dell'Università Milano Bicocca, «il mercato italiano dell'alta velocità ferroviaria dovrebbe salire dagli attuali 65 milioni di passeggeri l'anno ad almeno 80 milioni entro il 2030». Andiamo con ordine.

I progetti in corso

La rete ferroviaria italiana, spiega l'amministratore delegato del gruppo Fs Stefano Donnarumma, rappresenta una delle migliori

mento della puntualità ed elevati standard di sicurezza. Osserva Giuricin: «Con il potenziamento e l'aggiornamento tecnologico della rete, per esempio attraverso l'installazione del sistema Ertms lungo le principali direttrici e nei grandi nodi urbani, ci saranno più treni in circolazione con un distanziamento regolare e cadenzato, trasformando l'alta velocità in una metropolitana a cielo aperto. Con una rete più moderna ed efficiente anche la puntualità dovrebbe sensibilmente migliorare».

In Italia, tra i progetti che cambieranno la rete entro i prossimi cinque anni, si segnalano: l'alta velocità Brescia-Verona-Padova, il Passante Av di Firenze, la linea Av Napoli-Bari, il Terzo valico Genova-Milano e il tunnel ferroviario del Brennero tra Italia e Austria, tra i più lunghi del mondo. L'alta velocità Brescia-Verona-Padova è un'opera chiave per l'espansione a Est della rete. Il Passante Av di Firenze con la nuova stazione Belfiore prevede la costruzione di una linea sotterranea con due gallerie parallele. L'opera permetterà la separazione dei flussi dei treni a lunga percorrenza da quelli regionali: un sollievo per la stazione di Santa Maria Novella, nella quale transitano oltre 400 treni al giorno, mentre i tempi di percorrenza sulla Roma-Milano si accorceranno. Con la linea Av Napoli-Bari, il collegamento tra le due città sarà percorso in due ore, contro le circa quattro attuali, mentre quello tra Roma e Bari in tre ore, con un risparmio di circa due.



Il nuovo operatore. Il Tgv-M di Sncf (ferrovie francesi) debutterà in Italia nel 2027: farà concorrenza a Frecciarossa (Fs) e Italo

Lo sviluppo dell'Alta velocità ferroviaria in Italia e in Europa

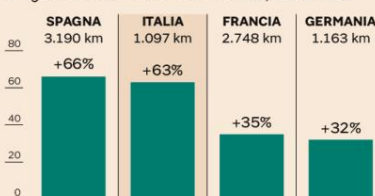
Alcune linee Alta velocità ferroviaria in costruzione nella Ue

LINEE IN COSTRUZIONE IN ITALIA ED EUROPA
LINEE ITALIANE GIÀ ESISTENTI



LO SVILUPPO DELL'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA NELLA UE

Lunghezza tratte in km e incremento %, 2013-2023



* Salerno-Reggio Calabria; ** Trenitalia; *** Nuovo trasporto viaggiatori; **** Sncf, ferrovie statali francesi. Fonte: Eurostat; Webuild

LA FLOTTA

Numero di treni per tipologia



Flotte e quote di mercato

Anche le flotte subiranno un'evoluzione nei prossimi cinque anni, sulla spinta dei processi di rinnovamento e ampliamenti varati da ciascuna compagnia. Giuricin stima, nel 2030, una crescita di circa il 20% del numero di treni ad alta velocità rispetto ai valori attuali. Oggi, Trenitalia dispone di 144 Frecciarossa. Alla fine del piano strategico 2025-2029, grazie a un investimento di oltre 1,3 miliardi di euro (che include l'acquisto di numerosi Etr 1000 destinati anche all'estero), la flotta Frecciarossa in Italia conterà 161 convogli: 17 Frece in più. La flotta del concorrente privato Ntv-Italo conta al momento 51 treni. Tra cinque anni, la flotta di Italo salirà a quota 63 treni: 12 in più. Poi, ci saranno i 15 Tgv-M di Sncf, dove M sta per modularité: il numero delle carrozze (da 7 a 9) può essere modificato in base alle esigenze, anche nell'imminenza della partenza, con la prima classe che può diventare una seconda classe. Anche l'interno del treno potrà essere riconfigurato. In definitiva, nel 2030 la flotta complessiva dei treni Av in Italia dovrebbe salire dagli attuali 195 convogli a 239 (+22%).

L'aspetto forse più interessante

riguarda la configurazione di questi treni. Spiega Giuricin: «I Frecciarossa di Trenitalia offrono 458 posti; gli Agv e i Pendolino Evo di Italo, rispettivamente, 462 e 472 posti. Il Tgv-M a due piani di Sncf offre 740 posti. Questo fornisce un indizio sul modello di business dei francesi, che potrebbe essere molto simile a quello già sperimentato in Spagna. Un treno low cost, con molti posti e a bassa frequenza, cioè con un numero di corse inferiore a quelle offerte quotidianamente da Trenitalia e Italo. In parte potremmo anche assistere a una riduzione dei prezzi, in virtù della maggiore concorrenza».

I francesi dichiarano di puntare a una quota di mercato del 15% nel 2030, equivalente a circa 10-12 milioni di passeggeri l'anno su una stima di almeno 80 milioni di viaggiatori. Oggi, i passeggeri trasportati dall'alta velocità in un anno sono stimati in circa 65 milioni: circa 23 milioni sono di Italo (35%) e oltre 42 milioni di Trenitalia (65%). Conclude Giuricin: «L'alta velocità è un mercato che ci sorprenderà: grazie all'aumento dei servizi e delle linee, ci sarà molta domanda aggiuntiva rispetto a oggi, anche il 40% in più».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Anche Italo e Trenitalia (Fs) hanno in programma forti investimenti per l'acquisto di nuovi treni