

Un treno in corsa

di Antonella Pellegrini

Le strategie ministeriali e i fondi stanziati sono un forte traino per il mercato ferroviario. Quali sono le novità in tal senso? E cosa dovremmo aspettarci nel medio e lungo termine? In queste pagine qualche dato su un settore che ha buone potenzialità di sviluppo nel nostro Paese e dove l'avvio di nuovi progetti rappresenta un'occasione per rilanciare l'attività manifatturiera italiana

Nella pesante congiuntura economica che il nostro Paese sta vivendo, è importante affacciarsi anche ad ambiti differenti rispetto a settori ormai maturi e guardare ad altri contesti che hanno maggiori prospettive di sviluppo nel medio e lungo periodo.

Uno tra questi è il settore ferroviario e del trasporto urbano su rotaia, dove sarebbero necessari importanti investimenti per colmare il gap infrastrutturale italiano rispetto agli altri Paesi e dotare anche il Mezzogiorno di reti di trasporto adeguate agli standard del Centro-Nord dell'Italia e a quelli europei. Ed è anche auspicabile intervenire sul trasporto urbano, fornendo le città di reti di sistemi di trasporto su rotaia, metropolitane pesanti, leggere e tramvie, proprio come quelle delle altre città europee. Questo, ovviamente, in un'ottica a lungo termine, che comprende anche l'esigenza sempre più incalzante di favorire il trasporto delle merci su rotaia e di conseguenza rispondere alle esigenze di ridurre i costi del trasporto, l'inquinamento e gli incidenti dovuti al trasporto su strada. L'avvio di progetti imponenti rappresenta poi l'occasione per rilanciare l'attività manifatturiera italiana in questo settore.



I fondi stanziati. Come spesso succede, sono le strategie ministeriali - e con esse i finanziamenti - a trainare il mercato. Quali sono le novità in tal senso? Cosa dovremmo aspettarci nel medio e lungo termine? Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti stabilisce la strategia globale per la rete ferroviaria italiana e determina i finanziamenti.

Nel 2007 il governo ha approvato una legge-quadro per il periodo 2007-2011 che è stata sviluppata dal Gruppo Ferrovie dello Stato (Gruppo FS), per cercare di arginare le perdite (quasi 2 miliardi di euro nel 2006) e per definire i livelli di investimento necessari a fronteggiare l'aumento del traffico. Il piano prevede una notevole riduzione del personale e un aumento della produttività, e sono incluse proposte di finanziamento per le infrastrutture (16 miliardi di euro); servizi passeggeri regionali (10.3 miliardi di euro); servizi passeggeri a lunga percorrenza (1.3 miliardi di euro); servizi merci (850 milioni di euro). I dettagli dei contributi finanziari nel periodo del contratto di servizio con il Gruppo FS sono stati resi noti nell'ottobre del 2007 in seguito all'analisi da parte del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE). Questo prevede investimenti statali pari a 26.1 miliardi di euro nella rete ferroviaria per il periodo 2007-2011. Gli investimenti sono suddivisi in dettaglio come segue: Linee Alta Velocità/Alta Capacità (8.4 miliardi di euro); ammodernamento linee tradizionali (16.7 miliardi di euro); ammodernamento segnalamenti e altre tecnologie (1 miliardo di euro).

Il mondo ferroviario in fiera Dall'8 al 10 giugno vanno in scena al Lingotto Fiere di Torino due eventi internazionali dell'industria ferroviaria e della galleria: **Expo Ferroviaria e InterTunnel**. Nonostante l'ampliamento dell'area espositori rispetto al 2008, **Expo Ferroviaria ha già quasi registrato il tutto esaurito e sono pochi gli spazi ancora disponibili**. Anche per questa edizione, non manca il patrocinio dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e il supporto dalla Regione Piemonte, GTT Gruppo Torinese Trasporti, CIFI Collegio Ingegneri

EXPO Ferroviaria 

INTER tunnel 
9ª Esposizione Internazionale della 2010 Galleria

Ferroviari Italiani, SIG Società Italiana Gallerie ed LFT Lyon Turin Ferroviaire, e di FS Ferrovie dello Stato che per la prima volta ha anche un grande spazio espositivo a disposizione. Tra le novità del 2010, l'allestimento di un'ampia 'area binari', che prevede cinque vere sezioni di binario sopra le

quali presentare in un contesto reale attrezzature, veicoli strada-rotaia, veicoli per l'ispezione ed attrezzature specializzate, sistemi per passaggi a livello e sistemi di elettrificazione aerea. Le oltre 300 aziende provenienti da 15 Paesi, già iscritte a febbraio ad EXPO Ferroviaria, coprono quattro categorie: materiale rotabile, infrastruttura, interni per veicoli, informazione passeggeri. Per InterTunnel, invece, tra i circa 60 espositori provenienti da 11 Paesi, le aziende leader nella tecnologia hi-tech e nella fornitura di attrezzature per la costruzione di gallerie hanno confermato la loro presenza. **Le due manifestazioni sono organizzate da Mack Brooks Exhibitions.**





Nel marzo 2009 il Cipe ha stanziato 17.8 miliardi di euro per finanziare nuove infrastrutture, incluso 2.8 miliardi di euro per la tratta Treviglio-Brescia della linea alta velocità/alta capacità (AV/AC), Milano-Venezia, per le linee AV/AC Milano-Genova e Bologna-Firenze, e per la linea La Spezia-Parma; 1.3 miliardi di euro per il ponte ferroviario/stradale sullo Stretto di Messina; 1.5 miliardi di euro per le metropolitane di Bologna, Brescia, Cagliari, Catania, Milano, Parma e Roma. Il 22 settembre 2009, invece, è stata approvata una legge finanziaria con la quale FS riceverà 2.3 miliardi di euro nel 2010 e poco meno nel 2011, più 185 milioni di euro all'anno dal 2010 al 2012 per continuare i lavori dei progetti delle linee alta velocità/alta capacità.

Servizi sovvenzionati. Il governo provvede a sovvenzionare due tipi di servizi passeggeri: i servizi a lunga percorrenza e i servizi regionali. I servizi a lunga percorrenza considerati di interesse nazionale, ma non sono enumerativi: sono soprattutto servizi notturni che collegano le città più ricche del nord con quelle più povere del sud.

I servizi regionali, effettuati sia da Trenitalia sia da ferrovie locali, coprono solamente circa il 35% del costo delle tariffe. Sin dal 2000 per questi servizi il governo ha pagato alle regioni 1.4 miliardi di euro all'anno. Diverse regioni aggiungono i loro finanziamenti per consentire di migliorare i servizi. Questa somma non è indicizzata all'inflazione ed è diventata insufficiente, portando governo e regioni a trattare annualmente per nuovi finanziamenti. Nel 2009 il governo italiano ha conferito 480 milioni di euro in più alle regioni, legando però tale finanziamento alla loro sottoscrizione di un contratto della durata di 12 anni con Trenitalia, escludendo così concorrenza per servizi regionali in futuro. Solo il Piemonte ha rifiutato di firmare il contratto con Trenitalia mettendo a gara i suoi servizi.

Libero accesso all'infrastruttura. La rete ferroviaria italiana è stata liberalizzata nel giugno 2000 in conformità alle direttive dell'UE. Di conseguenza, alcune delle 20 ferrovie locali in Italia hanno acquistato la licenza per il libero accesso all'infrastruttura per utilizzare i propri treni merci al di fuori della loro rete. Gli operatori merci, incluse alcune società straniere, rivestono anche un ruolo di sviluppo, specialmente nel mercato oltre confine. Due società passeggeri progettano di iniziare l'attività in un prossimo futuro. L'autorità regolatrice ferroviaria in Italia è l'Ufficio Regolamentazione del Servizio Ferroviario (Ursf). Sebbene indipendente, i suoi poteri sono assai limitati rispetto a quelli di analoghi enti in altri Paesi europei. Nel maggio del 2008 il governo ha istituito un'agenzia per la sicurezza ferroviaria indipendente dalle FS, ruolo fino ad allora svolto dall'ente per la Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie (Cesifer). La sede centrale dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (www.ansf.it) è a Firenze. Le prove e i controlli del materiale rotabile vengono effettuate presso il Centro di Dinamica Sperimentale di Osmannoro, vicino a Firenze.

Progetti europei. L'Italia è coinvolta in tre progetti prioritari che evidenziano la politica dei trasporti a lungo termine in Europa. Il primo, Lione-Torino-Venezia-Trieste, costituisce parte del 'Corridoio Europeo V (Lisbona-Kiev)' e include il progetto del tunnel tra Lione e Torino per attraversare le Alpi. Berlino-Palermo, invece è parte del 'Corridoio Europeo I' e include il progetto della Galleria di Base del Brennero (BBT) tra Fortezza e Innsbruck. Il raddoppio della tratta Bologna-Verona (114 km) è stato completato nell'estate del 2009. Alcune tratte della Messina-Palermo sono ancora a semplice binario. Infine, si segnala il 'Corridoio intermodale merci Genova-Rotterdam'. Con lo sviluppo della rete Alta Velocità/Alta Capacità, l'Italia sta avendo un ruolo chiave nell'introduzione del sistema di segnalamento European Rail Train Management System (ERTMS).

READERSERVICE@FIERAMILANOEDITORE.IT
EXPO FERROVIARIA N.32 - INTERTUNNEL N.33