

Investimenti e sviluppo

Alta Velocità, TPL, competitività, tecnologia: ecco le strade (ferrate) per crescere



ASSIFER
 Associazione Industrie Ferroviarie
 Federazione ANIE - Confindustria

Viale Vincenzo Lancetti, 43
 20158 Milano
 Tel. 02.3264303 / 262
 Fax 02.3264212
 E-mail assifer@anie.it
www.assifer.it - www.anie.it

Marco Galimberti

Il piano industriale, presentato dal Gruppo Ferrovie dello Stato, per il periodo 2014-2017 prevede investimenti per circa 17 Mld per le infrastrutture e circa 7 Mld per il trasporto passeggeri. Numeri certamente significativi per un settore dal forte valore anticongiunturale come quello delle infrastrutture. I corridoi TEN-T, le vie di collegamento tra le maggiori città e porti dell'Europa orientale, prevedono un programma strategico definito da tempo. Ora è indispensabile implementare tutte le attività connesse all'avvio delle opere anche per scongiurare revisioni della spesa pubblica e dunque il rischio di rallentamento nella realizzazione delle opere stesse. Si tratta di progetti assolutamente importanti, soprattutto per il Sud Italia. Come **ANIE Assifer** abbiamo registrato una flessione del fatturato del comparto nel 2013, mentre nel 2014 abbiamo rilevato un incremento dei volumi; il trend è proseguito anche nel 2015, con ricadute positive su tutta l'industria del settore.

Interventi strategici per AV e TPL
 Negli ultimi anni il traffico passeggeri ha subito radicali mutamenti, sia dal punto di vista dei numeri che delle abitudini degli utenti. I maggiori operatori dell'Alta Velocità hanno incrementato gli investimenti proprio in considerazione del forte aumento

del traffico passeggeri. Dal 2011 al 2015 l'offerta è aumentata del 50%. Da circa 80.000 treni-km/giorno a circa 120.000 treni-km/giorno. Ancora più rilevante è stato l'aumento della domanda, da circa 22 Mln pass-km/giorno del 2011 a circa 34 Mln pass-km/giorno del 2015. Il motivo di tali aumenti è da ricercarsi sia nelle scelte del tipo di trasporto, oggi molto diversificate, sia nell'aumento della domanda e nella molteplicità di servizi ferroviari. Discorso diverso purtroppo per il Trasporto Pubblico Locale che invece è ancora in grande sofferenza. Riformare il TPL significa pianificare il rinnovamento del parco materiale rotabile per il trasporto regionale attraverso la programmazione dell'acquisto di oltre 1.000 treni per sostituire progressivamente i mezzi che sono in esercizio da oltre 25 anni e che sono arrivati a fine vita. I problemi relativi all'inquinamento ambientale nei grandi centri urbani e relativi hinterland devono trovare soluzioni con appositi strumenti legislativi che favoriscano e incentivino il trasporto di massa attraverso ferrovie e metropolitane. Terentitalia alla fine del 2015 ha lanciato una gara per l'acquisto di 500 nuovi treni nell'arco di 6/9 anni. Oggi i "pendolari" che utilizzano il trasporto su ferro sono circa 3 Mln e le risorse per abitante per il TPL in Italia sono pari a circa 35€ (per ricavi da traffico e da corrispettivi), mentre in altri Paesi europei come Germania e Francia, le risorse superano i 50-60€ per abitante.

Le ricadute positive degli investimenti

Il settore ferroviario è caratterizzato da operazioni di acquisizione/vendita di asset da parte sia di grandi gruppi industriali sia di medie piccole imprese. Questo fenomeno rappresenta un'opportunità imprenditoriale e a livello mondiale un mercato con grandi prospettive di crescita. In Italia esistono realtà industriali connotate da forti competenze tecnologiche che hanno favorito la crescita del comparto, soprattutto in ambito internazionale. Purtroppo il settore industriale del

materiale rotabile ha subito la chiusura di parecchi siti produttivi proprio nel nostro Paese negli ultimi 10-15 anni. Oggi sembra esserci maggiore attenzione da parte delle Istituzioni verso questo settore: nella Legge di Stabilità 2016 sono contenute disposizioni per facilitare il rinnovo di mezzi per il trasporto pubblico locale attraverso la costituzione di una o più società che acquistino il materiale rotabile da destinare alle Regioni in relazione alle necessità di gestione del servizio. La costituzione di una ROSCO (Rolling Stock Company), sul modello di quanto fatto da altri Paesi europei, consentirebbe di accelerare e razionalizzare il rinnovamento e l'ammmodernamento del parco rotabile. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrebbe emanare a breve i decreti attuativi, per regolare modalità e procedure. Infine, affinché si possa favorire lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto anche in Italia, occorrerebbe favorire la reciprocità nell'apertura dei mercati. Alcuni Paesi europei hanno messo in atto misure protezionistiche dei loro distretti industriali ferroviari, precludendo la possibilità di competere sui loro mercati interni. Questa mancanza di reciprocità crea indubbi vantaggi per i competitor esteri dell'UE che entrano sul mercato italiano, a danno delle società con insediamenti industriali sul territorio nazionale. Sono necessari provvedimenti per riequilibrare lo scenario competitivo.

Il valore del sistema ferroviario nazionale

Il sistema ferroviario italiano è uno dei più importanti in ambito europeo e l'industria ferroviaria nazionale ha contribuito in maniera determinante con la propria competenza tecnologica a realizzare sia l'infrastruttura che il parco rotabile oggi in esercizio. Le imprese nel settore ferroviario hanno inoltre dimostrato di poter competere quanto fatto finora, da un lato puntando sull'intermodalità, dall'altro sul potenziamento delle infrastrutture ferroviarie. La creazione di infrastrutture di connessione e raccordo tra ferrovie e porti, interporti e aeroporti, per trasferire gran parte del trasporto merci dalla gomma al ferro, può contribuire sensibilmente alla sostenibilità ambientale, alla razionalizzazione della logistica trasportistica ed alla riduzione del traffico su strada, che genera una serie di costi indiretti rilevanti. Quanto alle infrastrutture ferroviarie, la rete di RFI ha un'estensione di circa 17.000 km di linee, delle quali circa 5.000 non sono ancora elettrificate; occorre quindi sviluppare investimenti in elettrificazione delle linee, supervisione e segnalamento e realizzare investimenti sulla rete per aumentare frequenza, capacità e velocità di trasporto. ■

1. Tratto ferroviario ad Alta Velocità



© leStrade

ASSOCIAZIONE ANIE/ASSIFER

4/2016