

Rete ferroviaria, solo negli ultimi
anni l'Italia è stata al passo degli
altri Paesi europei

Estratto da

2009

SECONDO RAPPORTO
SULLE INFRASTRUTTURE IN
ITALIA

Volume I

29 maggio 2009 – 1^a edizione

2.2 – Rete ferroviaria, solo negli ultimi anni l'Italia è stata al passo degli altri Paesi europei

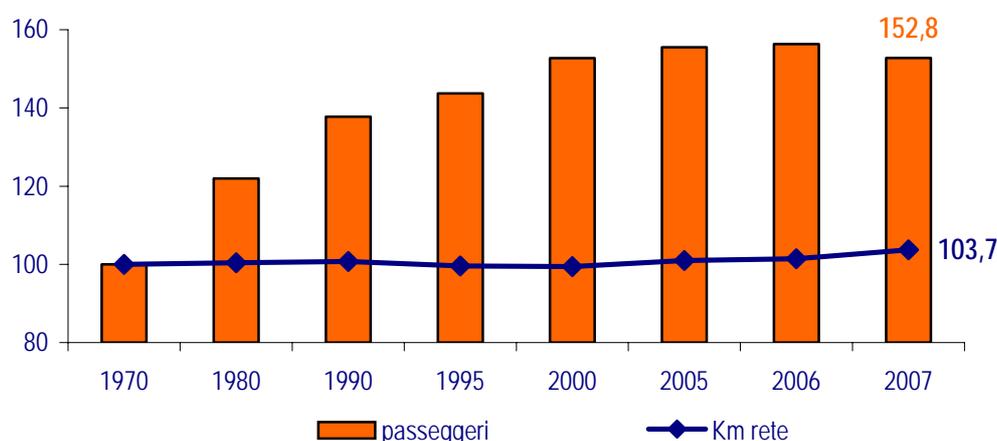
Alla dinamica di crescita assai limitata delle autostrade, sarebbe stato lecito aspettarsi uno sviluppo robusto della rete ferroviaria, che può rappresentare, a certe condizioni, un'alternativa al trasporto su gomma.

Purtroppo ciò non è avvenuto.

2.2.1 La rete ferroviaria convenzionale

Nel 2007 l'Italia disponeva di 16.667 km di rete ferrovia, solo il 4% in più di quelli presenti nel 1970; nello stesso periodo, però, il numero dei passeggeri è aumentato più del 50%.

Crescita della rete ferroviaria a confronto con l'aumento dei passeggeri in Italia
(n.i. 1970=100)



Elaborazione ANCE su Eurostat (2009)

Tale fenomeno si è verificato anche negli altri Paesi, dove, per quanto riguarda la rete convenzionale, si è registrata una sostanziale stagnazione o, addirittura una diminuzione, della dotazione infrastrutturale ferroviaria.

Negli ultimi 40 anni, **Germania** e **Francia**, hanno assistito ad un decremento della dotazione in infrastrutture ferroviarie, in particolare perché sono state effettuate dismissioni di alcune sezioni obsolete dell'infrastruttura.

Nei due Paesi, il decremento registrato dal 1970 al 2007, è stato pari a circa il 20% della rete complessiva.

Anche nel **Regno Unito**, si è verificata una riduzione dell'estensione della rete ferroviaria che, in 37 anni, è diminuita di oltre 3.000 km, pari al 16%.

Estensione delle infrastrutture ferroviarie (rete convenzionale) in alcuni Paesi Europei
valori in Km

	1970	1990	2000	2007
Germania	43.777	40.981	36.588	33.890
Francia	37.582	34.070	29.272	29.918
Spagna	15.850	14.539	13.868	15.012
Italia	16.073	16.066	16.187	16.667
Regno Unito	19.330	16.914	17.044	16.208

Fonte: Eurostat (2009)

La **Spagna**, invece, dopo un decremento del 13% verificatosi tra il 1970 ed il 2000, ha provveduto a realizzare nuove infrastrutture ferroviarie. Così, nel 2007, la dotazione infrastrutturale del Paese iberico era di poco inferiore a quella dell'inizio degli anni 70.

Andando a valutare alcuni parametri qualitativi della rete si riscontrano risultati contrastanti.

Da una parte, la percentuale delle linee elettrificate in Italia (70%) è superiore alla media europea.

Dall'altra, la percentuale di linee a doppio binario (39% nel 2001 e 40% nel 2009) è ancora molto al di sotto di quella dei nostri principali partner europei, come Francia (51%) e Germania (49%) e quest'arretratezza ha ricadute negative in particolare sulla gestione della rete.

Confronto tra le dotazioni infrastrutturali - Ferrovie

Paese	estensione totale (Km)	linee elettrificate (% sul totale)	linee elettrificate (% sul totale)	linee con doppio binario (% sul totale)
	2007	2001	2007	2001
Belgio	3.374	78	89	76
Danimarca	2.646	31	24	44
Germania	33.890	53	58	49
Grecia	2.551	3	8	15
Spagna	15.012	54	58	25
Francia	29.918	46	51	51
Irlanda	1.919	2	3	26
Italia	16.667	68	70	39
Lussemburgo	275	95	95	51
Olanda	2.776	73	73	67
Austria	5.818	56	61	31
Portogallo	2.838	32	51	18
Finlandia	5.899	41	52	9
Svezia	10.972	68	72	17
Regno Unito	16.208	30	33	n.a.
EU-15	150.763	51	55	n.a.

Elaborazione Ance su dati Eurostat (2009)

Per quanto riguarda la qualità della rete ferroviaria presente in Italia e della sua gestione, occorre sottolineare come il nostro Paese sia stato uno dei primi in Europa ad attuare la realizzazione del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT), un sistema per la sicurezza che monitora costantemente la marcia del treno rispetto alle condizioni imposte dai segnali e di cui è dotato il 70% della rete.

Si tratta di una tecnologia, armonizzata con lo standard europeo di interoperabilità tra le reti ferroviarie (ERTMS – European Rail Traffic Management System), che migliora la qualità della gestione e quindi del servizio perché consente ai treni di circolare in sicurezza senza discontinuità su tutte le linee attrezzate e migliora quindi la funzionalità dei viaggi e dei trasporti.

2.2.2 La rete Alta Velocità/Alta capacità

Un altro indice di modernità delle ferrovie è senza dubbio quello relativo alla rete ad Alta Velocità, una modalità di spostamento che viene incontro all'esigenza delle persone di ridurre al massimo i tempi di spostamento.

E' questa una delle ragioni che ha spinto i Paesi europei più moderni a realizzare, in tempi brevi, linee ad Alta Velocità con binari dedicati.

In materia di rete **Alta Velocità**, lo scenario mostra una situazione simile a quella del sistema autostradale con un'Italia, ormai staccata, che non riuscirà nei prossimi anni a diminuire il gap infrastrutturale che la separa da Francia, Spagna e Germania.

L'Italia, nel 1981, poteva contare su 150 km di rete Alta Velocità, ed insieme alla Francia era l'unico Paese che disponeva di questo tipo di collegamento, dato che Germania e Spagna non avevano ancora investito in questa infrastruttura.

Estensione della rete ad Alta Velocità nei principali Paesi europei (Km)

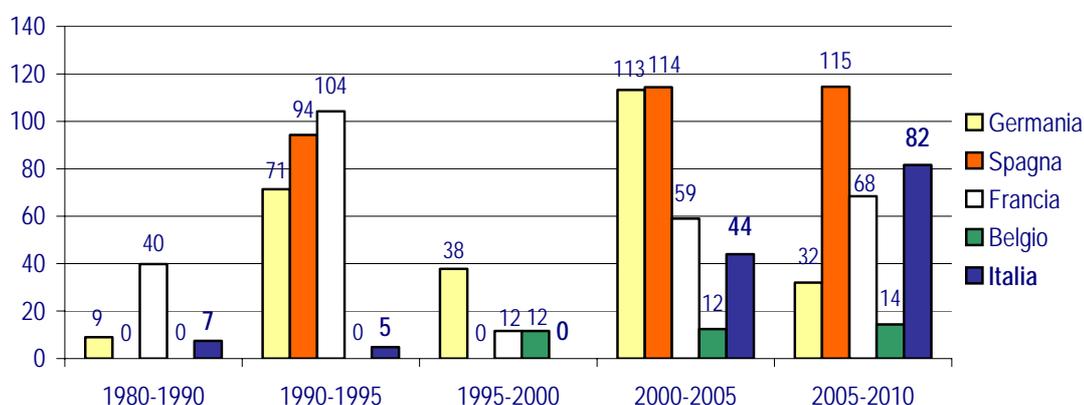
	Belgio	Germania	Spagna	Francia	Italia
1981				301	150
1985				417	224
1990		90		699	224
1995		447	471	1.220	248
2000	58	636	471	1.278	248
2005	120	1.202	1.043	1.573	468
2006	120	1.291	1.225	1.573	562
2007	120	1.300	1.516	1.893	562
2008	120	1.300	1.594	1.893	744
2009	192	1.300	1.616	1.915	876
2010	192	1.362	1.616	1.915	876
2011	192	1.362	1.616	1.915	876
2012	192	1.362	3.230	2.125	876

Elaborazione Ance su dati Eurostat (2009)

Fino al 1990, pochi investimenti in linee ferroviarie ad Alta Velocità sono stati realizzati da parte dei principali Paesi europei. Solo la Francia, realizzando mediamente 44 km l'anno nel periodo 1980-1990, ha ampliato la sua rete: nel 1990 poteva infatti godere complessivamente di 699 km di rete Alta Velocità.

Nello stesso periodo l'Italia ha ampliato poco la rete di 74 km e la Germania ha iniziato ad investire in tale forma di collegamento.

Aumento medio annuo dell'estensione della rete AV/AC 1980-2010 - valori in km



Elaborazione Ance su dati Eurostat

Tra il 1990 ed il 2000, i nostri *partners* europei hanno investito notevolmente nelle linee AV/AC.

In 10 anni, la Francia ha realizzato 579 km di linee potendo così godere di una rete Alta Velocità che misurava 1.278 chilometri nel 2000. Nello stesso periodo, Germania e Spagna hanno sviluppato in maniera notevole tale infrastruttura, realizzando rispettivamente 546 km e 471 km.

L'Italia, invece, tra il 1990 ed il 2000 ha realizzato soltanto 24 km aggiuntivi di linea Alta Velocità.

Nel 2000 la rete ad Alta Velocità italiana si estendeva complessivamente per 248 chilometri, valore due volte inferiore a quello spagnolo, due volte e mezzo minore rispetto a quello tedesco e addirittura non solo 5 volte inferiore a quello francese.

Già nel 2000, quindi, l'Italia era stata largamente superata dai Paesi – Germania e Spagna – che, come detto, avevano iniziato ad investire più di 10 anni dopo il nostro Paese.

In Italia, si è ricominciato a sviluppare la rete ferroviaria ad Alta Velocità solo a partire dal 2000 ma con ritmi ancora molto inferiori a quelli dei nostri principali partners europei.

Tra il 2000 ed il 2005, infatti, l'Italia ha realizzato 220 km aggiuntivi di linea, valore di poco inferiore a quello francese, pari a 295 km, ma molto distante da quello di Spagna e Germania -Paesi che, come detto ci avevano già distanziato-, dove nello stesso arco temporale sono stati realizzati circa 113 chilometri aggiuntivi ogni anno, per un valore totale di circa 565 km.

Nel periodo recente (2005-2009), l'Italia, con la realizzazione di 408 km di ferrovia ad Alta Velocità, ha investito con un'intensità simile a quella degli altri Paesi UE, ma ciò non ha permesso di ridurre il ritardo infrastrutturale accumulato negli ultimi 20 anni.

A fine 2009, con l'apertura delle nuove linee Novara-Milano e Bologna-Firenze, il nostro Paese potrà infatti disporre di 876 km di rete ad Alta Velocità, estensione nettamente inferiore rispetto a quella della Germania, pari a 1.300 km, e della Spagna (1.616 km) e molto lontana da quella della Francia (1.915 km).

Nei prossimi anni, il gap infrastrutturale italiano è destinato ad aumentare, dato che gli investimenti in Italia si fermeranno nel 2009 –almeno per quanto riguarda le aperture di nuove linee-, mentre continueranno fino al 2012, ed oltre, in Germania (ulteriori 62 km previsti entro il 2012), in Francia (ulteriori 210 km previsti entro il 2012) e soprattutto in Spagna, che, nel 2012, potrà godere della rete più estesa d'Europa con 3.230 km di linee Alta Velocità, il doppio della lunghezza attuale.

Anche considerando le realizzazioni in corso di completamento, **la rete italiana delle ferrovie ad Alta Velocità è caratterizzata da scarsa capillarità e da una presenza di infrastrutture moderne quasi solo nella parte Centro-Nord del Paese.**

La rete Alta Velocità/Alta Capacità che sta per essere completata collega, infatti, Milano con le zone produttive del Nord-Est, anche se mancano sezioni fondamentali come la Treviglio-Brescia,

Linee ad Alta Velocità in fase di realizzazione

Linea	Lunghezza (km)	Entrata in esercizio
BE Liège - German border	36	2009
BE Antwerpen - Dutch border	36	2009
NL Amsterdam / Schiphol - Belgian border	120	2009
DE München - Augsburg	62	2010
DE Gröbers - Erfurt	98	2015
DE Nürnberg - Erfurt	218	2017
ES Madrid - Valencia / Alicante / Murcia	902	2012
ES Vitoria - Bilbao - San Sebastian	175	2012
ES Variante de Pajares	50	2012
ES Ourense - Santiago	88	2012
ES Bobadilla - Granada	109	2012
ES La Croune - Vigo	158	2012
ES Barcelona - Figueras	132	2012
FR/ES Perpignan - Figueras	44	2009
FR Nîmes - Montpellier	70	2012
FR Dijon - Mulhouse	140	2012
IT Bologna - Firenze	77	2009
IT Novara - Milano	55	2009

Fonte: Eurostat (2009)

del Piemonte e del Centro d'Italia, fino a Roma. A sud di Roma, la rete è costituita soltanto dal collegamento Roma-Napoli-Salerno.

Guardando alla rete AV/AC disegnata sul territorio italiano e considerando che la maggior parte degli interventi previsti nel Meridione sono ancora in fase di progettazione, risulta evidentemente che molte zone del Sud del Paese rimarranno caratterizzate per almeno 15 anni da una scarsissima accessibilità alla rete ad alta velocità, oltre ad avere una rete convenzionale poco efficiente.

Risulta anche palese l'assenza di collegamenti efficienti e moderni a nord -in particolare con i 5 Paesi dell'arco alpino (Germania, Francia, Svizzera, Austria, e Slovenia) con i quali l'Italia realizza ogni anno circa il 30% dell'import/export- **che rischiano di tagliare fuori dal mercato europeo le realtà più dinamiche e produttive del nostro Paese.**

Mentre Paesi come Francia e Spagna si stanno adoperando per sviluppare ulteriormente le loro linee interne ad Alta Velocità ed Alta Capacità e per connettere rapidamente ed in modo efficiente le reti nazionali con la rete europea dei trasporti, **in Italia si stanno ancora progettando le principali opere transfrontaliere** con la conseguenza che, per andare verso il Centro Europa in tempi relativamente brevi, spesso e volentieri è meglio utilizzare la modalità stradale o, se disponibile, quella aerea.

Il ritardo dell'Alta Velocità italiana emerge anche rapportando il numero di km di linee AV/AC all'estensione totale della rete ferroviaria: Spagna, Francia e Germania presentano infatti valori molto al di sopra di quello italiano.

Per l'Italia da anni questo rapporto è fermo ad un valore di 1,5 km di rete ad Alta Velocità ogni 100 km di rete ferroviaria totale. Solo nel 2005, nel 2006 e nel 2007 il valore è aumentato leggermente (3,4), con l'entrata in esercizio della tratta Roma-Napoli.

Chilometri della linea ferroviaria ad alta velocità rispetto al totale dei chilometri della rete ferroviaria per 100

	Germania	Spagna	Francia	Italia
1980			0,9	0,9
1990	0,2		2,1	1,4
1995	1,1	3,3	3,8	1,5
2000	1,7	3,4	4,4	1,5
2001	1,8	3,4	5,3	1,5
2002	2,3	3,4	5,4	1,5
2003	2,4	7,1	5,4	1,5
2004	3,5	7,1	5,4	1,5
2005	3,5	7,2	5,4	2,8
2006	3,8	8,4	5,3	3,4
2007	3,8	10,1	6,3	3,4

Elaborazione Ance su dati Eurostat

2.2.3 Quote di mercato delle modalità ferroviaria e stradale

Volendo fare un breve riassunto dei dati finora analizzati, per il nostro Paese sia la rete autostradale, sia quella ferroviaria sono rimaste pressoché immutate rispetto agli anni '70 ed '80, a fronte di un grande mutamento dei bisogni espressi dalla popolazione.

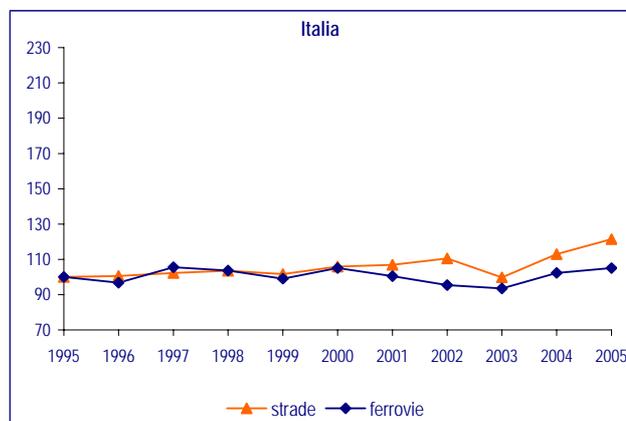
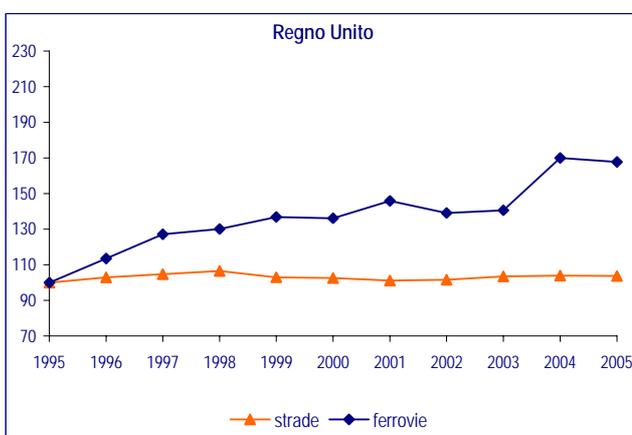
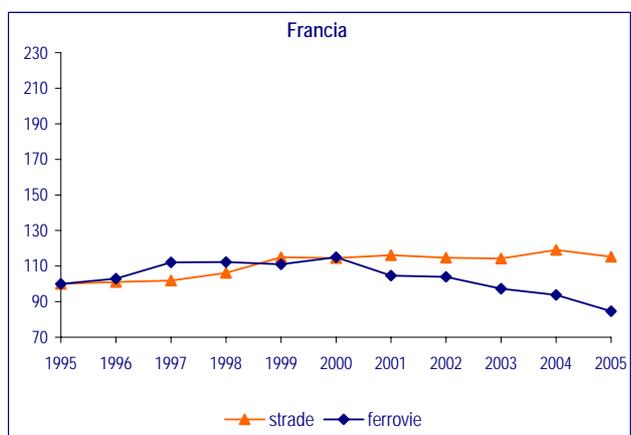
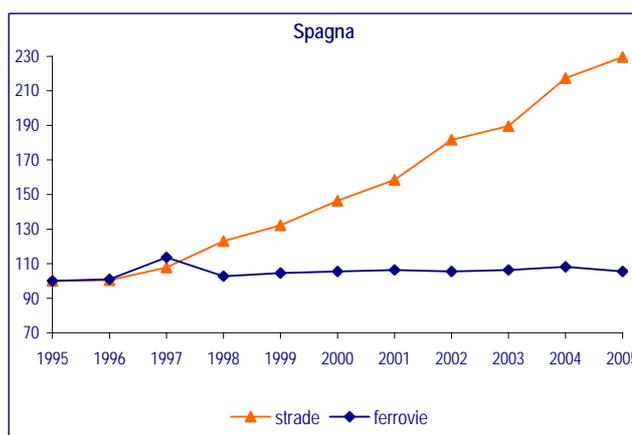
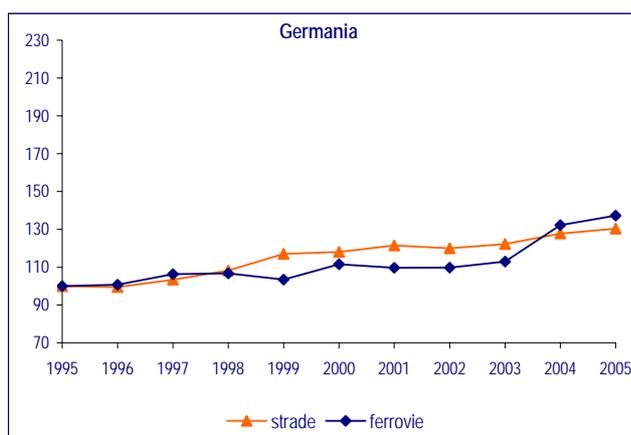
Una riflessione che si potrebbe a questo punto fare è che anche il Regno Unito, nello stesso periodo di tempo, ha investito molto poco nelle autostrade, ma questo risultato è frutto di una scelta di politica ben precisa, che ha portato a trasferire gran parte del traffico merci dalla strada alla ferrovia.

In Germania, invece, si è puntato al rafforzamento della rete sia autostradale, raddoppiata negli ultimi 30 anni, sia ferroviaria, in modo da cercare di equilibrare il trasporto merci tra le diverse modalità di trasporto. Il risultato è stato che il quantitativo di merci movimentato su rotaia da due anni è maggiore di quello su strada.

In Francia e Spagna, invece, si è privilegiato lo sviluppo delle autostrade, con forti investimenti per potenziare ed ammodernare la rete, rendendola quindi in grado di sopportare un forte aumento del traffico merci.

L'Italia presenta un forte congestionamento della rete autostradale e ferroviaria, che originariamente non è stata progettata per sopportare l'attuale intensità di traffico; di qui le costanti interruzioni per lavori di manutenzione che provocano rallentamenti e, in qualche caso, prolungate paralisi dello scorrimento.

Andamento del traffico merci (milioni di tonnellate per km) per modalità di trasporto - *n.i.* 1995=100



Elaborazione Ance su dati Eurostat (2006)