

Intervista ad Annita Serio – Direttore FEDERMOBILITA'¹

Liberalizzazione del trasporto ferroviario in Europa: opportunità e rischi per il nostro Paese. In Italia si può parlare di liberalizzazione avvenuta ?

Io non parlerei di rischi: la liberalizzazione dei mercati è in ogni caso un'opportunità sia per le autorità pubbliche ma soprattutto per i cittadini utenti. Certo deve essere regolata con norme chiare e definite

Da un punto di vista formale occorre distinguere fra servizi passeggeri e merci.

Le norme comunitarie infatti hanno definito regole diverse per i due settori..

In Italia per le merci , si registra a seguito delle norme di liberalizzazione comunitarie entrate in vigore nel 2007, un certo interesse di operatori diversi da trenitalia cargo

e le società ferroviarie a cui è stata rilasciata licenza di operare sulla rete RFI sono circa 30

Per i passeggeri invece la situazione ,anche a seguito degli ultimi provvedimenti normativi è di sostanziale monopolio di Trenitalia per i servizi regionali ,di media e lunga percorrenza,mentre i servizi locali sono gestiti dalle società regionali ferroviarie(ex concesse e ex gestioni commissariali governative)

Intermodalità: poco utilizzo del combinato ferroviario per il traffico merci. Motivazioni, possibili strategie per il futuro. Ritiene giusto puntare prevalentemente sul trasporto passeggeri oppure in Italia si potrebbe valorizzare meglio il cargo.

La domanda contiene anche la risposta.Per il riequilibrio modale occorre operare con urgenza con interventi anche di natura finanziaria per favorire il trasporto ferroviario.

Direi tuttavia che non si può impostare una politica di rilancio del trasporto ferroviario passeggeri a svantaggio di quello merci per le ragioni a cui prima si accennava.La congestione stradale e l'impatto ambientale hanno raggiunto limiti tali che non si può più scegliere ma si deve intervenire sull'intero sistema.

Intermodalità: collegamenti con porti e interporti. E' necessaria un'integrazione infrastrutturale. Se si quali sono le possibili linee d'azione.

Il rischio maggiore di una programmazione settoriale è quello di non tener conto del contesto di riferimento in cui si interviene.

E' evidente che le politiche per il trasporto merci devono essere valutate alla luce di una serie di fattori e fra i principali quello dei collegamenti fra interporti e porti e ovviamente i terminali ferroviari. Un problema importante è quello della governance dei nodi , che va risolto già nella fase di programmazione degli interventi.

Valutazione di coerenza della pianificazione territoriale, di sistema e locale (piani regionali, piani nazionali...).

Le regioni oggi hanno un ruolo di primo piano per la messa a sistema di scelte strategiche per un territorio e va detto che gli strumenti formali sono stati tutti previsti .

PGTL, Programma Infrastrutture Strategiche, Piano della Logistica: valutazione dell'adeguatezza della programmazione nazionale alla maggiore complessità della supply chain

Per la realizzazione dei programmi ricordo fra i problemi più critici quello delle risorse finanziarie pubbliche disponibili e la difficoltà di scelte strategiche condivise.

Problemi questi pregiudiziali per risolvere a monte molti dei nodi che possono rendere inefficace e inadeguata la programmazione nazionale.

Reti TEN-T: sono ancora un'opportunità oppure la strada è ancora lunga per vedere gli effettivi benefici.

Gli obiettivi delle Reti TEN-T quali collegamenti strategici per lo sviluppo economico e sociale dei paesi attraversati sono tuttora validi.

¹ Intervista rilasciata il 26 Aprile 2010

Certo i benefici non possono essere valutati nell'immediato ma in ogni caso hanno il merito di aver impostato una visione di sistema a rete indispensabile per qualsiasi pianificazione.

I fondi europei 2000-2006 e 2007-2013 hanno inciso in modo significativo sullo sviluppo del sistema ferroviario del Mezzogiorno oppure occorrerebbe rivisitarne la struttura.

La frana che ha paralizzato il traffico sulla linea ferroviaria Foggia/Caserta evidenzia l'esigenza di una più approfondita valutazione dei "vecchi" tracciati e anche della loro adeguatezza alle nuove esigenze sia in termini di velocità che di capacità al di là del maggiore impegno finanziario che questo potrebbe comportare.

È sempre aperto il dibattito su un sistema ferroviario meridionale fatiscente e poco efficiente; è vero ? e quali sono o dovrebbero essere le strategie di sviluppo per il futuro ?

La situazione impone una distinzione fra le diverse situazioni regionali e fra traffico locale/regionale e nazionale. Tuttavia al di là dell'ammmodernamento e dell'adeguamento agli standard europei della rete infrastrutturale, una priorità fra tutte: interventi per rendere il trasporto ferroviario più attrattivo. I bassi indici di frequenza rendono evidente la carenza di politiche in tal senso.

Infrastrutture, parco treni, formazione del personale, tecnologia. Possiamo sapere su quali di questi quattro pilastri sarebbe necessario investire maggiormente.

Direi su tutti quegli elementi che migliorano la qualità del servizio compresa la sua organizzazione. Fra questi, la puntualità delle corse che è uno degli aspetti che maggiormente influisce sul gradimento degli utenti

Federmobilità da tempo sostiene un fondo unico per gli investimenti del settore(ammmodernamento infrastrutturale e rinnovo del parco rotabile)

Nel caso di società: quali sono i progetti più importanti ed immediati che l'azienda intende realizzare per il prossimo futuro e per un futuro di lungo termine.

Il governo a suo avviso sta puntando in modo deciso sullo sviluppo del trasporto ferroviario.