



Renato Mazzoncini. Ad delle Fs

«Le Fs pronte a gestire le reti ferroviarie regionali»

Marco Morino

MILANO

Le Ferrovie dello Stato, per bocca dell'amministratore delegato Renato Mazzoncini, lanciano un messaggio forte e chiaro alle Regioni, proprietarie attraverso le ferrovie ex concesse di 3.800 chilometri di binari: «Siamo disponibili - dice Mazzoncini al telefono con Il Sole 24 Ore - a integrare le reti ferroviarie regionali con la nostra rete, la cosiddetta rete ferroviaria nazionale, gestita da Rete ferroviaria italiana (Rfi). La proprietà delle reti locali può rimanere in capo alle Regioni. A noi interessa acquisire la gestione dei binari regionali per garantire la massima efficienza nell'utilizzo dell'infrastruttura e colmare il divario tecnologico tra le reti secondarie e la rete nazionale e dare vita a un'unica grande rete ferroviaria nazionale che presenti standard tecnologici uniformi».

Ingegnere, partiamo dai numeri: quanti chilometri di binari esistono oggi in Italia?

La rete ferroviaria italiana è composta dalla rete nazionale, cioè dai 24 mila chilometri di binari gestiti da Rfi e dalle reti regionali, pari a 3.800 chilometri di binari. Questi ultimi sono di proprietà delle singole Regioni mentre le compagnie ferroviarie diverse dalle Ferrovie dello Stato che operano sui binari regionali sono 16. All'interno del gruppo Fs, Rfi si occupa di gestire l'infrastruttura, mentre il servizio (passeggeri e merci) è organizzato da Trenitalia. Nel caso delle compagnie regionali questa divisione in molti casi non esiste: la stessa impresa che organizza il servizio di trasporto si occupa anche della manutenzione dell'infrastruttura.

Qual è il punto debole del sistema?

Le due reti, quella nazionale e l'insieme delle reti locali, anche se fisicamente interconnesse,

in realtà adottano soluzioni tecnologiche molto diverse, che impediscono per esempio ai nostri treni di circolare sui binari delle reti regionali con gli stessi livelli di sicurezza, in quanto le reti secondarie non dispongono di strumentazioni di terra adeguate oppure non sono compatibili con le nostre. In pratica si tratta di due sistemi che non dialogano. Inoltre la rete nazionale gestita da Rfi è sottoposta al controllo e alla vigilanza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (Ansf), mentre le reti in concessione ricadono sotto la vigilanza dell'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi (Ustif), inserito nell'organigramma del ministero dei Trasporti.

Da qui nasce l'esigenza di unificare la gestione dei

due sistemi?

Esattamente. Il principio sul quale basiamo la nostra proposta non è solo quello della sicurezza, ma soprattutto quello dell'efficienza. Oggi la priorità per il Paese è l'uso più efficiente delle reti ferroviarie, nazionale e locali. Ecco perché nel piano industriale delle Ferrovie dello Stato, che stiamo elaborando e presenteremo entro la fine di settembre, abbiamo ipotizzato che la gestione dei 3.800 chilometri di binari sui quali circolano i treni delle ferrovie ex concesse passino a Rfi. Ribadisco: non ci interessa le proprietà di questi reti, ci interessa la gestione.

Le Regioni sono d'accordo?

Abbiamo previsto questa opzione nel nostro piano industriale proprio perché abbiamo già avviato delle trattative con alcune Regioni, le quali hanno accolto con grande interesse la nostra proposta di affidare le linee locali a Rfi, che tra l'altro in molti casi consente anche una riduzione dei costi di gestione in capo alle Regioni.

Con quali Regioni state par-

lando?

Abbiamo già un confronto aperto con l'Umbria, il Lazio, la Campania. L'obiettivo, del nostro gruppo ma credo sia di interesse generale per il Paese, è creare un'unica rete ferroviaria nazionale che abbia lo stesso sistema di segnalamento. Solo così potremo avere treni di tutte le compagnie in grado di circolare liberamente su tutti i binari del Paese. E i nostri standard di sicurezza, lo ricordo, sono elevatissimi. Rfi ha fatto dell'innovazione tecnologica una delle sue assolute priorità, arrivando anche grazie a essa non solo ad accompagnare l'evoluzione infrastrutturale, ma ad anticiparla e a rendere la ferrovia italiana tra le più sicure d'Europa.

Dietro questa operazione di unificazione delle reti ferroviarie si cela un rischio monopolio?

Absolutamente no. Noi parliamo di unificare la gestione dei binari e non le imprese ferroviarie, che sono libere di proseguire la loro attività. Vorrei sottolineare un dato: già oggi sulla rete gestita da Rfi sono presenti operatori diversi da Trenitalia, sia nel caso del servizio passeggeri (14%) sia nelle merci (40%). Mentre è proprio sulle reti regionali che non esiste concorrenza.

Cosa pensa della polemica sul binario unico?

È fuorviante. Di linee con il binario unico ne esistono moltissime nel mondo. Quello che conta è la tecnologia, cioè dotare le linee ferroviarie di apparati tecnologici i più evoluti possibili. Il doppio binario garantisce un aumento della capacità di trasporto, ma la sicurezza deve essere garantita dalla tecnologia, non dalle rotaie.

Il disastro in Puglia ha sollevato clamore e commozone in tutto il Paese. Ne risentirà l'immagine del treno come mezzo di trasporto?

L'incidente in Puglia ci ha

colpito profondamente. Esprimo a nome di tutti i dipendenti del gruppo la vicinanza e il cordoglio alle famiglie delle vittime e dei feriti e ai colleghi di Ferrotramviaria. Ribadisco che il treno è un mezzo sicuro, lo dicono le statistiche. Ovviamente dobbiamo sempre migliorare sul fronte dell'innovazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ertms/Etcs

● Le Fs hanno adottato, tra le prime in Europa, l'European Rail Traffic Management System/European Train Control System (Ertms/Etcs). Il sistema assicura ai treni dei diversi Paesi di circolare senza soluzione di continuità su tutte le linee europee che ne sono dotate

UNIFICARE I SISTEMI
«Vogliamo garantire l'efficienza e colmare il divario tecnologico con la rete nazionale»

VERSO I PRIMI ACCORDI
«Abbiamo già un confronto aperto con Umbria, Lazio e Campania»

