

## Il Cesit sulle dotazioni infrastrutturali L'Italia resta in coda nelle reti ferroviarie

**Marco Morino**  
MILANO

Il 2012, con il debutto di Ntv sul mercato nazionale dell'Alta velocità, segnerà una svolta per il settore ferroviario. L'apertura alla concorrenza si scontrerà però con un ritardo tutto italiano sia nella dotazione di infrastrutture ferroviarie in senso stretto (reti ad Alta velocità, linee ferroviarie regionali/suburbane e linee metropolitane) sia nei finanziamenti destinati alle infrastrutture per la mobilità, che non premiano le ferrovie. Lo dimostra una ricerca realizzata dal Cesit, il centro studi sui sistemi di trasporto intitolato a Carlo Mario Guerci, che verrà diffusa oggi.

Lo studio mette a confronto le dotazioni infrastrutturali ferroviarie in cinque grandi Paesi europei: Germania, Francia, Regno Unito, Spagna e Italia. Dal confronto emerge il significativo ritardo dell'Italia, che dispone di 161,9 chilometri di linee metropolitane, contro i 606,7 della Germania, i 569,5 della Francia e i 349,2 chilometri della Spagna. Discorso analogo vale per le ferrovie suburbane che in Italia contano in totale 591,7 chilometri di estensione, estremamente lontani dai 2.033 della Germania. Rilevante anche il distacco sulle reti ad Alta velocità: 977 chilometri di

binari in Italia rispetto ai 2.207 della Germania, ai 1.839 della Spagna, ai 1.881 della Francia. In Italia, sottolinea lo studio, esiste un squilibrio nei finanziamenti per le infrastrutture che non premia le ferrovie. Più in generale se si guarda al dato storico relativo ai finanziamenti dello Stato italiano in infrastrutture del ferro, dal 2002 al 2010 emerge un forte squilibrio a favore degli investimenti in strade e autostrade che rappresentano il 70% del totale, contro il 16% destinato alle reti metropolitane e al 13,7% alle linee ferroviarie. In regioni quali l'Abruzzo, la Liguria, il Molise, la Sicilia il 99% delle risorse è andato ai cantieri stradali. Anche in Lombardia, dove è stata attuata la separazione societaria tra rete e servizio sulle Ferrovie Nord Milano, la Regione è intervenuta con spese proprie per finanziare alcuni interventi sulla rete ferroviaria. «In Italia - commenta Riccardo Mercurio, direttore scientifico del Cesit - la scelta del ferro non è mai stata compiuta sino in fondo. A differenza della Germania, per esempio, dove la concorrenza è iniziata dal basso, cioè dal trasporto locale/regionale e ciò ha costituito un potente incentivo al potenziamento della rete».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

