

**RAMI SECCINI.** Ci vorrebbe un cospicuo investimento infrastrutturale per rendere la rete delle ex

## Liberalizzazioni regionali, binario morto

Linee aperte per decreto a tutti gli operatori ma quelle davvero appetibili

Partiranno  
con le Olimpiadi  
invernali  
le prime corse  
di Fs sulle  
infrastrutture  
di Ferrovie Nord  
Milano per  
il collegamento  
tra Malpensa  
e Torino  
La Canavesana  
e la Torino-Ceres  
sono interessanti  
per il trasporto  
dei pendolari  
Da Ferrara a  
Poggiorusco  
potenzialità  
per le merci  
tra Padova  
e Verona

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dato il via alla deregulation delle linee ferroviarie secondarie che, oltre all'apertura dei binari regionali alla concorrenza, rincorre anche la sfida dell'integrazione di questi «rami» e «tronchi» con la rete nazionale, a fronte, però, dei necessari investimenti infrastrutturali.

Poche, per ora, le linee appetibili. Per la maggior parte si tratta di infrastrutture obsolete, a binario unico e con sistemi di segnalamento non interoperabili con la rete nazionale. In più, le Regioni che, in base al decreto ministeriale (si veda box in pagina, ndr) dovranno «legiferare» tentennano di fronte alla possibilità di permettere l'accesso a imprese ferroviarie diverse dagli attuali gestori, il

più delle volte controllati dagli stessi enti locali. Mentre **Trenitalia** si dice «molto interessata a valutare le possibilità offerte dalla nuova legge per l'utilizzo della rete regionale».

Sotto il profilo commerciale le più in salute sono le tratte di **Ferrovie Nord Milano**, indicate come le «molto appetibili», soprattutto per il collegamento tra Milano e l'aeroporto di Malpensa. Mentre la Regione Lombardia «riflette sul regolamento», sulla **Malpensa-Torino** (in parte di Fnm) sta partendo un servizio ad hoc per le Olimpiadi invernali gestito interamente da Trenitalia. «Per noi – dice Luigi Legnani, direttore operativo di Fnm – questo servizio è una prova generale. Abbiamo già rilasciato il certificato di sicurezza a Trenitalia. Anche sulla linea **Malpensa-Castellanza**, che sarà raddoppiata entro il 2007, potrebbero crearsi spazi per l'ingresso di altre imprese».

Potenzialmente interessanti per nuovi operatori ferroviari risultano anche un paio di linee in Piemonte, dedicate al trasporto dei pendolari, e qualche chilometro di binari per le merci in Emilia Romagna. Vediamo il panorama nel dettaglio.

Secondo l'assessorato regionale del Piemonte la **Torino-Ceres** e la **Canavesana** potrebbero essere appetibili perché di ingresso alla città e molto utilizzate dai pendolari. Hanno necessità, comunque, di essere ristrutturate. «Faremo sicuramente la spa regionale per le infrastrutture – dicono –, oggi di proprietà di Gtt, e se qualche altro operatore oltre a Trenitalia vuol venire, siamo contenti».

Tra le diverse tratte emiliane di un qualche interesse per le merci c'è la **Ferrara-Poggiorusco** che funge da bretella tra Verona e Padova. «Avevamo già previsto per legge lo scorporo dell'infrastruttura al 2010 – dice Bruno Ginocchini, direttore dell'Agenzia per la mobilità regionale – vuol dire che accelereremo. Sulle tracce applicheremo il pedag-

concesse interoperabile con quella nazionale delle Fs

sono poche – Trenitalia: «Siamo interessati»

gio minimo».

Tra le tre ferrovie pugliesi incluse nell'elenco del ministero c'è la **Sud Est**, la più grande linea secondaria italiana con 473,5 km a scartamento ordinario, trazione diesel, quasi interamente a binario unico, estesa fra le province di Bari, Taranto, Brindisi e Lecce. Le altre due linee sono la **Bari-Barletta** (gestita da Ferrottramviaria, 133 km a standard Fs) e le **Ferrovie del Gargano** (linea elettrica S. Severo-Rodi-Peschici).

«Il decreto è positivo – commenta Massimo Nitti, direttore d'esercizio della Ferrottramviaria – ed è un primo passo in direzione dell'interoperabilità che in Puglia non esiste. Abbiamo reti tutte diverse tra loro, ad esempio noi rispettiamo gli standard Fs di dieci anni fa e abbiamo un punto di interscambio con la rete nazionale che non permette il passaggio diretto e non è in uso da anni. Per completare l'armonizzazione servono investimenti che spettano alla Regione: soltanto dopo si potrà capire se le nostre reti fanno gola ad altri competitor». Ma l'assessore regionale ai Trasporti, Mario Loizzo, è interdetto: «Non conoscevo il decreto – dice –. Non c'è dubbio che quello dell'interoperabilità è il nostro primo obiettivo, tanto che abbiamo approvato un atto con il quale l'assessorato si impegna entro il 2006 a definire il piano degli investimenti». Alla Sud Est, intanto, restano alla finestra: «Aspettiamo la Regione – dicono in direzione generale –. La nostra è una grande azienda e gli adeguamenti richiesti, sia tecnici che amministrativi non sono immediati».

In Toscana c'è la **Arezzo-Stie-Sinalunga** di proprie-

tà della Ferroviaria Italiana (Ifi), azienda della Provincia e del Comune di Arezzo e della Provincia di Siena. «L'azienda ha già provveduto a scorporare l'infrastruttura – racconta Saverio

Montella, dirigente regionale – e noi ci prepariamo a emanare i decreti attuativi, che richiederanno tempo. Non abbiamo nulla in contrario ad aprire la linea ad altre imprese ma tranne qualche treno merci non vedo grandi potenzialità. Per il costo delle tracce adoteremo i parametri di Rfi».

Anche in Umbria la Ferrovia Centrale Umbra (Fcu), che ha in carico la linea **Terni-Todi-Perugia-S. Sepolcro**, ha compiuto il primo passo verso la separazione con la divisione contabile e strutturale del personale e dei beni di proprietà. «Tra Perugia-S. Sepolcro vedo possibilità solo per il trasporto delle merci – questa l'opinione del presidente, Vanno Brozzi –. Per rendere interessante la linea bisognerebbe farla proseguire fino ad Arezzo».

**DEBORAH APPOLLONI  
MORENA PIVETTI**