

IV Giornata Internazionale | IV International Day

**POLITICHE FERROVIARIE, MODELLI DI MOBILITÀ E TERRITORIO | RAILWAY POLICIES, MOBILITY PATTERNS AND TERRITORY**

***Verso nuove prospettive? | Towards new perspectives?***

Aula "Adalberto Libera", Dipartimento di Architettura, Università Roma Tre  
Ex Mattatoio, Testaccio – Largo G.B. Marzi, 10  
Roma, 18 maggio 2018, ore 10.00-19.15

**ABSTRACT**

**KEY SPEECH**

**Mobility and income: the contribution of different transport modes | Mobilità e reddito: l'apporto di differenti modalità di trasporto**

Marcial Echenique (University of Cambridge)

It discusses the relationship between the growth of mobility of passengers and freight and the growth of incomes. It explains that mobility is the cause of increase incomes and not the other way round. With the help of UK and EU statistics it illustrates the contribution of the different modes of transport to mobility. It focuses on the changes of rail policies in the UK and EU to explain the increase in rail use after years of decline. Finally, it tries to assess in general terms the performance of the different modes of transport.

**Panel 1 – ALTA VELOCITÀ, TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E LINEE SECONDARIE | HIGH-SPEED RAIL, LOCAL PUBLIC TRANSPORT AND SECONDARY RAILWAYS**

**El Ferrocarril de Alta Velocidad en España, más que una conexión entre grandes metrópolis: ¿Puede dinamizar ciudades pequeñas y medianas? | The High-Speed Rail in Spain, more than a connection between large metropolises: Can boost small and medium cities?**

José Maria de Ureña (Universidad Castilla-La Mancha)

La conferencia resumirá la experiencia española sobre las oportunidades que la Alta Velocidad ferroviaria ha abierto a las ciudades pequeñas y medianas en España. La conferencia analizará el distinto significado de las líneas de Alta velocidad en función de la localización y del número de estaciones. En particular, analizará las implicaciones en ciudades pequeñas aisladas y en aquellas en el ámbito de influencia de áreas metropolitanas. Además, indagará en la capacidad de ciudades de tamaño intermedio de conectarse a los flujos metropolitanos.

## **Políticas Ferroviarias y Planificación Territorial en Argentina: diálogos y desencuentros | Railway Policies and Territorial Planning in Argentina: dialogues and disagreements**

Jorge Blanco (Universidad de Buenos Aires)

A partir de las reformas neoliberales de la década de 1990, los servicios ferroviarios interurbanos de pasajeros han sufrido una drástica reducción, seguida de una lenta, fragmentada y limitada recuperación de algunos de los corredores más importantes. No obstante, la calidad de los servicios es muy baja y el ferrocarril interurbano tiene un rol marginal en los esquemas de movilidad en esa escala. En conjunto, la política ferroviaria llevada adelante desde los años 2000 ha sido errática y focalizada principalmente en los servicios de cargas y metropolitanos de pasajeros, con escasa atención para los servicios interurbanos. Pero, al mismo tiempo, se han desarrollado, especialmente a partir de 2003, diversas iniciativas de planificación territorial que incorporan al ferrocarril en los corredores de circulación y en las estrategias de movilidad. La presentación tiene por objetivo analizar la evolución reciente de los servicios ferroviarios interurbanos de pasajeros en Argentina y evaluar las funciones y condiciones en las que se ha insertado al ferrocarril en iniciativas de planificación territorial prospectivas e integrales. Se hace hincapié en la configuración actual de las redes y los servicios, en los desfases entre estas visiones futuras del territorio y las políticas ferroviarias del período, y en los desafíos que implica pensar el ferrocarril en el contexto actual con miras a reconfigurar la organización territorial concentrada e inequitativa de la Argentina.

## **Ferrovie secondarie e territori fragili. Il potenziale della rete ferroviaria secondaria come opportunità di rilancio dei centri minori | Secondary railways and fragile territories. The potential of the secondary railway network as an opportunity to relaunch smaller centres**

Chiara Amato (Sapienza Università di Roma)

Privatizzazione e liberalizzazione del patrimonio ferroviario hanno aumentato il divario tra territori veloci e territori lenti, ricalcando e incrementando la geografia di potere dei territori ad alta e bassa redditività che disegna tutto il territorio nazionale. Per quel 61% di territorio nazionale considerato aree interne, ovvero quel 53% dei comuni italiani con scarso accesso ai servizi di base presenti nei poli di attrazione urbani e intercomunali, che vivono fenomeni di abbandono massiccio da parte della popolazione, invecchiamento, mancanza di occupazione e fragilizzazione progressiva delle economie e dei luoghi, la mobilità costituisce la linfa vitale necessaria per una qualunque strategia di rinascita (SNAI, 2014). Questo reticolo di fili interrotti è stato, un tempo, il mezzo di connessioni economiche, sociali, umane, e ha fatto sì che, lontani dai sistemi urbani delle grandi città, una microeconomia, spesso di qualità, continuasse a far vivere anche i piccoli centri minori. In questo contributo saranno evidenziate le politiche che stanno interessando questi ambiti, a partire dall'aspetto della mobilità, e quindi dei piani e progetti per i trasporti che mirano a riequilibrare il territorio e che interessano le ferrovie secondarie, fino a interventi e pratiche di riuso a livello territoriale, come sta avvenendo da diversi anni in molte città europee e non, di linee dismesse in percorsi escursionistici e turistici, stazioni abbandonate o impresenziate e patrimonio ferroviario in poli aggregativi comunitari.

## **Vaivenes de la política ferroviaria argentina reciente (2003 – 2017) | Ups and downs of the recent Argentine railway policy**

Susana Kralich y Nahuel Morandi Bel (CONICET Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas - Universidad de Buenos Aires)

Ya desde los albores de su surgimiento en el siglo XIX, los ferrocarriles fueron protagonistas de primera línea para los países que se embarcaron en su trazado. Más de 150 años después, otro mundo, otras tecnologías, otra demografía, y los trenes siguen constituyendo una alternativa de valor en las agendas de gobierno del siglo XXI. En este trabajo nos referimos a las marchas y contramarchas de las políticas ferroviarias aplicadas en el último quinquenio en la Argentina, más específicamente relativas al transporte metropolitano, para analizar lo más integralmente posible, las improntas dejadas por la alternancia de rumbos ideológicos. Comenzamos en 2003 y llegamos a nuestros días, abarcando tres gobiernos completos

y el actual, en la mitad de su gestión; procurando sistematizar lo actuado y proyectado, para intentar elevar algunas reflexiones y posibles perspectivas. Luego del *shock* de reestructuración de los 90, y de la crisis socioeconómica del 2001/2, se plantearon un conjunto de medidas de reactivación y mejora, a la vez que de incremento de subsidios, en prevención de estallidos sociales. Pero tras años de operación deficiente y débiles controles, incluyendo juicios por corrupción, se produjo una seguidilla de accidentes, muchos de los cuales ocurrieron en el ámbito de la Región Metropolitana de Buenos Aires. El más grave, en febrero de 2012 detonó la necesidad de un fuerte viraje. Se transfirieron a la esfera estatal las concesiones de operación privada involucradas y se puso en marcha la vigorización institucional de la Secretaría de Transporte. Sin embargo, como veremos y no obstante el interés manifestado por recuperar el sistema, faltó la concreción de un plan a largo plazo. Por otra parte, tras el último cambio de gobierno, a fines de 2015, asistimos a un significativo salto ideológico, con relevantes anuncios desde el novísimo Ministerio de Transporte, cuyas primeras políticas completan nuestra presentación.

## Panel 2 – LIBERALIZZAZIONE FERROVIARIA E REAL ESTATE | RAILWAY LIBERALIZATION AND REAL ESTATE

### Una scelta per Milano: scali ferroviari e trasformazioni della città | A choice for Milan: railway areas and transformations of the city

Laura Montedoro (Politecnico di Milano)

La città europea del XX secolo, che dopo la lunga stagione del recupero delle aree industriali dismesse sembrava aver esaurito il ciclo delle *grandi trasformazioni urbane*, ‘scopre’ nuove aree in attesa. È il caso delle infrastrutture che di quel sistema produttivo erano l’ossatura: gli scali ferroviari obsoleti che si offrono alla città come straordinaria opportunità per ripensarsi. A Milano ce ne sono sette. Non sono le uniche occasioni rimaste per interventi estesi di riqualificazione, è vero; anche altre proprietà pubbliche ormai obsolete sono in attesa di un nuovo ciclo di vita come, ad esempio, le aree militari. Ma gli scali hanno caratteristiche del tutto peculiari: con un’unica eccezione, si trovano tutti all’interno della città consolidata, godono di una straordinaria accessibilità, sono interconnessi. Sebbene riconoscibili come un *corpus* omogeneo di parti di città, i sette scali milanesi non sono però equivalenti. Il riconoscimento delle differenze e delle caratteristiche proprie di ciascuna area - sia sul piano strategico che sul quello morfologico - è condizione preliminare necessaria; una gerarchia latente – fondata sul diverso di grado di connettività, sull’estensione, sulla posizione rispetto al contesto urbano e sui caratteri spaziali e sociali degli ambiti – che può guidare le scelte nel tempo lungo delle trasformazioni urbane di tale dimensione. Il progetto per gli scali non è perciò solo un progetto dello spazio che deve assumere le ‘*ragioni dei luoghi*’, ma è anche un progetto di processo che risponda alle ‘*ragioni dei tempi*’. Disegnare innovativi processi attuativi e avviare la sperimentazione di nuove procedure *ad hoc*, a partire da un bilancio onesto e serio sulle esperienze milanesi recenti di scala comparabile e al di là della retorica dell’ottimismo o della scontentezza cronica, è necessario e urgente, considerando che gli strumenti ordinari non sembrano in grado di garantire né la certezza dei tempi, né la qualità degli esiti finali delle trasformazioni. In ragione dell’eccezionale sfida, la città si è mobilitata, interessata, interrogata. Un processo lungo e complesso, che si è avviato nel 2005 per giungere all’approvazione di un Accordo di Programma tra gli attori coinvolti (Ferrovie dello Stato, Comune di Milano, Regione Lombardia) nel luglio del 2017. In questi 12 anni il dibattito sugli scali e sui contenuti dell’Accordo che ne avrebbe regolato la trasformazione ha tenuto la scena, anche per merito dell’amministrazione che si è impegnata nella moltiplicazione delle occasioni di confronto: dalle attività delle commissioni consiliari agli incontri pubblici, dall’ascolto attivo dei Municipi al tavolo tecnico, dai sopralluoghi al workshop. Il contributo è il racconto di questo processo.

**Le stesse cause non producono gli stessi effetti. Istituzioni nazionali e risorse locali nei processi di trasformazione urbana delle aree ferroviarie in Francia e in Italia | The same causes do not produce the same effects. National institutions and local resources in the urban transformation processes of railway areas in France and in Italy**

Felix Adisson (Université Paris-Est Marne-la-Vallée)

Le riforme dei Enti ferroviari pubblici hanno contribuito a motivare lo sviluppo delle attività di valorizzazione e di cessione di immobili e terreni ferroviari in tutta l'Europa dell'Ovest. Allo stesso tempo, i governi locali mirano alle aree ferroviarie per attuare le loro politiche urbane attraverso dei progetti di trasformazione urbana. In effetti, queste aree hanno un carattere unitario, sono pubbliche, e, in molti casi, ben collegate ai trasporti pubblici. Queste due dinamiche contribuiscono a dare a queste aree un ruolo importante nelle trasformazioni urbane attuali delle città europee. Questo quadro comune all'Europa dell'Ovest non deve nascondere le differenze sostanziali fra i processi e gli esiti di riconversione urbana delle aree ferroviarie fra i paesi. Comparando la Francia e l'Italia, questa comunicazione spiega queste differenze con (i) il ruolo delle istituzioni e politiche nazionali che inquadrano questi processi; e (ii) la capacità d'intervento più importante dei governi locali francesi in comparazione di quelli italiani.

**Scali ferroviari a Genova: un dibattito fermo | Railway areas in Genoa: a stopped debate**

Francesco Gastaldi (Università IUAV di Venezia)

Gran parte dell'assetto ferroviario del nodo genovese è stato realizzato nella seconda metà dell'Ottocento ed era pensato per una città dove la presenza industriale e la necessità di movimentazione dei traffici portuali era rilevantissima. In una città stretta fra il mare e le colline, da sempre in lotta per avere nuovi spazi a fini produttivi e per il settore logistico prevalentemente legato al porto, gli scali ferroviari dismessi o sottoutilizzati potrebbero rappresentare un potenziale rilevante per innescare o accompagnare processi di rigenerazione urbana e di riorganizzazione territoriale. D'altro canto la necessità di incrementare in maniera crescente il trasporto su ferro delle merci e la crescente difficoltà (in termini di viabilità, sicurezza e inquinamento) di effettuare trasporti su gomma, richiede la necessità di *hub* e depositi o centri di smistamento, ma dibattito nella città sugli scali ferroviari è scarsamente rilevante e fa capolino solo ciclicamente.

**Panel 3 – TRASPORTO FERROVIARIO. VERSO SCENARI INTEGRATI? | RAIL TRANSPORT. TOWARDS INTEGRATED SCENARIOS?**

**“Il Quarto Pacchetto Ferroviario: scenari potenziali | The Fourth Railway Package: potential scenarios ”**

David Sassoli (Vicepresidente del Parlamento Europeo)

L'intervento si incentrerà sui contenuti del Quarto Pacchetto Ferroviario, composto dalle tre direttive del 2016, e agli scenari in esso delineati per la rivitalizzazione del trasporto ferroviario dell'Unione Europea al fine di creare uno spazio unico ferroviario europeo, con l'apertura del mercato europeo dell'Alta Velocità fin dall'autunno del 2019.

**Il potenziale economico delle società ferroviarie che operano nelle aree interne: un'analisi di bilancio | The economic potential of railway companies operating in inland areas: a budget analysis**

Gianluca Mattarocci (Università di Roma “Tor Vergata”)

Le società ferroviarie operano in un mercato non perfettamente concorrenziale in cui Stato e enti pubblici intervengono con sovvenzioni per assicurare l'offerta di servizi ai cittadini a costi ritenuti adeguati per la popolazione. Ad esclusione delle tratte relative all'alta velocità, infatti, i prezzi applicati per l'erogazione del servizio passeggeri sono spesso inferiori ai costi che deve sostenere l'impresa per erogare il servizio ed è quindi necessario valutare l'impatto di tali scelte sull'equilibrio economico-finanziario degli operatori. Il contributo propone un'analisi di bilancio delle imprese operanti nel settore ferroviario ed evidenzia le

differenze relative alle imprese operanti nei diversi segmenti di mercato evidenziando come anche le società che erogano servizi a supporto delle aree interne, stante il meccanismo attuale di sussidi, possono operare sul mercato in modo da assicurarsi le condizioni necessarie per mantenere nel tempo la loro quota di mercato e non essere esposte a rischio di fallimento.

### **Oltre l'Alta Velocità? Verso il Gestore Unico Europeo e l'integrazione tecnologica e modale | Beyond the High Speed Railway? Towards the Unique European Manager and the technological and modal integration**

Mario Cerasoli (Università Roma Tre)

Lo sviluppo della linea ferroviaria ad Alta Velocità ha coinciso, in Italia, con la progressiva attuazione delle norme comunitarie sulla liberalizzazione del mercato ferroviario (a partire dal 1991). E le due cose hanno finito inevitabilmente per influenzarsi, amplificando gli effetti sulle pratiche di mobilità e, di conseguenza sul territorio.

Tuttavia, se da una parte l'apertura della linea AV Torino-Salerno ha ridotto sensibilmente i tempi di viaggio, tanto da essere definita da molti la "Metropolitana d'Italia", dall'altra non c'è stato il tanto desiderato incremento della concorrenza nel mercato ferroviario, limitato a due sole imprese ferroviarie e unicamente nelle linee ad alta velocità – di cui una sola è interamente a capitale privato –, con il progressivo deterioramento dei servizi passeggeri svolti su linee secondarie, praticamente tutte sussidiate dallo Stato o dalle Regioni o altre amministrazioni locali.

Nonostante la recente pubblicazione del Quarto Pacchetto Ferroviario da parte dell'Unione Europea, sarebbe auspicabile valutare l'opportunità di spingersi oltre per raggiungere un vero mercato ferroviario unico europeo, che oltre a soddisfare gli obiettivi di integrazione (soprattutto tecnologica), garantisca la costruzione di una Rete Ferroviaria Europea. In tale direzione si colloca l'ipotesi di un gestore unico europeo della rete (sull'esempio di un altro progetto dell'Unione Europea, il Single European Sky, "Cielo unico europeo") e la omogeneizzazione dei regolamenti ferroviari nazionali, per dare maggiore spazio all'integrazione tecnologica e modale (sull'esempio del Karlsruhe Model).

\* \* \*