



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires

A

Infraestructuras y liberalizaciones. Efectos territoriales, ambientales y socio-económicos sobre las prácticas de movilidad y los modelos urbanos. El caso de los ferrocarriles italianos

Autor:

Cerasoli, Mario

Revista:

Revista Transporte y Territorio

2014, 10, 58-74



Artículo



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras

FILODIGITAL
Repositorio Institucional de la Facultad
de Filosofía y Letras, UBA

Infraestructuras y liberalizaciones. Efectos territoriales, ambientales y socio-económicos sobre las prácticas de movilidad y los modelos urbanos. El caso de los ferrocarriles italianos



Mario Cerasoli

Dipartimento di Architettura, Università Roma Tre, Italia

Recibido: 5 de marzo de 2013. Aceptado: 10 de marzo de 2014

Resumen

Las prácticas de movilidad están influenciadas por condicionamientos culturales y sociales, por las políticas del urbanismo y de transporte y por el continuo aumento del costo de los combustibles. El análisis de los cambios de estas prácticas es una clave importante para entender el proceso de transformación de los tiempos, de los lugares y de las formas de vida social y de los programas de actividades que contribuyen a la estructuración del territorio. Hasta hoy, varios estudios han abordado el tema de los efectos económicos asociados con la liberalización de las infraestructuras pero aún no ha sido abordado en sentido orgánico el tema de los efectos territoriales de la liberalización de las infraestructuras. Este artículo quiere difundir algunos de los resultados de la investigación interdisciplinaria titulada "Efectos territoriales de los procesos de liberalización/privatización de las infraestructuras", realizada en el marco del DipSU - Departamento de Estudios Urbanos de la Universidad Roma Tre, cuyo objetivo ha sido definir una visión estratégica sobre las ventajas y desventajas, deseadas y no deseadas, que la aplicación de las directivas de la UE sobre la liberalización de la infraestructura ferroviaria ha tenido y sigue teniendo en el territorio italiano.

Abstract

Infrastructures and liberalizations. Territorial, environmental and socio-economic effects on the mobility practices and settlement patterns. The case of the italian railways. The mobility practices are influenced by social and cultural conditioning, by policies for urban and transport planning and by the continued increase of the fuel costs. The analysis of changes in these practices is an important key to understand the process of transformation of times, places and forms of social life and the activity programs that contribute to structure the territory. Until now, several studies have addressed the issue of the economic effects associated with the liberalization of infrastructures but the issue of the territorial effects of the liberalization of the infrastructures has not yet been addressed in the organic sense. This document aims to disseminate some of the results of the interdisciplinary research titled "Territorial effects of the liberalization/privatization of infrastructure", carried out at the DipSU - Department of Urban Studies, University Roma Tre, whose objective has been to define a strategic view on the advantages and disadvantages, desired and undesired, that the application of the EU directives on the liberalization of rail infrastructure has had and continue to have in Italy.

Palabras clave

Infraestructuras
Ferrocarriles
Liberalizaciones
Movilidad
Territorio

Palabras-chave

Infra-Estrutura
Ferrovias
Liberalização
Mobilidade
Território

Key words

Infrastructures
Railways
Liberalization
Mobility
Territory



Introducción

En Europa, las directivas comunitarias en materia de liberalización de las infraestructuras ven la luz entre el final de los ochenta y el principio de los noventa, con el objetivo de revitalizar los diferentes sectores afectados, y para ajustar los distintos mercados nacionales, centrándose en los aspectos de la competencia y de la integración.

Esto ha incluido, especialmente, al sector ferroviario, donde el proceso de liberalización, sin embargo, no siempre ha tenido efectos positivos en cuanto a calidad y eficiencia de los servicios y, también, al desarrollo de las redes. Además, son un hecho evidente los efectos indirectos que este proceso está determinando sobre el territorio, principalmente relacionados con los cambios en los modelos de movilidad, con el rediseño de las cuencas de movilidad y la consiguiente redistribución de la población y las actividades económicas. Efectos que no parecen haberse tenido adecuadamente en cuenta en Bruselas.

En Italia, a nivel normativo la liberalización del ferrocarril ha respetado escrupulosamente las directivas de la UE en la materia. Sin embargo, a pesar de haber realizado la separación entre red y operadores, la propiedad y el control del gestor de la red (RFI) y del operador ferroviario principal (Trenitalia), el control del acceso a la red y de la seguridad ferroviaria han permanecido exclusivamente en manos del Estado hasta el presente, impidiendo de hecho una verdadera competencia en el mercado ferroviario.

En este contexto, se ha colocado el proyecto de Alta Velocidad, que ha llevado a nuevas transformaciones de la estructura territorial en términos de cambios de los límites de los sistemas regionales, de las áreas de gravitación metropolitanas, de los contextos locales y, en consecuencia, de los modelos de movilidad.

El cuadro resultante de la (pseudo) liberalización de los ferrocarriles y del proyecto AV ya hoy es en sí suficiente para resaltar la brecha que se ha formado entre las *líneas rápidas* y las *líneas lentas*, entre territorios y ciudades *rápidos* y territorios y ciudades *lentos* en términos socio-económicos y ambientales.

Este documento quiere difundir algunos de los resultados de la investigación interdisciplinaria titulada "Efectos territoriales de los procesos de liberalización/privatización de las infraestructuras"¹, realizada en el marco del DipSU – Departamento de Estudios Urbanos de la Universidad Roma Tre, cuyo objetivo es definir una visión estratégica sobre las ventajas y desventajas, deseadas y no deseadas, que la aplicación de las directivas de la UE sobre la liberalización de la infraestructura ferroviaria han tenido y siguen teniendo en el territorio italiano.

1. Además del Autor, que ha coordinado los dos tramos, participaron en la investigación: Ilaria Panato (DipSU-Departamento de Estudios Urbanos, Universidad Roma Tre); Valentina Allotti (Assonime – Associazione fra le Società Italiane per Azioni); Sabrina De Filippis (economista, especializada en política y economía del transporte).

Infraestructuras y territorio. Evolución de las políticas de infraestructura en Italia desde la posguerra hasta la actualidad

En Italia, la liberalización de los ferrocarriles es parte de un proceso histórico-político que abarca un período de por lo menos sesenta años, desde el final de la Segunda Guerra Mundial, con el nacimiento del Estado republicano.

En pocas décadas, entre las políticas territoriales y las políticas relativas a la infraestructuras se ha producido una ruptura relevante, que puede ser fácilmente atribuida al hecho de que las infraestructuras que tienen mayor importancia en términos de los efectos territoriales se realizan y gestionan por instituciones diferentes de las que

participan en la planeación territorial y urbana. De hecho, esta distribución de competencias ha mostrado ya señales de ineficacia, conduciendo a una separación de facto entre las infraestructuras y los contextos territoriales que cruzan.

Cuadro 1. Sujetos institucionales programadores y operadores de infraestructuras de red

Movilidad	Otras redes
carreteras:	telecomunicaciones:
Ministerio de Infraestructura y Transporte (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti)	Ministerio de Desarrollo Económico (Ministero dello Sviluppo Economico)
Anas – Empresa Nacional Autónoma de Carreteras del Estado (Anas - Azienda Nazionale Autonoma delle Strade statali)	Telecom Italia
Empresas de gestión de autopistas	Gerentes de telefonía fija y radiomóvil
Autoridades locales	
ferrocarriles:	energía eléctrica:
Ministerio de Infraestructura y Transporte (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti)	Gestor Energético Nacional (Gestore Nazionale dell'Energia)
Grupo Ferrocarriles del Estado – empresa por acciones (Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.)	Terna (Enel)
Empresas municipales, gestiones gubernamentales, empresas privadas	Empresas municipales
aeropuertos:	gasoductos:
Ministerio de Infraestructura y Transporte (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti)	ENI – Enigas
Empresas aeroportuales	Empresas municipales
puertos:	sistema integrado del agua (acueductos, alcantarillado, purificadores):
Ministerio de Infraestructura y Transporte (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti)	Regiones
Regiones	Empresas municipales
Autoridades Portuarias	Consorcios Empresas concesionarias
	oleoductos:
	Ministerio de Desarrollo Económico (Ministero dello Sviluppo Economico)
	Eni
	Agencias Nacionales

Desde el final de la Segunda Guerra Mundial, no se puede decir que la planificación urbanística y territorial haya sido la principal preocupación de los gobiernos nacionales, comprometidos, durante muchas décadas desde entonces, para hacer frente a varias *emergencias* (la reconstrucción en la posguerra, el *boom* económico, la emergencia de vivienda, el fenómeno masivo de las construcciones ilegales, el proyecto del tren de alta velocidad, varios grandes eventos deportivos de importancia mundial y, por últimos, algunos *Jubileos* religiosos).

Para hacer frente a estas *emergencias*, durante los primeros veinte años de la República Italiana recién nacida no se dio prioridad a la implementación de la rica arquitectura institucional aprobada por la Constitución de 1948: un Estado director, las Regiones como actores de la gestión ordinaria del país, las Provincias como soporte de las regiones, como órganos de descentralización administrativa, y

los municipios como elementos operativos de una estructura de las instituciones públicas que, entonces tal vez con timidez, creían en la comunidad local como la base fundamental de la Nación.

Sin embargo, las Regiones empiezan a operar solo en los primeros años setenta, treinta años después, cuando *Italia* ya había sido *hecha*. El Estado comienza *solo* en este momento a desempeñar su papel de *director* y las Regiones comienzan a trabajar con muchas dificultades y lentitud².

En ese momento, en el país ya existía una (pequeña) red de autopistas, la primera línea de alta velocidad ferroviaria (Roma-Florenia), algunas tan gigantescas como innecesarias concentraciones industriales – de cuya inutilidad y peligro nos estamos dando cuenta solamente en la actualidad.

Pero al mismo tiempo, las redes *tradicional*es (carreteras y ferrocarriles ordinarios) se dirigían inexorablemente hacia la disminución, como resultado de la reducción radical de los recursos financieros que habían sido utilizados para la realización de las *grandes obras* y para la gestión de las diferentes *emergencias*.

La primera crisis importante de energía se produce en esos años. En octubre de 1973, después del comienzo de la Guerra de Yom Kippur entre Israel y Egipto, el gobierno italiano se vio obligado a implementar una política de ahorro energético y a suspender el programa de construcción de nuevas infraestructuras. Lo que se había hecho, hecho estaba.

El proceso de liberalización iniciado por la UE a principios de los años noventa, se va a insertar en un contexto político y económico que continúa estando fuertemente separado del territorio, pero también produce un proyecto de tren de alta velocidad, resultado de una fuerte decisión del gobierno central, impugnada a menudo, y no como resultado de un acuerdo entre el Estado, las Regiones y las instituciones locales. Repitiendo lo que ya había sucedido con la realización de la *Autostrada del Sole* (Autopista del Sol) a principios de los años sesenta, en pleno *boom* económico, y destacando los desequilibrios territoriales que, al menos en las intenciones, querían reducir o eliminar.

El proyecto de alta velocidad: territorios rápidos y territorios lentos

La historia del ferrocarril de alta velocidad en Italia, nace con la línea *Direttissima* Roma-Florenia (254 km), construida entre 1970 y 1991, que sigue siendo para muchos años el único tramo de ferrocarril de alta velocidad de la red ferroviaria italiana³, en un período de fuertes tensiones económicas y sociales.

Se vuelve a hablar de alta velocidad en 1984, cuando por la construcción y gestión de las infraestructuras para el Tren de Alta Velocidad (TAV), Ferrocarriles del Estado, entonces todavía una empresa pública, creó una empresa especial, la Italferr Sis Tab SpA, que comienza rápidamente el proyecto de toda la obra, cuya realización empieza en 1991.

La nueva infraestructura de transporte iba a seguir el mismo camino de la Autopista del Sol, siguiendo el trazado Turín-Milán-Bolonia-Florenia-Roma-Nápoles y duplicando la oferta de movilidad entre los mayores centros urbanos del país, ya fuertemente conectados, pero dejando de lado la parte restante del territorio: el nor-este, la costa del Tirreno, la del Adriático y el resto del país al sur de Nápoles.

2. Las Regiones empiezan a funcionar solo después de la publicación de dos *paquetes* de decretos del Presidente de la República, en 1972 y 1977, que transfieren del Estado central las materias y competencias que se les atribuyen de la Constitución en 1948.

3. Es paradójico que la *Direttissima* "Roma-Florenia", nacida antes de las normativas europeas sobre las líneas ferroviarias de alta velocidad, hoy no es clasificable como línea de alta velocidad ya que la velocidad de operación máxima es de 250 km/h y no es 300 km/h. Por esta razón, se está trabajando en su adaptación funcional y técnica.

Para responder a los opositores, el proyecto Alta Velocidad se anunciaba como financiado casi en su totalidad por capitales privados, el primer caso de una obra pública. Pero no ha sido así y hasta ahora el costo, más del doble del previsto inicialmente, fue apoyado integralmente por el Estado sin la participación del capital privado.

Entre diciembre de 2005 y diciembre de 2009, finalmente entra en servicio el trayecto Turín-Salerno, la primera parte de la *red* de alta velocidad italiana⁴, mientras aún están en construcción o en diseño la línea Bolonia-Venecia-Trieste, la línea Venecia-Milán y la línea Génova-Milán, además de la Turín-Lyon, objeto de controversias graves en Val di Susa⁵.

Cuadro 2. Tiempo de viaje en líneas de alta velocidad. Fuente: RFI - Rete Ferroviaria Italiana

Línea	Tiempo de viaje
Torino - Milano	54'
Bologna - Firenze	36'
Roma - Napoli	1 hora 07'
Roma - Milano (sin paradas)	2 hora 59'
Roma - Milano (con paradas)	3 hora 30'
Milano - Roma - Napoli (sin paradas)	4 hora 25'

Infraestructuras y liberalizaciones: el caso del mercado ferroviario

Las directivas comunitarias en materia de liberalización de las infraestructuras nacieron entre finales de los ochenta y principios de los noventa con el fin de revitalizar los distintos sectores implicados y reajustar los distintos mercados nacionales, centrándose en los aspectos de la competencia y de la integración⁶. Esto ha incluido también -y sobre todo- el sector ferroviario.

El proceso de liberalización de los ferrocarriles, que empieza con la Directiva 91/440/CEE y luego tiene tres etapas de revisión (los denominados tres *paquetes ferroviarios*, de 2000, 2004 y 2007), conduce a una apertura total del mercado de los servicios ferroviarios internacionales de pasajeros⁷ - aunque con algunas limitaciones que cada Estado miembro puede adoptar⁸.

Este proceso de liberalización, sin embargo, ha generado y sigue generando efectos en cuanto a calidad y eficiencia de los servicios ferroviarios y, lo que es más importante, en cuanto al desarrollo de las redes y está conduciendo a evidentes impactos territoriales principalmente relacionados con los cambios en las cuencas de movilidad y la consecuente distribución de la población y las actividades económicas. Estos efectos, sin embargo, no parecen haberse tenido en cuenta en Bruselas.

Es necesario constatar, además, que hace algún tiempo la Comisión Europea ha iniciado procedimientos de infracción contra 25 de los 27 estados miembros de la UE⁹ por la incorrecta o falta de aplicación de las directivas sobre la liberalización de los mercados ferroviarios, doce de los cuales están actualmente en el Tribunal de Justicia de La Haya. Hecho que llevó la Dirección *Move* de la Comisión Europea a presentar, en septiembre de 2010, una propuesta de directiva de remodelación (*recast*) con el fin de eliminar los obstáculos a la competencia aún existentes y compensar la ausencia de un marco reglamentario adecuado.

En Italia, en enero de 2013¹⁰, tienen licencia de uso de la infraestructura ferroviaria¹¹ 40 empresas ferroviarias, de las cuales 15 están autorizadas para la prestación de

4. La particularidad del sistema de alta velocidad italiana, en comparación con las soluciones tecnológicas adoptadas por otros países europeos, consiste en permitir el uso tanto por trenes de pasajeros como por trenes de cargas de larga distancia, aumentando a la oferta de transporte y liberando al resto de la red ferroviaria, disponible para la mejora de las conexiones interregionales y metropolitanas. - de ahí el eslogan "alta velocidad / alta capacidad". Sin embargo, no parece haber tenido estas consecuencias.

5. La Lyon-Turín será el primer tramo que unirá la red AV italiana a la francesa, en el marco de la ejecución del Corredor Paneuropeo 5 "Lisboa-Milán-Kiev", previsto por la Unión Europea como parte de la red transeuropea de infraestructuras TEN.

6. No debe ser ignorado el hecho de que uno de los objetivos de esta Directiva era también la sostenibilidad del medio ambiente, lograda a través de la reducción de la movilidad automovilística en favor de aquella ferroviaria.

7. Servicio donde el tren cruce al menos una frontera de un Estado miembro y cuyo principal objetivo es transportar viajeros entre estaciones situadas en diferentes Estados miembros.

8. El gobierno italiano ejecuta las directivas de la UE a través del Decreto Legislativo n° 188 de 8 de julio de 2003, que se caracteriza por ser uno de los más abiertos a la competencia internacional.

9. Los dos países *virtuosos* son Chipre y Malta, pero no tienen ferrocarriles.

10. Fuente: MIT - Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

11. Las licencias son emitidas por el Ministerio de Infraestructura y Transporte según lo establecido por el Decreto Legislativo 8 julio de 2003, n. 188 y el Decreto Ministerial de 2 de febrero de 2011 n. 36.

servicios de pasajeros y de carga, 9 solo de pasajeros y 16 solo de carga. Un –aparente– éxito de la liberalización. Pero a pesar de estos datos deben hacerse algunas aclaraciones, comenzando con el hecho de que hace apenas tres años las empresas titulares de licencia eran 49: el 20% de las licencias ha sido revocado.

Además, el mercado ferroviario italiano hoy sigue caracterizándose por la presencia de:

- » una empresa, Trenitalia SpA, que resulta ser prevaleciente sobre todas las demás 39 empresas (con una cuota de mercado de más del 85% para los pasajeros y del 90% para las cargas) y que es de total propiedad de “Ferrovie dello Stato SpA”, empresa de capital totalmente estatal, *holding* del Grupo al que también pertenece RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA, empresa encomendada de la gestión de la red ferroviaria nacional.
- » muchas empresas regionales – propiedad de las respectivas instituciones locales y por lo tanto públicas – que prestan servicios pasajeros en virtud de contratos de servicios con las Regiones.
- » varias otras empresas, tanto nacionales como de otros países de la UE, que principalmente prestan el servicio de carga¹².

Es evidente, entonces, la falta de una verdadera liberalización del mercado ferroviario en Italia debido a la voluminosa presencia del Grupo “Ferrovie dello Stato”¹³, nacido de la privatización de la compañía estatal “Ferrovie dello Stato”¹⁴.

Así que la separación entre la RFI – Rete Ferroviaria Italiana, el gestor de red, y Trenitalia, el principal operador ferroviario, es de hecho solo formal, debido a la estructura del Grupo Ferrovie dello Stato que oculta el monopolio del Estado, que también es responsable de la regulación del sector en términos de concesión de las licencias de explotación y las pertinentes certificaciones de seguridad. Teóricamente se puede competir – y algunos operadores en el sector de carga, alternativos a Trenitalia, están lentamente aumentando sus cuotas de mercado y también algunos competidores en el sector de pasajeros han entrado en el mercado. Sin embargo, la difícil historia de la empresa privada NTV – Nuovo Trasporto Viaggiatori, que por mucho tiempo vio obstaculizada su acción mediante sutilezas burocráticas antes de poder acceder diariamente con sus trenes a la línea de Alta Velocidad, y la aún más surreal de Arenaways, la pequeña empresa piemontesa que ofreció un servicio interregional entre Turín y Milán, con interesantes opciones de viaje, que se ve obstaculizada enormemente por la competencia en los servicios regionales de Trenitalia¹⁵, son pruebas de la imperfección del sistema italiano.

A la falta de separación entre Trenitalia y RFI – Red Ferroviaria Italiana, que determina un conflicto de interés y socava el desarrollo de un mercado en régimen de competencia, se añade el rol de las regiones y otras instituciones locales en el marco del transporte ferroviario local (urbano, metropolitano, regional).

En primer lugar, muchas de las Regiones italianas son titulares de ferrocarriles locales, en concesión directa del Estado. Como tal, desempeñan – o pueden desempeñar – un rol importante en competencia con los operadores de la red ferroviaria restante, gestionada por RFI. En muchos casos desempeñan servicios de pasajeros por empresas mixtas con Trenitalia.

Al mismo tiempo, resultado de la división de “Ferrovie dello Stato”, los servicios de transporte ferroviario regional pasaron bajo la jurisdicción directa de las Regiones, que teóricamente pueden encomendarles a empresas, públicas o privadas, que sean titulares de una licencia de operación y con financiación, a través de licitación pública. pero en realidad, en virtud de lo dispuesto en el punto 2 del artículo 59 de la Ley

12. Completa el panorama un nuevo sujeto, NTV Nuovo Trasporto Viaggiatori (Nuevo Transporte Pasajeros), que es el primero - y hasta ahora único - gran operador privado que, hace un año, está trabajando sobre las líneas de Alta Velocidad de RFI compitiendo con Trenitalia.

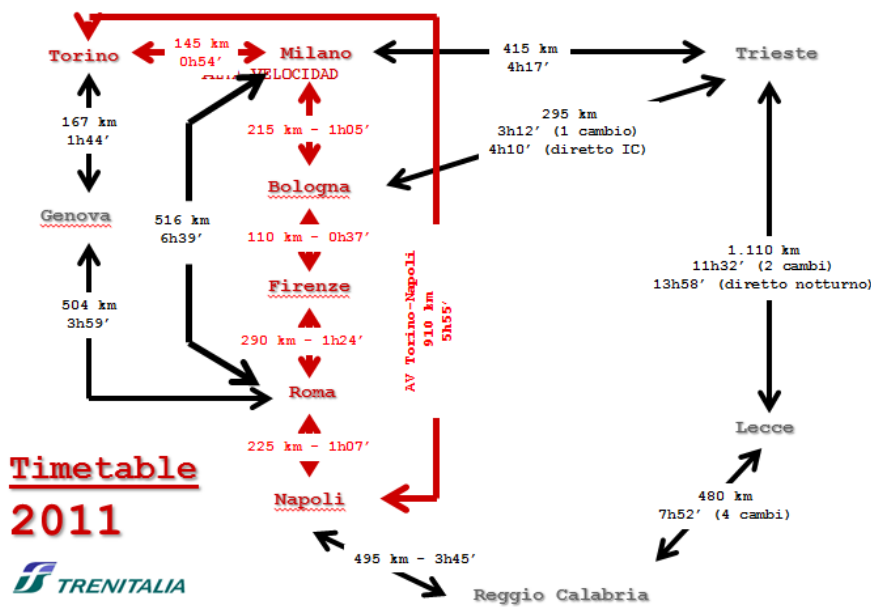
13. Componen la organización del Grupo “Ferrovie dello Stato”: RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA, empresa que gestiona la infraestructura ferroviaria (participada al 100%);...

(continúa en página 73)

14. La compañía pública Ferrovie dello Stato es objeto de un proceso de privatización que tiene su origen en 1985, cuando se formó la nueva entidad “Ferrovie dello Stato” (establecido por la Ley n°. 210 de 17 de mayo de 1985) y luego se convierte en 1992 en el holding “Ferrovie dello Stato” - Sociedad por acciones de Servicios de Transporte, totalmente participada por el Ministerio de Infraestructura y Transporte.

15. El día siguiente a la solicitud para la concesión de trazas-horarios, a finales de 2010, la Oficina para la Reglamentación de los Servicios Ferroviarios (URSF) del Ministerio de Infraestructuras y Transportes ha expresado su oposición a la propuesta de servicio de Arenaways...

(continúa en página 73)



16. “El desarrollo de los servicios ferroviarios de pasajeros a nivel nacional, incluyendo la parte de la actividad internacional en el territorio italiano, puede estar sujeto a restricciones en el derecho de recoger pasajeros en cualquier estación situada a lo largo de la ruta del servicio... (continúa en página 73)

Cuadro 3. Tiempos de viaje en tren: comparación 2011 – 1999. Fuente: Trenitalia (elaboración del Autor). Nota: Se resaltan en azul las conexiones ferroviarias que en 1999 eran más rápidas en comparación con 2011.

99/2009, “Disposiciones para el desarrollo y la internacionalización de las empresas y en el ámbito de la energía”¹⁶, confían a Trenitalia la prestación del servicio a través de contratos de servicios¹⁷, debido al papel de heredero de “Ferrovie dello Stato”.

Esto efectivamente implica que la calidad del servicio ferroviario regional depende directamente de las políticas de movilidad y de los recursos empleados por las Regiones u otras instituciones locales y de la calidad y cantidad de los controles sobre el ejercicio del servicio realizado de Trenitalia. Y no todas las regiones o provincias se comprometen de la misma manera.

En este contexto, se enmarca el proyecto de Alta Velocidad, que dio lugar a nuevos elementos de transformación de las estructuras espaciales, en términos de variación de los límites de los sistemas regionales, las zonas de gravitación metropolitana, los contextos espaciales locales y, en consecuencia, los modelos de movilidad.

El cuadro que emerge es por lo tanto ya suficiente para resaltar la brecha que se ha ido formando entre *redes rápidas* y *redes lentas*, entre territorios y ciudades rápidos y territorios y ciudades “lentos”, con consecuencias sobre las futuras oportunidades de desarrollo económico que pueden ser fácilmente imaginadas.

El Cuadro 3 muestra la comparación entre los tiempos de viaje de las diferentes líneas ferroviarias que, desde 1999 hasta 2011, presentan cambios, teniendo en cuenta la apertura del servicio de la línea de Alta Velocidad.

Aparte de las nuevas líneas de Alta Velocidad, lo que se registra es un aumento general en los tiempos de viaje de las líneas tradicionales y secundarias, lo que significa una mayor atención del gestor RFI y del operador de monopolio Trenitalia para las líneas *comerciales* o sea la más rentables.

Otra consecuencia de la liberalización del mercado ferroviario -similar a lo ocurrido en otros estados poco virtuosos- es la reducción del número de coches y locomotoras, que en veinte años se ha reducido el 27%.

17. El contrato de servicio es una institución de negociación particular establecida por la legislación nacional y los contratos y es parte de los contratos de la Administración Pública. A través del contrato de servicio una institución pública encomienda a un proveedor (gestor del servicio) ciertos servicios públicos, con la posible transferencia simultánea de las funciones públicas, así como de bienes públicos necesarios para el desempeño del servicio prestado. Fuente: Formez, 2012.

Cuadro 4. Composición de la flota ferroviaria. Fuente: Istat, Trenitalia

Años	Medios de tracción		Vagones y trailers	Vagones para equipaje y postales	Vagones cargas y ganaderos	
	Total	de los que				
		Locomotoras a vapor				Locomotoras eléctricas
1991	6.069	149	2.170	14.624	2.146	97.196
2001	5.096	23	1.959	10.049	427	65.927
2009	4.427	-	1.790	8.065	185

La reducción en el número de coches debe colocarse, sin embargo, en relación con la transición de "Ferrovie dello Stato", en aquel momento empresa pública, a las distintas empresas, todas de derecho privado pero de propiedad exclusiva del Estado, que forman actualmente el *holding* "Ferrovie dello Stato" (Ver nota 13). En particular, se debe recordar que en el momento de la división y transformación en una sociedad limitada, la compañía estatal "Ferrovie dello Stato" ha pasado todos los coches y locomotoras a Trenitalia S.p.A., desde entonces operador monopólico.

Con la (pseudo) liberalización de los servicios ferroviarios lo que se ha observado es cómo se ha implementado una política comercial de maximización de los ingresos en detrimento de los servicios (sociales) de transporte y también del capital social fijo que está formado por los activos del ferrocarril.

Una consecuencia directa de esta política es la oferta actual de transporte ferroviario, que se divide en unos tipos de servicios de pasajeros (Alta Velocidad, intercity, transporte local / metropolitano, líneas secundarias) y tiene las siguientes características:

- » Alta Velocidad: el servicio de trenes de Alta Velocidad (operado por un operador predominante, Trenitalia, al cual muy recientemente se añadió un *competidor*, NTV Nuovo Trasporto Viaggiatori (*Nuevo Transporte Viajeros*) por el tren *Italo*, sobre la línea Milán-Roma-Nápoles, por algunos denominada *Metro de Italia*) tiene lugar en régimen comercial y sirve solamente un área geográfica. Compite solo con el avión sobre las rutas entre Roma y Milán y para usuarios de negocio en su mayoría, no atrae a los viajeros que habitualmente utilizan el coche para rutas largas o intermedias y no afecta el sector de carga, a pesar del hecho que la línea de Alta Velocidad se construyó con tecnologías que permiten el tránsito de trenes de carga de gran tonelaje.
- » Intercity: el servicio, llevado a cabo por Trenitalia exclusivamente, está peor que hace veinte años, tanto en términos de tiempos de viaje como en calidad de servicio (limpieza de trenes, puntualidad, conexiones). Se utiliza principalmente para viajar entre las ciudades grandes y medianas y para distancias intermedias y cortas (a menudo reemplazando el servicio metropolitano y regional) y a lo largo de las vías que no son atendidas por la Alta Velocidad.
- » Trenes locales / metropolitanos: el servicio, llevado a cabo por Trenitalia exclusivamente por cuenta de las instituciones locales (Regiones, Provincias, Municipios) en promedio es insuficiente en términos de oferta, y malo en términos de calidad de servicio (limpieza de trenes, puntualidad, conexiones). Solo le interesa a las grandes ciudades (las que tienen un equipamiento de ferrocarriles urbanos o metro).
- » Trenes regionales: el servicio, llevado a cabo exclusivamente por Trenitalia por cuenta de las instituciones locales (Regiones, Provincias) es considerado poco rentable y se encuentra en un estado de deterioro progresivo. Muchos gobiernos locales prefieren formas alternativas de transporte público al ferrocarril, especialmente por carreteras aunque atraviesan zonas climáticamente difíciles.

Los ferrocarriles italianos, como consecuencia de la (pseudo) liberalización y de las políticas para la movilidad y transportes no sostenibles, han perdido su rol tradicional de infraestructura primaria, limitándose a aquellos servicios de tipo *comercial*, como la Alta Velocidad – que, sin embargo, están perdiendo el nivel de conexión con el resto de la red – y que están destinados a perder más usuarios/pasajeros.

No es sorprendente que en los mismos años (1991-2009) el número de vehículos a motor en Italia haya aumentado casi el 30%, alcanzando un promedio de más de 0,6 automóviles por habitante, con graves consecuencias para el medio ambiente (contaminación del aire, ruido) y socioeconómico (gestión de costes de los vehículos a motor –que según la revista mensual especializada “Quattroruote” a partir de 1971 hasta hoy se han incrementado en un 200%– y los costos de atención médica por el consiguiente aumento de los accidentes).

18. Población italiana desde 1971 hasta 2011:
1971: 54.136.547
1981: 56.556.911
1991: 56.778.031
2001: 56.995.744
2011: 59.433.744
Fuente: ISTAT, censos de la población.

Cuadro 5. Circulantes en Italia 1991-2009¹⁸. Fuente: Istat, ACI

Años	Total	Motocicletas	Vehículos						Remolques
			Coches		Ómnibus	Camiones	Tractores y tractores para	Total Vehículos	
			Total	X 1.000					
1991	34.736.109	3.005.761	28.434.923	501,0	78.649	2.447.552	72.069	31.033.193	697.155
2001	41.936.274	4.114.455	33.239.029	583,4	89.858	3.541.545	124.149	36.994.581	827.238
2009	47.969.845	6.414.202	36.371.790	604,3	98.724	4.584.210	157.807	41.212.531	343.112

Movilidad: incidencias en las prácticas

Como ya se ha anticipado, las prácticas de movilidad están influenciadas por condicionamientos culturales y sociales, por las políticas del urbanismo y de los transportes y por el continuo aumento en el costo de los combustibles (Pucci, 2007).

A partir del comienzo del proceso de liberalización de los ferrocarriles se produjeron cambios evidentes en las prácticas de movilidad de los italianos, cambios que han influido en las estructuras territoriales y urbanas.

De hecho, en los últimos veinte años, las prácticas de movilidad se vieron influenciadas por el aumento de complejidad de las estructuras territoriales y la distribución de las actividades. Esta ciertamente no ha sido acompañada por la adecuación de las infraestructuras ni por la oferta de transporte público, lo que de hecho ha obligado al uso del automóvil, medio de transporte privilegiado en Italia desde la Segunda Guerra Mundial.

Cuando hablamos de movilidad ferroviaria, nos referimos actualmente a una parte de los desplazamientos que hoy cubre solo una pequeña parte de la movilidad realizada en el transporte público (menos del 7,0% de los desplazamientos habituales totales). Pero esto es un hecho significativo, sin embargo, para resaltar el cambio de hábitos, conveniencias, disponibilidades sobre los cuales las liberalizaciones han tenido efectos perceptibles.

Desde 1971 hasta el presente, el marco general de la movilidad en Italia ha cambiado considerablemente y los datos indican cómo se ha consolidado el uso del vehículo privado sobre otros modos de transporte público. Sin embargo, el rápido crecimiento en el costo de mantenimiento y gestión del vehículo, fuertemente influenciado por el aumento del precio del combustible, que desde entonces, inmediatamente antes de la

crisis energética que se produjo como consecuencia de la guerra de Yom Kippur en 1973, llegó a los valores récord de estos días¹⁹.

Cuadro 6. Población residente que va al lugar de estudio o trabajo según medios de transporte, en los censos de población desde 1971 hasta 2001. Fuente: Istat, 2012

	A pie		Transporte público por ferrocarril o por carretera		Coche privado		Motocicleta, ciclomotor, scooter		Bicicleta u otro medio		Total	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
→ lugares de trabajo												
1971 (e)	4.662.827	31,7	2.924.594	19,9	4.008.439	27,2	1.861.809	12,7	1.252.370	8,51	14.710.039	100,0
1981	3.239.983	21,8	2.790.242	18,7	6.770.880	45,5	988.856	6,6	1.093.515	7,35	14.883.476	100,0
1991	2.547.502	15,5	1.905.765	11,6	10.359.802	63,0	710.425	4,3	923.264	5,61	16.446.758	100,0
2001	1.891.170	11,6	1.293.805	7,9	11.541.085	70,9	833.430	5,1	720.707	4,43	16.280.197	100,0
→ lugares de estudio												
1971 (e)	5.746.733	65,8	1.780.296	20,4	316.974	3,6	135.122	1,5	752.474	8,62	8.731.599	100,0
1981	5.424.112	52,0	2.433.511	23,3	981.818	9,4	146.202	1,4	1.443.984	13,85	10.429.627	100,0
1991	3.442.266	35,2	2.610.997	26,7	2.164.661	22,1	261.472	2,7	1.312.449	13,40	9.791.845	100,0
2001	2.435.671	26,1	2.003.818	21,5	3.479.414	37,3	365.814	3,9	1.038.699	11,14	9.323.416	100,0

Es evidente que desde 1971 hasta 2001 el uso del vehículo privado se ha más que duplicado en el caso de los desplazamientos residencia-lugar de trabajo, contra una reducción de 12% del uso del transporte público. Mientras que en el caso de los desplazamientos residencia-lugar de estudio, el uso de automóviles privados ha aumentado diez veces y el de *scooters* y motocicletas ha aumentado más del doble. Prueba de un cambio radical en los hábitos de movilidad y, al mismo tiempo, de los modelos de asentamiento²⁰ es la reducción del número de personas que se desplazan a pie: en el año 2001 es casi un tercio de 1971.

Es un poco diferente el dato registrado en las ciudades más grandes²¹ de Italia, donde, en 2009, el reparto de los desplazamientos es como se indica en el cuadro que sigue:

Cuadro 7. Distribución de los viajes motorizados por medio de transporte en la movilidad urbana. Fuente: Isfort, Observatorio "Audimob" sobre los hábitos de movilidad de los italianos, 2010

Modo de transporte	%
Transporte público	11,6
Medios privados (coche)	80,8
Motocicleta / Ciclomotor	7,5
Total	100,0

El mayor porcentaje de uso del transporte público en las grandes ciudades se explica fácilmente por la presencia de un sistema de transporte público local más eficiente en relación con lo existente en los territorios extraurbanos.

La movilidad ferroviaria desde 1991, en los albores del proceso de liberalización, hasta el día de hoy, frente a un aumento en el número total de pasajeros (+35%), registra una disminución en el número de pasajeros por kilómetro²² y una caída de 26% en el tráfico de carga, los más afectados por la liberalización del mercado ferroviario.

19. El precio promedio de la gasolina aumentó de € 0,076 en 1970 (precio actualizado: € 1,228, fuente: Data Book 2011, Unione Petrolifera Italiana) al actual que es de € 1,778 (fuente: IISole24Ore).

20. El crecimiento disperso de las ciudades ha contribuido en gran medida a la utilización, casi obligatoria, del coche privado para cualquier tipo de viaje diario.

21. Son las ciudades con más de 100.000 habitantes y actualmente son 47 (Fuente: Municipios Italianos) y representan el 25% de la población italiana.

22. Es una unidad de medida que representa el transporte de un pasajero solo sobre una distancia de un kilómetro de ferrocarril.

Cuadro 8. Transporte ferroviario: datos pasajeros y carga 1991-2009. Fuente: Istat, Trenitalia

Años	Tráfico de pasajeros		Tráfico de mercaderías (a)	
	Pasajeros (en miles)	Pasajeros/kilómetro (en millones) (b)	Toneladas cargadas (en miles)	Toneladas - kilómetro (en millones) (c)
1991	434.718	45.065	66.862	21.680
2001	482.799	46.752	87.809	24.629
2009	586.015	44.404	49.511	15.224

Por lo tanto, los datos sobre el transporte ferroviario desde 1991 hasta 2009 revelan, por un lado, la reducción de la *densidad* de los pasajeros transportados y, en segundo lugar, la preferencia dada al transporte de cargas por carretera, a pesar de los reiterados llamados para reducir el peso de transporte por camiones en Italia²³.

Efectos territoriales

Para el transporte público en Italia, la imagen que surge es desastrosa, reflejo de prácticas de movilidad que, desde los años cincuenta y como resultado de políticas miopes, se basan en el coche privado en lugar del transporte público. Un modelo de movilidad cada vez más insostenible desde cualquier punto de vista, que constituye una causa importante de la degradación del medio ambiente y socioeconómica de las ciudades de hoy y de grandes porciones del territorio y que ha contribuido a la rápida y fragmentada urbanización de nuestros territorios desde la Segunda Guerra Mundial.

En particular, con la privatización y la liberalización del mercado ferroviario lo que sobresa de inmediato es la clara separación entre las líneas de alta rentabilidad y líneas de baja rentabilidad.

Las primeras, aquellas de alta rentabilidad, son las líneas que por frecuencias e importancia, resultan ser de gran relevancia y constituyen la columna vertebral de las conexiones ferroviarias, para oferta – y demanda – de desplazamientos²⁴.

La segunda, las que tienen baja rentabilidad, desempeñan – y siempre han desempeñado – un papel de *presidio territorial*, un servicio *social*, y sirven áreas geográficas escasamente pobladas y a menudo de difícil acceso²⁵.

Con la liberalización y la puesta en el mercado de líneas tan diferentes en características y *atractividad*, estas últimas están destinadas a ser abandonadas: es poco probable que un operador transportista en un mercado competitivo se comprometa financieramente para desempeñar un servicio de pasajeros en un área donde los pasajeros son pocos.

La primera consecuencia territorial imaginable es una contribución a la intensificación del fenómeno de abandono de estos territorios *deprimidos* (en términos de población y de establecimientos económicos y, en consecuencia, una intensificación de los desequilibrios territoriales. El fenómeno es aún más grave si tenemos en cuenta que, si uno de los objetivos de las políticas de la UE en el ámbito del transporte por ferrocarril ha sido siempre la integración funcional²⁶, la red ferroviaria italiana al comienzo del proceso de liberalización no era ciertamente una red *integrada* y todavía hoy la red no tiene un nivel uniforme de evolución tecnológica²⁷, con evidentes repercusiones sobre la libre circulación de los trenes.

23. Debe señalarse, sin embargo, que en Italia el transporte de carga por carretera está muy subvencionado por el Estado.

24. Por ejemplo, la línea Turín-Milán-Venecia y, sobre todo, la línea Milán-Bolonia-Florenia-Roma-Nápoles, además de las líneas de Alta Velocidad.

25. Por ejemplo, las líneas de los Apeninos, como la transversal Roma-Sulmona-Pescara o la longitudinal L'Aquila-Terzi-Sulmona-Carpinone-Isernia, que conectan ciudades que en total no exceden los 150.000 habitantes, tantos como un barrio de Milán o Roma.

26. La Directiva 440/1991/CE tiene por objeto también "una mayor integración del sector comunitario de los transportes es esencial para el mercado interno porque "los ferrocarriles son una parte vital de este sector".

27. De los casi 19.000 kilómetros de ferrocarriles italianos, 16.700 kilómetros son gestionados actualmente por RFI – Rete Ferroviaria Italiana mientras que los otros 2.300 kilómetros (los antiguos ferrocarriles "concedidos") son propiedad y están gestionados por otras empresas públicas regionales y utilizan tecnologías a menudo incompatibles con el estándar tecnológico de la red RFI. La red gestionada por RFI se divide en: 1. líneas básicas, que cubren el 38% de la red incluso las líneas de Alta Velocidad; 2. líneas "complementarias" y las líneas de "nudo" - según la definición del gestor RFI - que cubren el restante 62%. El 28,7% de las líneas aún no se encuentra electrificado y es atravesada por locomotor diesel y el 55,0% son de una sola vía. Por último, pero no menos importante, las líneas de Alta Velocidad utilizan una tensión diferente a la de la mayor parte de las líneas electrificadas, por lo tanto tienen que utilizar locomotoras especiales con tensión múltiple.

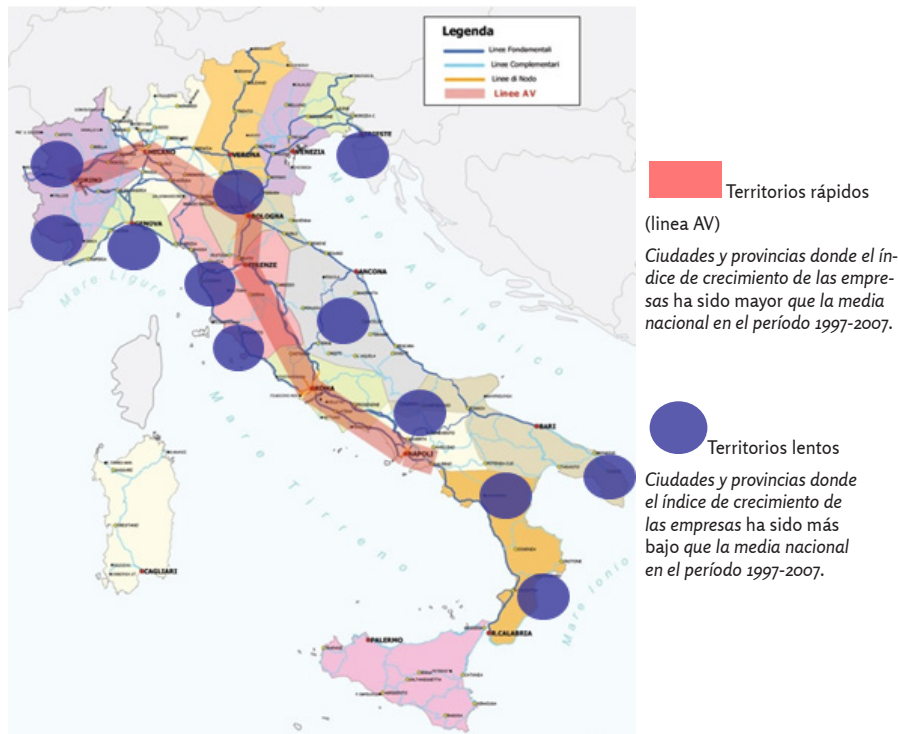


Figura 9. “Territorios rápidos” y “territorios lentos”. Distribución geográfica del crecimiento y decrecimiento de las empresas 1997-2007. Fuente: Istat, Trenitalia (elaboración del Autor)

Varios estudios han demostrado cómo se determinan mutaciones en los hábitos de movilidad cuando hay cambios en la eficiencia de la infraestructura ferroviaria: si mejora, atrae a los pasajeros - que la prefieren porque es rápida y económica - y si empeora, pierde pasajeros - obligados a utilizar otros medios de transporte colectivo o individual.

Esto va a influir en la “distancia aceptable de desplazamiento” (Nuvolati, 2007) de cada individuo que, a su vez, va a producir efectos sobre la distribución de los asentamientos y el mercado laboral.

En los últimos 15 años, en las grandes áreas urbanas italianas servidas por los ferrocarriles fundamentales y ahora por las líneas de Alta Velocidad se registraron cambios no tanto en términos de aumento de la población instalada en la zona urbana / metropolitana, sino como variación de los límites del área misma, con la incorporación de nuevos territorios, cuyo crecimiento de población muestra un incremento significativo, muchas veces superiores a aquel de las capitales de provincia, y la exclusión de otros, con una pérdida de población igualmente sensible. No puede afirmarse que el fenómeno se debe directamente a la realización y la entrada en servicio del Alta Velocidad. Pero es muy interesante observar cómo la población de las grandes ciudades ha migrado a lo largo de las líneas mejor comunicadas con el centro de la ciudad y, en general, los lugares de trabajo y estudio, haciendo compatibles las instancias de asentamiento – a menudo vinculadas al deseo escondido de una casa unifamiliar con jardín, que en el centro de la ciudad sería inaccesible - y las financieras – lejos del centro de la ciudad el costo de bienes inmuebles disminuye (aunque esto no siempre ocurre).

Con la Alta Velocidad, de hecho, lo que ha venido a determinarse es la formación de un *corredor* de infraestructura, el llamado *metro de Italia*, dotado de una *banda* de efectos espaciales variable, más ancha en correspondencia con las ciudades / zonas urbanas / áreas metropolitanas principales donde se ubican las estaciones AV, más estrecha donde la cuenca de movilidad atraída y el área de presión urbanística van a disminuir o desaparecer.

Si se superpone la banda del Alta Velocidad al mapa de Italia es evidente que han quedado excluidas amplias partes del territorio nacional, no conectadas en red con la línea de Alta Velocidad. En estos territorios se registraron pérdidas demográficas constantes.

Observando solo los cambios demográficos entre 1991, al principio de la liberalización de los ferrocarriles, y 2010, con entrada en servicio del Alta Velocidad, de hecho surgen algunas dinámicas muy interesantes.

Se analizaron los datos de población de las ciudades afectadas por la línea de Alta Velocidad (Milán, Bolonia, Florencia, Roma y Nápoles), los de las provincias correspondientes y los de algunas ciudades importantes, capitales de Provincia, a lo largo de la misma franja territorial, atendidas por líneas tradicionales fundamentales (Parma, Prato, Arezzo y Latina), con el objetivo de estudiar las variaciones dentro de esta *banda* de Alta Velocidad, la de los llamados *territorios rápidos*. Y en comparación, se analizaron los datos que se refieren a las ciudades y provincias externas a este sistema.

Un dato básico: el tren de Alta Velocidad afecta ciudades que en total cuentan con 6.704.187 habitantes que se convierten en 14.712.562 si consideramos las provincias / áreas metropolitanas relacionados, respectivamente el 11,1% y el 24,3% de los casi 60 millones de habitantes de la nación entera.

Los cambios demográficos registrados entre 1991 y 2010 muestran que las ciudades donde actualmente existe una estación de la línea de Alta Velocidad, las llamadas *ciudades rápidas*, han perdido población (en promedio 4,0%), mientras que los municipios de sus respectivas provincias en total han ganado población (en promedio un 5,4%, con el dato significativo de los municipios que se encuentran alrededor de Roma que han ganado más de un 35,0%).

Esto se debe a claramente al aumento de la presión urbanística en las ciudades capitales y al consiguiente aumento del valor de los inmuebles que, junto con la mejora de la accesibilidad local y la distribución extensiva de las actividades económicas en el marco de estas áreas urbanas y metropolitanas, han hecho que la gente tenga que optar por vivir fuera del centro de la ciudad a lo largo las líneas principales tanto por carretera como por ferrocarril.

Ofrece un elemento de reflexión tan interesante lo que ocurre en las ciudades capitales de provincia a lo largo de la misma franja de territorio de la línea de Alta Velocidad pero solo servidas por líneas *fundamentales* tradicionales (como Parma, Prato, Arezzo y Latina). Durante el mismo período (1991-2010) aumentó la población residente sea en las ciudades como en los municipios de las provincias (en promedio respectivamente +8,1% y +12,4%).

El dato probablemente es sintomático de la búsqueda de un estilo de vida *slow* en comparación con lo de las grandes ciudades metropolitanas pero en contextos territoriales donde los valores inmobiliarios son todavía accesibles, la calidad de los servicios es muy alta y la accesibilidad es muy buena. Ciudades dinámicas que, aunque no afectadas por la línea de Alta Velocidad sino solo por las líneas *fundamentales* más frecuentadas e importantes (como la ruta Milán - Nápoles) pueden ser consideradas como pertenecientes a los territorios *rápidos*.

Lo que pasa en otras ciudades, las ciudades y los territorios *lentos*, es diametralmente diferente.

En estas ciudades, en términos de población, se registraron tres comportamientos significativamente diferentes si se toman en cuenta las ciudades y los territorios a lo largo de las líneas principales (básicas) o de las líneas complementarias (de nivel inferior).

En el primer caso (por ejemplo: Cuneo, Mantua, Siena, Macerata, Lecce) se produjo entre 1991 y 2010 una pérdida progresiva de población hacia las ciudades capitales de los municipios de la provincia. Se trata, de hecho, de áreas incluidas en contextos territoriales *animados*, con buen equipamiento de infraestructuras, que reproducen en pequeño las dinámicas de las ciudades del Alta Velocidad.

En el segundo caso (por ejemplo: Campobasso, Potenza, Crotona), las ciudades capitales aumentan los habitantes, mientras que pierden población los pequeños municipios de la provincia, lo que pone en evidencia una disminución progresiva de los niveles de conexión local, garantizada únicamente en las ciudades principales, y también de la conveniencia para vivir en ellos.

Hay que destacar como esas ciudades se encuentran únicamente en el Sur de Italia.

El último caso (por ejemplo: Trieste²⁸, Taranto y Cosenza) incluye los territorios *lentos* por excelencia, aquellos donde tanto las ciudades capitales como los municipios de la provincia han perdido habitantes en el período observado. Ciudades que han seguido siendo excluidas de las dinámicas de infraestructuras y socio-económicas, para las cuales la exclusión de programas de remodelación o mejora de las infraestructuras ferroviarias es causa y efecto de los procesos actualmente en curso.

28. La presencia de Trieste no debe considerarse una anomalía sino una consecuencia directa del papel de sustancial aislamiento que esta ciudad, de frontera durante muchos años, ha tenido hasta hace pocos años.

Interesante, también, lo que emerge del análisis de los datos sobre el crecimiento de empresas productivas en los territorios *rápidos* y los *lentos* (ver Cuadro 9).

En el período 1999-2007 el número de empresas en Italia aumentó del 11,5%. Pero mientras que en los *territorios rápidos* (Turín, Milán, Florencia, Bolonia, Roma, Nápoles y Salerno), el crecimiento fue superior a la media nacional (11,6%), en los *territorios lentos* (Cuneo, Aosta, Mantua, Génova, Trieste, Lucca, Siena, Macerata, Campobasso, Lecce, Potenza, Catanzaro), esto fue significativamente más bajo (9,6%), denunciando la propensión a instalarse en áreas que tienen una mejor accesibilidad, tanto en términos de ferrocarriles como de automóvil.

Conclusiones y escenarios

El cuadro que surge es complejo.

La relación entre liberalización de los ferrocarriles y del transporte público en general, las prácticas de movilidad y el territorio y sus estructuras espaciales es uno de los fenómenos de mayor interés en los recientes estudios urbanos.

La influencia que la liberalización / privatización tienen y siguen teniendo sobre las prácticas de la movilidad es un hecho: la gente prefiere utilizar los medios de transporte más eficientes y económicos y se instala donde resulta conveniente la relación entre costo de viviendas, estilos de vida y accesibilidad. Pero son igualmente evidentes las debilidades del sector del transporte y la movilidad en Italia vinculados a las políticas de liberalización / privatización de los ferrocarriles y el transporte público local.

Es también evidente que los problemas del sistema de transporte ferroviario en Italia se originan principalmente en el hecho de que la red ferroviaria no ha sido objeto de una renovación general y uniforme antes del inicio del proceso de liberalización, diferenciando y fragmentando por lo tanto la eficiencia de la red.

Condición agravada por la construcción de la línea de Alta Velocidad que solo afecta a una pequeña parte del país (12% de la población) y que ha dado lugar a mayores niveles de concentración y polarización de poblaciones y actividades.

A nivel político, la pseudo-liberalización implementada hasta ahora ve al Estado al mismo tiempo como propietario del gestor de la red (RFI) y del operador (Trenitalia) que tiene el 95% tanto del tráfico de pasajeros como de mercancías, así como también garante de la seguridad ferroviaria.

Esto mientras que las líneas regionales y metropolitanas siguen estando sujetas a las normas relativas al *servicio universal*²⁹ y por lo tanto, subvencionadas por el Estado o por las regiones y otras instituciones locales, no permitiendo el acceso a los operadores privados que deseen realizar este tipo de servicio y, de hecho, impidiendo la efectiva competencia en el sector.

Incluso si lo de la movilidad ferroviaria no es el elemento más importante de la movilidad pública en Italia, lo que ha surgido a través de estos primeros estudios es que durante los últimos años se ha registrado una variación adicional en las prácticas de movilidad tanto en las principales áreas urbanas como en los (pocos) territorios escasamente habitados. En comparación con lo que sucedió a principios de los años setenta, las prácticas de movilidad comenzaron a *condicionar* las formas del territorio y la ciudad. Las expansiones urbanas en las grandes ciudades se han adaptado a las necesidades de un usuario que utiliza sobre todo y cada vez más imprescindiblemente el coche privado y por eso se adecuaron la distribución de los servicios y equipamientos urbanos, vinculados a la lógica de la movilidad individual por automóvil y no colectiva – incluso la peatonal.

Además, las prácticas de movilidad son prácticas frecuentemente irracionales o, mejor, se han adaptado a los desarrollos urbanos irracionales de los últimos años, persiguiendo a menudo la vida frenética de las grandes ciudades y la fragmentación de los viajes diarios.

El recurso a la utilización masiva de motocicletas y *scooters* en las grandes ciudades italianas³⁰ es la respuesta contemporánea a la congestión del tráfico y la ineficacia e insuficiencia de transporte público (ferrocarriles, metros, tranvías, autobuses, etc.).

Sobre todo, la ciudad contemporánea en Italia está perdiendo completamente la práctica *peatonal* como un modo de transporte: las zonas peatonales a menudo juegan solo un papel menor como *escaparate* y se configuran cada vez más como *reservas* para contener los peatones irrenunciables y los maníacos de las compras.


La correlación entre los datos sobre la movilidad y los datos espaciales – que ponen de relieve los cambios demográficos, socioeconómicos y morfológicos de las ciudades – detectan una crisis evidente del sistema ferroviario y subrayan la falta de un papel competitivo de los ferrocarriles (en Francia hay un porcentaje dos veces mayor de viajeros por ferrocarril que en Italia).

La situación actual por lo tanto, muestra un aumento – peligroso e insostenible – en los niveles de polarización urbana y de desequilibrio territorial que entran en conflicto con los objetivos de las directrices para el desarrollo del mercado ferroviario de la Unión Europea del año 1991 y el PEOT Plan Europeo de Ordenación del Territorio del 1999.

Si no se interviene rápidamente sobre las normas para la competencia en el mercado ferroviario y sobre las políticas nacionales y regionales para movilidad y transporte, con el objetivo de dar un nuevo equilibrio a los sistemas de transporte y desarrollar modelos de movilidad integrada y sostenible, hay un riesgo real de deshacer lo que se ha hecho hasta ahora en términos de liberalización del ferrocarril y del transporte público local.

29. Pertenecen al llamado "servicio universal" las conexiones ferroviarias no comerciales y para la que no hay equilibrio económico pero se consideran necesarias para garantizar las condiciones mínimas de accesibilidad de la comunidad. El Estado, a través de un Contrato de Servicio (2009-2014) con el que se regulan los requisitos de rendimiento y la cantidad de subvenciones públicas, ha confiado el servicio universal de algunas conexiones ferroviarias nacionales de pasajeros a Trenitalia. Para 2012, el Contrato de Servicios con el Estado establece que Trenitalia realice 86 conexiones diarias con trenes de categoría Intercity, 24 conexiones con Trenes-Noche y 10 conexiones mediante autobús. El servicio universal regional está regulado por los correspondientes contratos de servicios entre Trenitalia y las diversas Regiones.

30. Es significativo lo que pasa en la ciudad de Roma (2.913.349 habitantes), donde en 2012 scooters y motocicletas son 533.000, 1 de cada 5 personas, aumentando en los últimos diez años por más de 50,0 % (Fuente: ACI Automobil Club Italiano; Comune di Roma).

 Notas

13. Componen la organización del Grupo “Ferrovie dello Stato”:
 - .RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA, empresa que gestiona la infraestructura ferroviaria (participada al 100%);
 - .Trenitalia SpA, empresa que gestiona el transporte de pasajeros y carga (100%);
 - .Italferr SpA, empresa de ingeniería ferroviaria que se ocupa del diseño y gestión de proyectos para obras ferroviarias (100%);
 - .Ferservizi S.p.A. - Sociedad de servicios del Grupo FS (100%);
 - .FS Logistica – empresa que se encarga de la logística para el sistema de transporte ferroviario de mercancías (100%);
 - .FS Sistemi Urbani – empresa para la valoración del patrimonio inmobiliario del Grupo FS (100%);
 - .Fercredit S.p.A. - empresa de servicios financieros del Grupo FS (100%);
 - .Grandi Stazioni S.p.A. - Empresa que gestiona las 13 principales estaciones ferroviarias italianas (59,99% de propiedad con el capital privado restante);
 - .Centostazioni S.p.A. - Empresa para la gestión y la rehabilitación de 103 estaciones de tamaño mediano (propiedad de 59,99% con el capital privado restante);
 - .Sita Sogin LTD - Empresa que gestiona los servicios complementarios para los viajeros (55% de participación). (En página 63.)

15. El día siguiente a la solicitud para la concesión de trazas-horarios, a finales de 2010, la Oficina para la Reglamentación de los Servicios Ferroviarios (URSF) del Ministerio de Infraestructuras y Transportes ha expresado su oposición a la propuesta de servicio de Arenaways, argumentando que lo que la empresa quería llevar a cabo entre Milán y Turín era más un servicio regional que un Intercity. Según la URSF, de hecho, el servicio de la empresa piemontesa, al proporcionar paradas intermedias entre las dos capitales regionales, comprometía “el equilibrio económico del Contrato de servicio” de Trenitalia. Por esta razón, Arenaways necesariamente tuvo que rehacer la oferta eliminando las paradas intermedias entre las dos capitales y utilizando solo uno de los dos caminos propuestos, el que pasa a través de Novara. A pesar de ello, la clase de servicio asignada a los trenes de Arenaways por Red Ferroviaria Italiana (RFI) ha sido *tren regional*. Esto ha llevado al fracaso de la empresa – que después de un intento de reactivación sucumbió hace unos meses. Sin embargo, el 9 de agosto de 2012, la Autoridad de la Competencia y el Mercado (AGCM) ha multado al Grupo Ferrovie dello Stato, Trenitalia y RFI por abuso de posición dominante por haber retrasado la asignación de trazas-horario a Arenaways - más de dieciocho meses después de la solicitud inicial - y para suministrar a la URSF informaciones incorrectas, de manera de no permitir las paradas intermedias para el servicio interurbano Turín – Milán de Arenaway. (En página 63.)

16. “El desarrollo de los servicios ferroviarios de pasajeros a nivel nacional, incluyendo la parte de la actividad internacional en el territorio italiano, puede estar sujeto a restricciones en el derecho de recoger pasajeros en cualquier estación situada a lo largo de la ruta del servicio, donde su ejercicio puede comprometer el equilibrio económico de un contrato de servicio público en términos de rentabilidad de los servicios cubiertos por este contrato, incluido el impacto en el costo neto a las autoridades competentes titulares de los contratos, la demanda de pasajeros, los precios de los billetes y de sus condiciones de emisión, localización y número de paradas, horarios y frecuencias del nuevo servicio propuesto”. (En página 64.)

Bibliografía

- » AMBROSIANI G., BERTA M. (a cura di). (2004). *Paesaggi a molte velocità*. Roma: Meltemi Editore.
- » AA.VV. (2005). Alta velocità. Il sistema italiano. *Parametro*, nº 258-259.
- » CERASOLI M. (2001). Efectos territoriales de los procesos de liberalización de las infraestructuras. El caso de los Ferrocarriles del Estado y el proyecto ferroviario de Alta Velocidad en Italia. *ACE: architecture, city and environment*, nº 16, pp. 69-90
- » CERASOLI M. (2012). “*Politiche ferroviarie, modelli di mobilità e territorio Le ferrovie italiane nell’epoca della pseudo liberalizzazione*”. Aracne editrice. Roma.
- » CLEMENTI A., DEMATTEIS G., PALERMO P.C.(a cura di). (1996). *Le forme del territorio italiano*. Bari: Editori Laterza.
- » CLEMENTI A. (a cura di). (1999). *Infrastrutture e progetti di territorio*. Roma: Palombi Ed.
- » DEMATTEIS G., GOVERNA F. (a cura di). (2001). *Contesti locali e grandi infrastrutture*. Milano: Franco Angeli Ed.
- » KARRER F., MONARDO B. (a cura di). (2000). *Territori e città in movimento*. Firenze: Alinea ed.
- » NUVOLATI G. (2002). *Popolazioni in movimento, città in trasformazione*. Bologna: Ed. Il Mulino.
- » NUVOLATI G. (2007). *Mobilità quotidiana e complessità urbana*. Firenze: Firenze Universiti e_Press.
- » PONTI M. (2007). *Una politica per i trasporti italiani*. Bari: Editori Laterza.
- » PUCCI P. (2004). La territorialità delle infrastrutture. En: Giuntini A., Pavese C. (a cura di). *Reti, mobilità, trasporti*. Milano: Franco Angeli Ed.
- » PUCCI P. (2007). La mobilità nei territori della città contemporanea. En: Lanzani A., Moroni S. (a cura di), *Città e azione pubblica*. Roma: Carocci Ed.

Mario Cerasoli / mario.cerasoli@uniroma3.it

Arquitecto, doctor en planificación, investigador y profesor de urbanismo en el Departamento de Arquitectura de la Universidad “Roma Tre”. Hace investigación principalmente sobre las relaciones entre territorio e infraestructuras, las formas de la periferia y la recuperación de los centros históricos menores entre “modulación de la tutela” y nuevas tecnologías.