

ATSF, il trasporto efficace

L'impatto della problematica ambientale sulla politica dei trasporti e sull'industria produttrice di sistemi di trasporto ferroviario. Il punto dell'ing. Sante Roberti, Amministratore delegato di Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari

Isabella Vannutelli

■ *ATSF è società leader in Europa: come nasce e cosa produce?*

Nel 1854 a Genova veniva costruita la prima locomotiva a vapore italiana, la «Sampierdarena» e la società si chiamava Gio. Ansaldo & Co. Da allora, con la storia del nostro paese, Ansaldo ha svolto un ruolo fondamentale nel settore del trasporto pubblico.

Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari (ATSF) affonda le sue radici in questo humus ricco di esperienze e di successi ed è parte del Gruppo Finmeccanica, uno fra i principali gruppi a livello mondiale produttori di alta tecnologia.

ATSF opera nel campo dei Sistemi di Trasporto pubblico di massa elettrificati e a guida vincolata quali: le metropolitane, le metropolitane leggere, le tramvie, le ferrovie regionali e le linee ferroviarie ad alta velocità.

Nel suo settore di attività la Società copre lo spettro completo di una realizza-

zione «Turn key»: dalla progettazione, costruzione, collaudo e messa in servizio, fino all'esercizio e manutenzione come General Contractor.

■ *Quanto incide la problematica ambientale sull'attività di una società come ATSF?*

Assistiamo, ormai da tempo, all'aumento quasi esponenziale dei fenomeni di congestione nelle grandi concentrazioni urbane; fenomeni aggravati dalla crescente pressione che su dette concentrazioni viene esercitata da una mobilità d'ingresso che non trova facili alternative all'uso del mezzo privato.

La congestione produce notevoli disconomie sul territorio che impattano negativamente sul benessere generale della collettività, in termini sia economici che di vivibilità.

Basti pensare, ad esempio, ai danni economici derivanti dalle perdite di tempo durante gli spostamenti o ai danni alla



L'ing. Sante Roberti, A.D. di ATSF S.p.A.

sanità pubblica, conseguenti all'inquinamento acustico ed atmosferico.

È fuori di dubbio che la congestione riduce e rende più gravosa la fruibilità del territorio e come tale rappresenta una strozzatura allo sviluppo.

Le tecniche di valutazione del tipo «costi-benefici» consentono di monetizzare i danni derivanti dalla congestione, al fine di orientare il decisore pubblico alla scelta di investimenti diretti alla creazione di un sistema di «mobilità sostenibile» sul territorio.

L'obiettivo primario, come noto, è quello di creare una rete di trasporto efficiente ed efficace tale da ridurre l'utilizzo del mezzo privato e, più in generale, l'impiego di vettori di trasporto ad elevato impatto ambientale; obiettivo conseguibile, non solo attraverso la realizzazione di nuove reti di trasporto ma, anche attraverso l'ottimizzazione tecnica e gestionale delle reti esistenti e l'integrazione delle stesse con altre strutture di trasporto.

È noto che la riduzione del traffico privato contribuisce notevolmente alla contrazione dei costi esterni della mobilità; infatti, sulla base di studi condotti al riguardo (es. 4° Rapporto sui costi ambientali della mobilità in Italia edito da E.S. spa) si rileva che, trasportare un passeggero con auto privata invece che con vettore pubblico su ferro, costa:

- in termini di congestione, circa 17 volte in più;
- in termini di inquinamento atmosferico, circa 3 volte in più;
- in termini di incidentalità, circa 20 volte in più.

È inutile evidenziare che, a tali maggiori costi per la collettività, occorre aggiungere il maggior esborso monetario che l'utente sopporta per l'uso del proprio autoveicolo.

ATSF sta affermando sempre più le sue competenze come sistemista nell'ambi-



Passaggio del convoglio della metropolitana di Copenhagen sul ponte



Sopra: vista interna del convoglio di «Metro Copenhagen manless» senza guidatore a bordo; a sinistra: veduta dall'alto del convoglio della metro di Copenhagen

to del trasporto su ferro; infatti, in seno alla società stanno crescendo le competenze nel campo di sistemi innovativi di finanziamento, della progettazione, della realizzazione chiavi in mano e nella manutenzione di impianti di trasporto. Tali competenze sono frutto di un forte processo di accrescimento manageriale e culturale, maturato nel tempo e che ora trova una spinta in più, in vista dello sviluppo della politica del trasporto e degli ingenti investimenti previsti sia a livello centrale che locale.

■ *Nel difficile settore del trasporto metropolitano quali sono state le esperienze vincenti di ATSF e quale lo scenario possibile?*

Il sistema automatico di Copenhagen, la Metropolitana Leggera di Dublino linea A+C e B, la Midland Metro di Birmingham, il Metrolink di Manchester, la Metropolitana di Lima, La Metropolitana Leggera di Genova, le Metropolitane di Roma e Napoli, la Tramvia di Sassari, la linea Circumvesuviana e altre linee

regionali, la linea ad Alta Velocità Roma-Napoli, il sistema innovativo STREAM sono fra le più significative referenze di ATSF negli anni '90.

Nota a parte merita la Metropolitana Leggera di Copenhagen che è stata aperta al pubblico nell'ottobre del 2002. Questa metropolitana è di tipo «manless», vale a dire che i veicoli si muovono in modo automatico senza la necessità della presenza di personale operativo a bordo. La Società è impegnata a promuovere questo sistema, sicuramente tra le metropolitane automatiche più moderne al mondo, in Italia e all'estero; in Italia si è giudicata il «Metrobus» di Brescia mentre a Milano ha presentato come promotore finanziario il progetto della «Linea 5» della metropolitana.

Lo scenario italiano è caratterizzato dalla grande enfasi che il Governo, come è noto, ha posto sulla realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche e sul potenziamento del Sistema dei trasporti, di preminente interesse nazio-

nale per la modernizzazione del Paese (Legge Obiettivo).

Il mercato europeo, più in generale, ha confermato i segnali positivi iniziati nell'ultimo biennio, avviandosi ad un *trend* di crescita nel medio-lungo periodo, dopo la crisi degli anni precedenti.

Fattori macroambientali, quali la crescita generalizzata della domanda di spostamento, in particolare a livello urbano e suburbano, ovvero fenomeni di conurbazione in atto in grandi città di particolari aree mondiali (Asia, America Latina, Europa Orientale, ecc.), e la sempre crescente attenzione e sensibilità, a livello mondiale, nei confronti dell'ecosistema, lasciano prevedere, anche per il prossimo quinquennio, tassi di crescita del mercato molto interessanti.

Esigenze di flessibilità di trasporto, sicurezza, affidabilità e confort richiedono lo sviluppo di investimenti in infrastrutture con contenuti tecnologici più spinti atti a garantire una maggiore efficienza e sicurezza del servizio.

Soluzioni sistemiche quindi di prodotto e di servizio.

Segnali interessanti, in termini di programmi di investimento, si registrano anche nei Paesi dell'Europa dell'Est, che rappresentano importanti sbocchi potenziali di mercato per la nostra società, ed in alcuni Paesi dell'area del Sud America, nei quali sono attese, nel prossimo futuro, interessanti iniziative di trasporto sia a livello urbano che suburbano.

Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari, avvalendosi dell'esperienza maturata e consolidata, intende contribuire in maniera significativa allo sviluppo di queste infrastrutture.



Banchina di una stazione della metropolitana di Copenhagen