

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA CILENA

Il trasporto ferroviario in Cile è meno qualitativo rispetto ad altri sistemi di trasporto, avendo perso nel corso degli anni competitività nei confronti del trasporto su strada, settore nel quale si sono effettuati forti investimenti per il miglioramento e l'ammodernamento dell'infrastruttura viaria e non riuscendo a competere, nelle lunghe distanze con il trasporto aereo.

Pur contando su un'ampia estensione della rete, che nei primi decenni del ventesimo secolo percorreva longitudinalmente il Paese dal nord al sud fino a Puerto Montt passando per Santiago, nel corso degli anni diverse tratte non sono state ristrutturare, cadendo in disuso, per cui il trasporto su binario in Cile, sia passeggeri che merci, riveste oggi un ruolo marginale. Dopo un lungo periodo di decadenza e di ingenti perdite, l'azienda ferroviaria pubblica – EFE (Empresa de Ferrocarriles del Estado), ha recentemente avviato, con nuovi finanziamenti da parte del Governo cileno, un processo di rilancio del settore.

RINASCITA DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Un primo tentativo di rilancio promosso dall'ex Presidente Lagos con il Piano Maestro 2003-2005 si rivelò un insuccesso sollevando una serie di polemiche riguardanti la gestione delle risorse pubbliche messe a disposizione dell'EFE. Dal 2008, tuttavia, inizia l'ammodernamento ed il recupero del ruolo del settore ferroviario nell'ambito del trasporto nazionale, con l'obiettivo di rendere operativi tratti della rete sottoutilizzati e puntando sul potenziando del trasporto merci che offre le maggiori potenzialità di sviluppo. Per quanto riguarda il traffico passeggeri, la scelta effettuata è stata quella di ammodernare ed estendere non tanto i servizi a lunga percorrenza (economicamente poco competitivi rispetto a autobus e trasporto aereo) quanto quelli localizzati nelle aree metropolitane, con lo sviluppo di un sistema di trasporto pubblico multimodale, ossia collegati a reti di bus urbani e metropolitana.

Attraverso nuovi itinerari, estensione dei servizi, aumento delle frequenze e della sicurezza, nuova infrastruttura ferroviaria, il rinnovamento della flotta con l'acquisto di nuovi treni, si sta cercando di dare nuovo impulso per aumentare la capacità e la competitività delle ferrovie, che per 40 anni sono state letteralmente dimenticate.

SITUAZIONE ATTUALE

TRASPORTO MERCI

Attualmente in Cile solo il 3% del trasporto merci totale è effettuato su rotaia. Il trasporto merci ferroviario è operato da privati che pagano un canone per l'uso dell'infrastruttura, mentre la rete è ancora amministrata da EFE.

Le principali imprese sono FEPASA (Ferrocarriles del Pacifico S.A.) di proprietà di Sigdo Koppers, che opera nella zona centro-sud con 1729 km. di linee ferrate (di cui EFE ha venduto la sua ultima tranche nel 2007) e TRANSAP (appartenente all'impresa Andrés Pirazzoli y Cia. Ltda.) sempre nel centro sud. Quest'ultima società è anche la maggiore azionista anche di FERRONOR (Empresa de Transporte Ferroviario S.A.) che gestisce l'antica rete nel nord del Paese passata al gruppo privato dal 1997 e che offre servizi di trasporto merci alle imprese minerarie della zona. La rete ferroviaria di FERRONOR ha una lunghezza totale di 2300 Km collegando i principali porti e centri minerari delle regioni del nord. Consta di un asse centrale che va da La Calera nella V Regione a Iquique nella I Regione per un percorso di 1800 km e di altri collegamenti trasversali. Alcuni tratti della rete ferroviaria si uniscono anche con la rete ferroviaria argentina e boliviana.

FERRONOR trasporta principalmente prodotti minerari, tuttavia mantiene anche un trasporto costante di gas e alimenti non deteriorabili, da e verso l'Argentina. Nel 2005 il volume trasportato da Ferronor rappresentava più del 40% del totale del trasporto merci ferroviario a livello nazionale.

Nel nord del Cile operano anche altre imprese ferroviarie legate a imprese minerarie della zona come “Ferrocarri de Antofagasta” di proprietà della società Antofagasta PLC, del gruppo Luksic.

TRASPORTO PASSEGGERI

Il trasporto passeggeri è gestito da EFE attraverso le sue filiali (METRO REGIONAL DE VALPARAISO S.A. --MERVAL S.A.--, TRENES METROPOLITANOS S.A. --TMSA-- e FERROCARRILES SUBURBANOS DE CONCEPCIÓN S.A. --FESUB). Le linee per il trasporto passeggeri sono attive unicamente nella zona centro-sud del Cile. L’impresa TMSA gestisce la linea “METROTRÉN”, linea regionale di collegamento tra Santiago e San Fernando nella VI Regione, la linea EXPRESSO MAULE arriva fino alla VII Regione e la linea Santiago-Chillán che collega la capitale con l’VIII Regione del BIO-BIO.

MANUTENZIONE DELLE VIE FERRATE

Il servizio di manutenzione delle vie ferrate è attualmente a carico di tre diverse imprese assegnatarie di un appalto licitato otto anni fa che dovrebbe concludersi nel 2025 e per il quale EFE sostiene un costo annuale di circa 25 milioni di dollari, con garanzia del Governo cileno.

PIANI DI INVESTIMENTO

Lo sviluppo del settore ferroviario si sta realizzando attraverso Piani d’Investimento di durata triennale a cui vengono destinate risorse sempre crescenti. Si è, infatti, passati dai 220 milioni di USD del triennio 2008-2010 ai circa 700 milioni di USD dell’ultimo triennio ancora in corso, il 2011-2013. Per il triennio 2014 -2016 l’EFE prevede infine uno stanziamento di circa un miliardo di dollari USA.

L’ultimo piano di investimenti triennale 2011-2013 è stato orientato principalmente verso la riabilitazione ed il potenziamento del trasporto merci favorendo il collegamento della rete ferroviaria ai grandi centri produttivi e la crescita del trasporto passeggeri, attraverso l’estensione e la capacità dell’infrastruttura.

Per raggiungere tali obiettivi il Piano Triennale ha previsto importanti investimenti allo scopo di poter contare con un’infrastruttura adeguata sia per quanto concerne le stazioni, l’acquisto di nuovi convogli e automotrici, la sostituzione dei vecchi binari (la maggior parte hanno più di 60 anni), l’ammodernamento del sistema di gestione del traffico, l’installazione di sistemi di sicurezza con la recinzione del tracciato, la costruzione di sottopassaggi stradali, l’aumento delle frequenze e nuovi sistemi integrati di pagamento.

Tra le opere principali già in fase di esecuzione o in fase di avvio si segnalano il progetto del Rancagua Express e il NOS Express (treni ad alta frequenza tra Santiago e la VI Regione). Si prevede la costruzione di tre nuove stazioni, il collegamento con la futura linea 6 del Metro, la costruzione di due nuove linee ferrate per facilitare e velocizzare il trasporto treni passeggeri e treni merci. Per la tratta Santiago-Rancagua è stata indetta una licitazione per l’acquisto di 13 nuovi treni elettrici per un valore di 70 milioni di USD, gara vinta dalla francese ALSTOM.

Tra le iniziative previste invece nel futuro piano d’investimenti 2014-2016 vi sono:

- 1) l'estensione del BIOTRÉN dalla città di CONCEPCIÓN fino alla città di CORONEL, per 39,8 km. (con un investimento complessivo di 76 milioni di USD). I lavori prevedono, tra l'altro, una nuova stazione, cinque fermate, l'acquisto di 4 nuove automotrici del tipo UT-440 elettriche. Il prossimo mese di ottobre potrebbe essere lanciata la licitazione per l'esecuzione dei lavori, il cui inizio si stima per il 2014.
- 2) La quinta tappa della linea metro tranviaria di Valparaiso – Merval (sono previsti a tal fine investimenti per 43 milioni di USD volti principalmente all'aumento delle frequenze con l'acquisto di 8 nuovi treni entro il 2014 e l'estensione ad altre località costiere adiacenti).
- 3) Progetto principale ed emblematico del prossimo Piano Triennale sarà il progetto del "METROTRENO SANTIAGO-MELIPILLA", che unirà la Capitale cilena con la località a 46 Km. a sud ovest di Santiago verso il porto di San Antonio e per il quale è previsto uno stanziamento di 400 milioni di USD. Tra le opere da realizzare è prevista la recinzione ed elettrificazione del tracciato, la costruzione di 11 stazioni e 50 sottopassaggi stradali nei crocevia e l'integrazione con il trasporto pubblico urbano "Transantiago". Il bando di licitazione dovrebbe essere pubblicato a fine 2014.

Altro importante progetto, attualmente allo studio, sarà il potenziamento del collegamento della capitale cilena con la zona costiera di Valparaiso attraverso la costruzione di una nuova linea ferroviaria, che dovrebbe comprendere anche il collegamento della Capitale con l'aeroporto internazionale di Santiago "Arturo Merino Benitez".

Sono allo studio, infine, anche altri progetti di treni interurbani quali l'estensione del BIOTREN fino a Lota (8 Km. al sud di Coronel) ed il servizio tra Santiago e Batico (località a 36 km. al nord della Capitale).

Per il miglioramento dell'infrastruttura nel settore del trasporto merci sono previsti investimenti per circa la metà dello stanziamento totale (500 milioni di USD) che saranno diretti sia ad aumentare la resistenza dei ponti e dei binari esistenti, così da poter aumentare il tonnellaggio trasportabile, ma anche il miglioramento dei sistemi di sicurezza con la recinzione delle strade ferrate, la costruzione di sottopassaggi, ed il miglioramento delle infrastrutture nelle stazioni di carico e scarico merci nei principali porti del Paese.

Progetto simbolo della riabilitazione del trasporto merci sarà la costruzione di un nuovo ponte sul fiume Biobio, nella Regione omonima con un costo di 120 mln. di USD. L'attuale ponte conta con una sola via sia per il trasporto passeggeri che merci. Il nuovo ponte, la cui licitazione dovrebbe uscire verso fine 2014, avrà due vie ferrate.

Il nuovo impulso dato al trasporto ferroviario ha già prodotto i primi risultati, il numero dei passeggeri trasportati, infatti, è passato dai 20 milioni annui del 2009 ai 30 milioni del 2013. Con le nuove infrastrutture in via di esecuzione o in programmazione il Governo prevede di raggiungere un flusso di 100 milioni di passeggeri all'anno.

Da tenere in considerazione, infine, per eventuali operatori interessati, che in generale la rete ferroviaria cilena, ad eccezioni di alcuni particolari tratti dotati di scartamento metrico (generalmente al nord di Santiago), è contraddistinta da uno scartamento di 1,676 metri ed il sistema di propulsione dei treni per il trasporto passeggeri è quello elettrico.