



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

67/2024

Инвестиционные планы железных дорог Италии

В настоящее время в Италии реализуются масштабные проекты по выравниванию уровня развития железнодорожной инфраструктуры в разных регионах для обеспечения равного доступа к качественным транспортным услугам всех жителей страны. С этой целью оператор инфраструктуры железных дорог Италии Rete Ferroviaria Italiana (RFI) осуществляет многочисленные проекты по модернизации и развитию сети железных дорог, включенные в программу приоритетных мероприятий, стоимостью более 100 млрд евро. Кроме того, в декабре 2022 г. между RFI и Министерством инфраструктуры и транспорта Италии был подписан контракт, предусматривающий выделение из госбюджета в течение 4 лет дополнительно 55 млрд евро на развитие железнодорожной сети и 11 млрд евро на ее эксплуатацию, текущее содержание и ремонт.

Финансовую поддержку в размере 24,7 млрд евро по ускорению выполнения этих проектов страна получила из фонда ЕС Recovery & Resilience, который является инструментом реализации программы Next Generation EU по преодолению странами-членами союза последствий пандемии. Однако поддержка со стороны ЕС требует, чтобы все проекты, которые получают софинансирование по этой программе, были завершены до конца 2026 г. Осуществить все намеченное в такой срок трудно, и правительство страны неоднократно, но безрезультатно, пыталось отодвинуть этот срок. При этом, по мнению специалистов, наличие таких жестких временных рамок возможно явится хорошим стимулом для завершения нескольких серьезно просроченных инфраструктурных проектов и ускорения реализации недавно начатых.

По состоянию на 1 августа 2023 г. работы по новому строительству, реконструкции или ремонту велись более чем на 4000 объектов транспортной инфраструктуры, разбросанных по всей территории Италии, в том числе на стратегически важных железных и автомобильных дорогах. Дан ход проектам на общую сумму 49 млрд евро, для реализации которых заключены контракты с почти 8000 компаний. Начаты работы по проектам на которые приходится 80% из средств, выделенных из фонда Recovery & Resilience.

Значительная часть средств, выделенных из этого фонда, направляется на стратегически важные и уже достаточно продвинутые в реализации проекты. К их числу, в частности, относится высокоскоростная линия Милан – Венеция. К концу 2026 г. компания RFI планирует завершить строительство участков Брешиа – Верона протяженностью 60 км и Верона – Виченца (44 км), а также соединительной линии, которая обеспечит возможность захода высокоскоростных поездов на станцию Верона – Порта-Нуова, где располагается один из 10 крупнейших вокзалов Италии. За пределами этих сроков остаются участки на подходах к станции в Виченце и также участок Виченца – Падуя. Суммарные затраты по проекту Брешиа – Верона – Виченца – Падуя (152 км) в настоящее время оцениваются на уровне 10,5 млрд евро.

Еще один грант ЕС направлен на завершение серьезно запаздывающего с реализацией проекта Terzo Valico на высокоскоростной линии Милан – Генуя. Это новое направление – третье, связывающее Геную и порты Лигурии с городами Северной Италии через Тортону. Проект включает также частичную реконструкцию железнодорожной сети в пределах городской агломерации Генуи. Работы по нему, начатые в 2012 г., согласно первоначальным планам должны были завершиться еще в 2019 г. В настоящее время речь идет о завершении к марту 2026 г. проектов с суммарным бюджетом 9 млрд евро.

На юге Италии ведутся работы по модернизации 145-километровой линии Неаполь – Бовино, обеспечивающей выход в Балтико-Адриатический транспортный коридор, а также города Фоджа и Бари. Все работы по данному проекту, за исключением ведущихся на 28-километровом участке Орсара – Ирпиния, где суммарная протяженность тоннелей достигает 27 км, намечено завершить к концу 2026 г. Эксперты RFI оценивают стоимость данного проекта в 5,8 млрд евро.

Крупнейшим в инвестиционном плане RFI проектом является строительство высокоскоростной линии длиной 207 км Салерно – Реджо-ди-Калабрия. Она станет продолжением в южном направлении Т-образной высокоскоростной магистрали, связывающей Турин и Салерно. В мае 2023 г. контракт стоимостью 2 млрд евро на проектирование и строительство

35-километрового участка Баттипалья – Романьяна в составе ВСМ Салерно – Реджо-ди-Калабрия, которая входит в Скандинавско-Средиземноморский коридор TEN-T, был заключен с консорциумом в составе компаний Webuild (60%), Impresa Pizzarotti (20%) и Ghella (20%). Строительство участка должно быть завершено к концу 2026 г.

Проектное задание на остальные участки ВСМ пока не согласовано, и говорить о полном завершении их строительства во второй половине текущего десятилетия не приходится.

С учетом задач по выходу в Калабрию RFI продвигает проект реконструкции 206-километровой однопутной линии Романьяна – Потенца – Таранто под скорость движения до 200 км/ч. Реализация проекта, оцениваемого в 1,9 млрд евро, позволит сократить время следования высокоскоростных поездов из Таранто в Неаполь и Рим приблизительно на полчаса. Кроме того, по модернизированной линии станет возможным пропускать грузовые поезда длиной до 575 м.

На сегодняшний день столица Италии соединяется с Балтико-Адриатическим коридором двумя линиями: Рим – Пескара и Орте – Фальконара. RFI намерен модернизировать обе, уложив вторые пути на немногих оставшихся однопутных участках и усилив существующую инфраструктуру для повышения скорости до 200 км/ч. Суммарные затраты по двум проектам оцениваются в 11,7 млрд евро, из которых 7,3 млрд евро приходится на 240-километровую линию Рим – Пескара, а 4,4 млрд евро – на линию Орте – Фальконара (163 км), которая ответвляется от магистрали Рим – Флоренция к северу от Рима.

RFI планирует увеличить пропускную способность на каждой линии с нынешних четырех до 10 пар поездов/ч, причем в первую очередь в целях развития грузовых перевозок и обеспечения большей вариативности маршрутов их следования.

Второе место по объему затрат в инвестиционных планах RFI занимает остров Сицилия, где предстоит модернизировать 178 км магистрали Палермо – Катания (11,9 млрд евро) и перестроить в коридоре Мессина – Катания однопутный участок длиной 28,3 км Джампильери – Фьюмефреддо в двухпутный. В рамках девяти разных подпроектов на некоторых участках линии Палермо – Катания должен быть уложен второй путь. Потолок скорости движения на данной линии должен быть повышен с 200 до 250 км/ч.

По состоянию на текущий момент в работе находятся восемь подпроектов из 10, оцениваемых суммарно в 7,2 млрд евро, из которых 4,9 млрд евро приходится на софинансирование ЕС. По четырем проектам

ведутся строительные работы, еще по четырем запущена процедура заключения контрактов. Два проекта пока находятся на стадии планирования.

Не менее 4,9 млрд евро должно быть освоено на участке Верона – Фортецца магистрали, входящей в коридор север Италии – Германия – порты Северного моря.

Фортецца находится вблизи южного портала Бреннерского базисного тоннеля. Этим объясняется то, что усиление инфраструктуры и наращивание пропускной способности южных подходов к тоннелю являются для компании RFI задачами с высоким приоритетом. Завершение строительства базисного тоннеля и модернизации подходов к нему необходимо для увеличения длины и массы грузовых поездов в трансальпийских сообщениях.

Осуществляет RFI и ряд других инфраструктурных проектов.

Помимо инфраструктуры, средства из фонда Recovery & Resilience используются для софинансирования закупок пассажирского подвижного состава. В частности, не менее 200 млн евро ассигновано на обновление парков междугородных ночных (спальных) и дневных поездов. Национальный оператор пассажирских перевозок Trenitalia в июне 2023 г. сделал первоначальный заказ на сумму 138,6 млн евро консорциуму в составе чешской Škoda Group и итальянской компании Titagarh Firema на поставку 22 вагонов категории DeLuxe, 44 вагонов – Comfort и четырех – Economy. Это позволит обновить подвижной состав в сообщении Милана с городами Сицилии Палермо и Сиракузы. Новые вагоны смогут обеспечить пассажирам комфорт, сопоставимый с гостиничным.

В заключенном контракте имеется опция, используя которую Trenitalia сможет в дальнейшем заказать поставщику еще 300 спальных вагонов для ночных поездов.

Еще 60 млн евро из фонда Recovery & Resilience поддержат приобретение для компании Trenitalia семи гибридных поездов для эксплуатации в сообщениях между Реджо-ди-Калабрия и Таранто на частично электрифицированной линии, проходящей через станцию Катандзаро. Закупаемые поезда смогут эксплуатироваться с питанием от воздушной контактной сети, тягового аккумулятора или с дизельной тягой. В числе требований, предъявляемых Trenitalia к поставщику, – использование при изготовлении поездов перерабатываемых материалов и применение в их конструкции современных технологий шумоподавления.

*Источники: Материалы железных дорог Италии (www.fsitaliane.it);
Европейской комиссии (commission.europa.eu/ business-economy-
euro/ economic-recovery);
Railway Gazette International, 2023, №9, pp. 34-38;
Железные дороги мира, 2024, №2, с.22-30*