

INFRASTRUTTURE**Anie: «Cura del ferro per le Ferrovie»****Gaudiello: rete ferroviaria da ammodernare, urgente sbloccare gli investimenti****Marco Morino**
MILANO

Sbloccare gli investimenti, fermi da tempo, per l'ammodernamento tecnologico della rete ferroviaria italiana produrrebbe un duplice effetto, in questa fase drammatica che sta vivendo il Paese: migliorare sensibilmente gli standard di sicurezza in ferrovia e dare una spallata al rilancio dell'economia.

È il messaggio che le imprese attive nel settore delle tecnologie per il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale rappresentate da Anie Assifer indirizzano al governo. «In questi giorni - spiega al Sole 24 Ore il presidente di Anie Assifer, Giuseppe Gaudiello - assistiamo a una girandola di annunci che ci lasciano frastornati: la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, in audizione alla Camera annuncia 15,4 miliardi di investimenti per l'ammodernamento delle infrastrutture

ferroviarie. Poi, sempre in audizione in Parlamento, è Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana (gruppo Fs), ad annunciare 13,6 miliardi di investimenti per il solo anno 2020. Benissimo. Noi chiediamo solo che dalle parole seguano i fatti, cioè gli appalti, perché l'industria ferroviaria italiana è un'eccellenza che, in questa fase, potrebbe dare un contributo rilevante alla riscossa del Paese».

Secondo Gaudiello, la cura del ferro, cavallo di battaglia dell'ex ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, da sola non basta per modernizzare il settore: «Con la cura del ferro - dice Gaudiello - avremo certamente treni migliori in circolazione sui binari italiani, ma con un'infrastruttura ancora inadeguata. Se non investiamo anche nelle tecnologie di rete, introducendo degli standard più moderni, non sarà possibile assicurare servizi evoluti alla collettività». Gaudiello è un fiume in piena: «Il piano di applicazione dello standard europeo Ertms sulla rete convenzionale di Rfi, al fine di aumentare la capacità di trasporto per il traffico pendolare, è stato presentato il 26 ottobre 2018 a Pietrarsa

(Napoli) alla presenza del mondo dell'industria, di tutti gli enti ministeriali e governativi, della Commissione europea e dei principali operatori internazionali». È un piano di grande respiro che immagina l'integrazione tra tutte le reti ferroviarie europee, a partire dall'Alta velocità/capacità, a cui si aggiunge un sensibile miglioramento della capacità di trasporto delle reti regionali al servizio del traffico pendolare e a media percorrenza interregionale. Prosegue Gaudiello: «Il piano, sebbene sia stato presentato in numerose occasioni al mondo delle imprese, alle strutture ministeriali e governative nonché agli organismi europei (Commissione europea e principali operatori ferroviari), non ha ancora avuto inizio a circa due anni dalla sua presentazione. Due ministri delle Infrastrutture e due responsabili della Struttura tecnica di missione hanno dato parere positivo al piano ma non è stato dato seguito con i necessari atti amministrativi e con i flussi di finanziamento richiesti». Ora Anie Assifer intravede un altro rischio: il presumibile dirottamento di ingenti flussi finanziari a favore degli operatori del trasporto

pubblico locale (tpl), duramente colpiti dal crollo della domanda per effetto della pandemia, potrebbe ridurre le probabilità che il piano annunciato possa effettivamente decollare, nei tempi e con le modalità previste. «Da non trascurare - osserva Gaudiello - l'orientamento governativo che privilegia il finanziamento di opere di impatto comunicativo e a maggior evidenza, rispetto a interventi in tecnologia che per loro natura sono spesso non visibili all'opinione pubblica».

Infine, per quanto riguarda la manutenzione della rete ferroviaria, gli investimenti di Rfi si traducono in accordi quadro sottoscritti con le imprese. «Essi - dice Anie Assifer - costituiscono degli impegni di spesa che si traducono in lavori e opere effettivamente eseguibili solo a seguito di stipula di relativi contratti applicativi. Gli ultimi accordi quadro, attualmente in essere per elettrificazione e segnalamento, vedono un ammontare totale di circa 1,5 miliardi di euro, dei quali a oggi si sono concretizzati solamente meno di 400 milioni di euro, quindi circa il 25%».

RIPRODUZIONE RISERVATA

