

Investimenti nel ferroviario: il punto dell'industria rappresentata da ANIE ASSIFER

ANIE ASSIFER rappresenta le aziende che operano nel settore delle tecnologie per il trasporto ferroviario e per il trasporto pubblico urbano elettrificato

Federazione ANIE, aderente a Confindustria, rappresenta le imprese elettrotecniche ed elettroniche che operano in Italia nei settori industriali delle infrastrutture elettriche, di trasporto, e più in generale per l'industria ed il terziario. Il sistema rappresentato ha un fatturato di oltre 84 miliardi di euro.

Nell'ambito di Federazione ANIE, ha particolare rilevanza l'Associazione ANIE ASSIFER che raggruppa le aziende Industriali che operano in Italia nel settore del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico urbano elettrificato per la costruzione di materiale rotabile, di sistemi di segnalamento e telecomunicazioni e di sistemi di elettrificazione, con un fatturato aggregato di circa 4,3 miliardi di euro, con oltre 15.000 occupati.

L'Associazione è composta da 130 aziende che operano con grande dinamismo sui mercati nazionale e internazionale e che rappresentano tutta la catena del valore del settore tecnologico ferroviario.

La mission di ANIE ASSIFER è sostenere la crescita competitiva delle imprese, favorendo lo sviluppo e l'evoluzione del mercato del tra-



Giuseppe Gaudiello, Presidente di ANIE ASSIFER

sporto ferroviario e promuovendo il ruolo del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico urbano elettrificato nell'ambito dello sviluppo e della modernizzazione del Sistema Paese e delle sue infrastrutture. Le attività e servizi che ANIE ASSIFER sviluppa per i propri associati sono molteplici e le azioni principali sono la promozione e tutela degli interessi del settore presso le Istituzioni Nazionali, in particolare Ministeri, Gruppo FS, ANSFISA e ART.

“Negli ultimi anni - afferma Giuseppe Gaudiello Presidente di ANIE ASSIFER - il mercato

ferroviario in Italia ha visto un grande piano di investimento sul settore del materiale rotabile, con gare emesse specialmente per le flotte regionali, al quale purtroppo non si è accompagnato un analogo impegno nel finanziamento degli investimenti in tecnologia per il miglioramento delle prestazioni e l'aumento delle capacità della rete ferroviaria fissa (sistemi di segnalamento, di telecomunicazioni, di controllo del traffico e di elettrificazione). Analogamente, gli investimenti relativi al trasporto elettrificato su ferro nelle aree urbane sono stati praticamente trascurabili ed alcuni progetti hanno avuto difficoltà nella prosecuzione secondo i disegni originari o sofferenze nel completamento delle opere in corso. Gli investimenti necessari per la messa in sicurezza delle cosiddette ferrovie ex concesse, per il trasporto pubblico locale, ad esclusione di alcune lodevoli eccezioni, non hanno avuto corso”.

Continua Gaudiello: “Il recente mutamento macroeconomico, effetto del rinnovato impegno per la riduzione dell'emissione di CO2 e della necessità di prevedere importanti misure di sostegno per rilancio dell'economia post covid, ha cambiato lo scenario di riferimento. I problemi finanziari che impedivano la definizione di seri piani per il completamento delle opere in corso e per il finanziamento delle nuove infrastrutture su ferro del quale il Paese ha bisogno sembrano essere superati. Grazie al PNRR incominciano ad essere pubblicate gare che l'industria attendeva da tempo, come ad esempio quelle relative al piano nazionale di implementazione ERTMS lanciato dal ministero dei Trasporti nel 2017 su proposta di RFI”.

Il settore rileva con soddisfazione il rilancio nei progetti per la realizzazione di una infrastruttura AV secondo i disegni iniziali, rallentato nel passato dalla dialettica sull'opportunità di completare lo stesso, nonché la decisione di estenderlo anche ad altre tratte del Sud Italia. Progetti ferroviari definiti negli anni addietro finalmente si avviano alla fase di realizzazione dopo una lunga fase di gestazione, grazie ad

un disegno complessivo dell'infrastruttura ferroviaria ed alla imprescindibile assegnazione di risorse finanziarie.

Per quanto riguarda il trasporto su ferro nelle aree urbane sembra prendere forma, anche se con livello di maturità non ancora adeguato per la trasformazione in gare di appalto, il piano definitivo relativo alle tramvie ed alle metropolitane, sebbene, per queste ultime, con dimensioni decisamente inferiori rispetto alle necessità.

L'enorme patrimonio di competenze e di esperienze maturate dal comparto in Italia e nel mondo rende l'industria ferroviaria Italiana in grado di supportare un impegnativo piano di trasformazione elettrica della mobilità, con investimenti in ferroviario, metropolitane, tramvie ed in generale tutto ciò che è collegato al trasporto elettrico. Le aziende del settore possono contribuire con le proprie tecnologie alla trasformazione digitale dell'offerta integrata di trasporto.

Tuttavia, la complessità delle sfide che il sistema paese nel suo complesso si trova ad affrontare richiede quale condizione indispensabile per il successo, accanto alla semplificazione di tutti i processi amministrativi e gestionali sui quali il Governo sta lavorando, la sottoscrizione di un accordo di cooperazione tra tutti i portatori di interesse (Aziende, Investitori, Gestori dell'infrastruttura ed Operatori in tutte le loro componenti) basato sulla fiducia reciproca e su una feroce determinazione. Il compiuto superamento della dialettica tipica del rapporto Cliente fornitore e la volontà di procedere secondo schemi di effettiva “partnership” costituiscono un requisito indispensabile per il successo.

Conclude Gaudiello: “In una prospettiva di lungo periodo che esuli anche dall'orizzonte temporale del PNRR, Assifer auspica che si continui a lavorare alla definizione di un grande piano per il rinnovamento dei sistemi di trasporto su ferro, metropolitane e tram, nei grandi centri urbani, che vedono attualmente



ANIE ASSIFER - Associazione Industrie Ferroviarie, parte di Federazione ANIE

l'Italia indietro rispetto agli altri paesi europei. Per le grandi aree urbane è necessario pensare anche all'introduzione di tecnologie di avanguardia che consentano la gestione integrata del sistema di trasporto multimodale, trasporto regionale su ferro e su gomma, metropolitane, bus, tram, car sharing, da un unico centro di controllo. Per gli investimenti programmati ed a venire è indispensabile velocizzare la definizione dei progetti ed i relativi iter approvativi, eliminando eventuali contenziosi in essere e prevedendo gli strumenti operativi per evitarne di nuovi. Il Governo si è già mosso prevedendo nel DL 76/2020 la possibilità di istituire un collegio consultivo tecnico per la risoluzione in corso d'opera di dispute tecniche delle controversie ed è necessario che tali disposizioni vengano rese subito operative da tutte le stazioni appaltanti. Analogamente, occorre che trovino immediata attuazione le misure previste dal decreto sostegni bis relative al rincarico dei costi delle materie prime ed alla reperibilità sul mercato dei componenti elettronici che ha avuto inizio nel 2020 e che si è andato consolidando nel 2021. Il mancato rapido recepimento da parte delle stazioni appaltanti di tali misure, sia per i contratti in corso che per quelli in fase di assegnazione o di gara, potrebbe compromettere la capacità realizzativa di tante PMI della filiera.”



Rete ferroviaria