

ERTMS Liv. 2, un'occasione da non perdere

PNRR, innovazione, sicurezza: intervista a Lucio Castrica, Vice Presidente ANIE ASSIFER



ASSIFER
Associazione Industrie Ferroviarie
Federazione ANIE - Confindustria

Viale Vincenzo Lancetti, 43
20158 Milano
Tel. 02.3264303 / 249
E-mail assifer@anie.it
www.assifer.anie.it - www.anie.it

Ufficio Comunicazione
ANIE ASSIFER



1. Lucio Castrica

2. La gestione del trasporto ferroviario si prepara a un ulteriore salto di qualità

governance efficace del processo che eviti di impiegare troppo denaro per la effettiva realizzazione delle opere pena la perdita del finanziamento.

Quali sono i principali rischi che mettono in pericolo il progetto ERTMS italiano?

Il passaggio dall'attuale sistema di sicurezza SCMT alla tecnologia ERTMS Liv. 2 risulta particolarmente delicato in virtù della presenza di un eterogeneo ventaglio di sistemi e impianti di sicurezza attualmente in esercizio, ciascuno dei quali caratterizzato da specifiche condizioni impiantistiche che renderanno particolarmente delicati gli interventi mantenendo gli elevati livelli di sicurezza e la regolarità della circolazione ferroviaria. Analogamente a quanto già realizzato da RFI con il piano di investimenti SCMT, è di fondamentale importanza che il piano ERTMS Liv.2 sia caratterizzato da una progettualità che traguardi i livelli di servizio e standard prestazionali di esercizio attesi sulla rete, ma allo stesso tempo, anche da una forte committenza che effettui una scrupolosa concertazione tra tutte le imprese qualificate scelte per eseguire gli impianti.

La totalità dei fondi PNRR dovrà essere impegnata entro la fine del 2023 e la totalità dei pagamenti effettuata entro la fine del 2026. Il rischio principale potrebbe essere quello di spendere e assegnare appalti e opere che non vedrebbero la luce nei tempi previsti dal PNRR e l'Italia perderebbe un'opportunità molto probabilmente irripetibile o, peggio ancora, aggraverebbe la sua posizione economica rispetto ad economie europee più virtuose. ■

La situazione di emergenza e di crisi dovuta alla pandemia da coronavirus SARS-CoV2 che stiamo vivendo in questo periodo ha impegnato non soltanto le persone e le famiglie ad affrontare faticosi cambiamenti e a modificare radicalmente le proprie abitudini, ma ha altresì costretto (e sta costringendo) anche le aziende a sostenere significativi sacrifici che avranno inevitabilmente un impatto sulla capacità di innovazione delle stesse. In risposta a questa enorme incidenza che la pandemia ha avuto su tutte le economie mondiali, l'Unione Europea ha sviluppato il piano *Next generation*, il quale prevede fondi e investimenti pari a circa 750 miliardi di euro in favore dei diversi Stati membri con un triplice scopo: fornire un valido strumento per stimolare la ripresa dalla pandemia, modernizzare le economie e creare nuovi posti di lavoro. In questo scenario, il governo italiano, al pari degli altri governi europei, nell'aprile del 2021, tramite il Consiglio dei Ministri, ha approvato il Piano nazionale di ripresa e resilienza (il "PNRR") che contiene un dettagliato resoconto delle riforme che l'Italia intende avviare nel periodo 2021-2026 per lo sviluppo di progetti volti alla modernizzazione del nostro Paese e basati su tre linee guida principali: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale. All'interno del capitolo "Infrastrutture

per una mobilità sostenibile", il PNRR riserva ingenti investimenti (oltre 25 mld di euro) per lo sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria nazionale e la quasi totalità dei fondi è in carico RFI (Rete Ferroviaria Italiana del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane), che si occupa della manutenzione e gestione dell'infrastruttura. Lo sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario ERTMS Liv. 2 è un investimento previsto per circa 3 mld di euro ed è sicuramente una delle sfide più complesse da un punto di vista tecnologico.

Qual è la situazione attuale in Italia?

L'Italia gode già di un primato assoluto essendo stato il primo Paese europeo ad adottare lo standard ERTMS Liv. 2 con la realizzazione delle nuove linee della rete ad Alta Velocità/Alta Capacità. In Italia, al 31 dicembre 2020, circa 800 km di linee di alta velocità risultano attrezzati con il sistema ERTMS Liv. 2. L'obiettivo che si prefigge il PNRR è quello di utilizzare il finanziamento per l'implementazione dell'ERTMS Liv. 2 su oltre 3.400 km di rete ferroviaria entro il 2026.

Quali sarebbero i benefici per il nostro Paese?

L'investimento nel sistema ERTMS garantisce la piena interoperabilità della rete ferroviaria italiana con

quelle europee e l'ottimizzazione della capacità e delle prestazioni della rete, con conseguenti benefici sul trasporto ferroviario regionale e sulla frequenza del traffico dei pendolari in entrata nelle principali aree urbane del Paese. Allargare l'utilizzo di questo standard alle cosiddette linee principali sia *Core* che *Comprehensive* della rete ferroviaria italiana consentirà, inoltre, un significativo risparmio sui costi di gestione e manutenzione rispetto ai tradizionali sistemi di segnalamento. Il buon esito del progetto rappresenterebbe un passo fondamentale coerente con il piano di RFI che punta ad installare il sistema su tutti i 16.700 km di linea.

Nelle ferrovie italiane esistono precedenti esperienze per progetti innovativi di questa portata?

Oltre al già citato progetto Alta Velocità, ad oggi esiste soltanto un'altra storia di successo per RFI e il nostro paese riguardante progetti di innovazione tecnologica di questa entità, ovvero la realizzazione del cosiddetto SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno - assimilabile allo standard ERTMS Liv.1) tuttora operativo su 11.000 km di linea ferroviaria. Il progetto previsto dal PNRR è molto ambizioso e, come ha più volte sottolineato lo stesso Ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini, abbiamo tempi molto stretti e, di conseguenza, necessitiamo di una

ASSOCIAZIONE ANIE ASSIFER