

Decolla il piano accelerato **ERTMS liv. 2**

Intervista a Giancarlo Oddone, Capo Settore Segnalamento & Tlc - ANIE ASSIFER. Con L'ERTMS l'obiettivo è creare un sistema armonico ed integrato in tutta Europa

Lo scorso 31 dicembre è scaduta la prima tappa dell'obiettivo di investimento "Aggiornare i sistemi di sicurezza e di segnalamento del trasporto ferroviario estendendo l'ERTMS (European Rail Transport Management System)" nell'ambito del filone Infrastrutture per una mobilità sostenibile del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR. Facciamo il punto della situazione insieme a Giancarlo Oddone, Capo Settore Segnalamento & Tlc - ANIE ASSIFER.

Potrebbe, innanzitutto, tratteggiare il contesto dell'operazione?

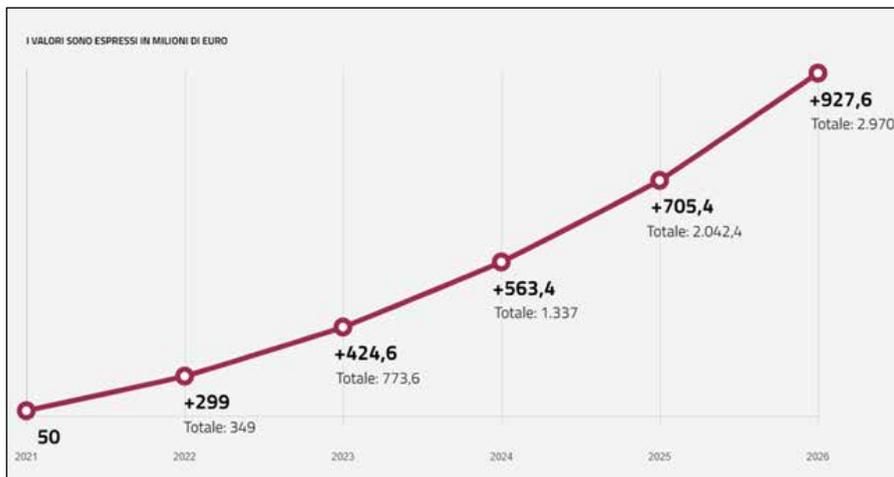
Il mondo del segnalamento ferroviario nazionale ed europeo si trova al centro di una congiuntura epocale che si sta concretizzando in questi mesi sotto i nostri occhi, con effetti sul mercato che

appaiono tanto più potenti in quanto immediatamente successivi al rallentamento economico post-pandemico. Ne è il fulcro proprio l'ERTMS, il sistema più avanzato di segnalamento ferroviario digitale, che ha trovato linfa vitale nell'ambito del piano Next Gen EU e della sua declinazione italiana PNRR.

Che interesse ha l'UE a sovvenzionare l'ERTMS?

Si tratta del sistema che, per i suoi molti vantaggi, è stato scelto dall'Unione Europea come standard unico per la supervisione e il controllo del distanziamento dei treni, attraverso cui realizzare l'interoperabilità tra operatori ferroviari provenienti dalle diverse nazioni, uno dei pilastri fondamentali del mercato interno delle





apparecchiature e dei servizi per la costruzione, il rinnovo, la ristrutturazione e il funzionamento del sistema ferroviario dell'Unione. L'ERTMS è la tecnologia che consentirà ai treni dei Paesi europei confinanti di operare sulle linee ferroviarie italiane e viceversa senza interruzioni, con l'obiettivo di creare un sistema armonico ed integrato in tutta Europa che favorisca il trasporto ferroviario transfrontaliero, mettendo a segno un gol importante nella partita dell'integrazione europea.

La nostra rete nazionale è pronta a questa trasformazione?

Le ferrovie italiane sono state le prime in Europa ad avere scelto per le proprie tratte ad alta velocità il sistema ERTMS più avanzato, quello di 2° livello. Abbiamo perciò un vantaggio strategico, che starà al nostro sistema-Paese saper mettere a frutto. Siamo di fronte a quella che RFI definisce una "rivoluzione tecnologica, digitale e culturale propedeutica alla futura innovazione prevista dal programma di ricerca Europe Rail Joint Undertaking per ERTMS (utilizzo di applicazioni satellitari, 5G, automazione, sinergie con Smart)" che potrebbe consentirci di competere sul mercato ferroviario mondiale.

Questa tecnologia già in uso sulle nostre linee AV/AC verrà ora estesa al resto della rete nazionale?

Esattamente, verrà estesa alle linee ferroviarie regionali, merci e sui nodi urbani grazie all'impulso del Piano accelerato ERTMS, che prevede un investimento complessivo di 13 miliardi per l'implementazione della tecnologia radio digitale interoperabile su tutta la rete RFI entro il 2036 come unico standard nazionale. Il Piano accelerato ERTMS è stato varato il 30/12/2021, come rimodulazione della versione precedente del 2020, per tenere conto dei nuovi investimenti previsti dal PNRR e della nuova cornice normativa ag-

giornata dal DI n. 121/2021 in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, contenente disposizioni volte ad accelerare l'attuazione del Piano nazionale di implementazione dell'ERTMS e a garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale (classe B) e l'adeguamento dei sottosistemi di bordo dei veicoli con l'ERTMS.

Potrebbe sintetizzarci gli elementi salienti dell'obiettivo PNRR ERTMS?

Le tappe fondamentali fissate dal PNRR sono tre. La prima prevedeva l'aggiudicazione degli appalti entro dicembre 2022, ed è stata raggiunta. Nell'anno appena concluso, infatti, sono state messe a segno due gare per la progettazione e la realizzazione dell'ERTMS, la prima del valore di 500 milioni su 700 chilometri di linee ferroviarie italiane (in quattro regioni italiane: circa 480 chilometri di binari in Sicilia, 150 chilometri delle Ex Ferrovia Centrale Umbra e 80 chilometri della linea Roccasecca-Avezzano tra Lazio e Abruzzo), e la seconda di 2,7 miliardi su circa 4.800 chilometri di linee ferroviarie suddivisa su quattro lotti per aree geografiche.

Le prossime due tappe del PNRR riguardano la fase esecutiva degli appalti in questione, prevedendo l'implementazione del sistema sul territorio nazionale per 1.400 chilometri di linea ferroviaria entro dicembre 2024, e per 3.400 chilometri entro giugno 2026.

Si può dire che chi ha voluto la bicicletta, ora dovrà pedalare!

L'iniziativa di un Piano Accelerato ERTMS è stata la risultante strategica di diverse iniziative di rinnovamento tecnologico sia sull'infrastruttura che sul materiale rotabile già in atto:

- realizzazione di ERTMS sulla rete TENT (10.000 chilometri di rete in Italia oltre alle nuove linee AV/AC) per vincoli Europei
- upgrade delle stazioni con tecnologia digitale (ACC) per superare obsolescenza
- aumento delle prestazioni (capacità e velocità) e riduzione costi di proprietà
- adeguamento alle richieste di aumento delle prestazioni di sicurezza imposte da Ansfisa non realizzabili completamente dai sistemi tradizionali (solo come esempio protezione manovre, protezione continua sui PL)
- riutilizzo importanti asset tecnologici preesistenti come i 12.000 chilometri di GSMR e l'attrezzaggio di tutti i rotabili circolanti già dotati di SCMT, un "prefitted ERTMS" come componentistica
- unificazione degli standard di protezione della marcia del treno e del CCS per tutte le tipologie di rete e apertura all'innovazione in armonia con EU. ■

