

## Intervista

# ANIE ASSIFER: c'è ancora da fare per ammodernare l'infrastruttura ferroviaria. Le imprese italiane sono in grado di farlo

*Parliamo con Giuseppe Gaudiello, presidente di ANIE ASSIFER associazione che rappresenta le aziende che operano in Italia nel settore del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico urbano elettrificato (metro, tram, filobus), per la costruzione di veicoli, componenti e sistemi per i settori: Materiale Rotabile, Segnalamento & Tlc ed Elettrificazione.*

***Dopo tanto tempo al vertice dell'associazione un tecnico che viene dalle tecnologie e non dalle costruzioni ferroviarie in senso stretto. Una scelta interessante che quasi indica un'attenzione a questa parte dell'industria ferroviaria?***

Nei sistemi di trasporto ferroviari e metropolitani la componente più evidente a clienti e, soprattutto, viaggiatori, è il treno. Questo non solo deve consentire un adeguato comfort di viaggio ma, unitamente alle opportune caratteristiche tecniche, devono essere caratterizzati da un design sempre più accattivante, funzionale e vicino alle esigenze degli utilizzatori finali.

Per far ciò e per rispondere in modo coerente alla crescente domanda di mobilità, sia in ambito urbano che extraurbano, è mia convinzione che si debbano fornire delle risposte adatte attraverso la realizzazione di un'adeguata infrastruttura di terra, ovvero sistemi di segnalamento, telecomunicazioni e sottosistemi di trazione elettrica moderni

e tecnologicamente avanzati.

ANIE ASSIFER, associazione di categoria che rappresenta gli interessi di tutte le imprese del settore ferroviario, ha capito l'importan-

za di tali aspetti e per questo motivo ha deciso di affidare la Presidenza ad un "tecnico" il cui background rappresenta il punto di incontro tra questo tipo di conoscenze e la notevole storia che abbiamo alle spalle come sistema ferroviario nazionale. Non posso tace-

re, peraltro, che mentre per quanto attiene gli investimenti in materiale rotabile molto è stato fatto in tempi recenti, con importanti ordini, per treni principalmente destinati a migliorare il trasporto locale, tanto ancora può essere fatto per l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e metropolitana nelle sue componenti più importanti ovvero: segnalamento, telecomunicazioni, elettrificazione e sistemi ausiliari.

***Non sfugge a nessuno il fatto che le grandissime aziende del settore sono diventate filiali italiane di conglomerati o imprese fuori confine, forse non poteva essere altrimenti: il mondo va in questa direzione...***

Il nostro settore, così come tanti altri segmenti afferenti al mondo industriale tradizionale, attraversa da tempo una profonda fase di fermento e trasformazione. Sia per quanto riguarda l'aspetto produttivo sia e



***Giuseppe Gaudiello,  
presidente ANIE ASSIFER***



soprattutto per quanto riguarda l'aspetto proprietario delle aziende stesse. Ciò è la conseguenza di un lungo processo di consolidamento che, a mio modo di vedere, proseguirà nei prossimi anni proprio in questa direzione. Dobbiamo sforzarci, sempre più, di comprendere che l'identificazione di una azienda con una sola e precisa geografia o nazionalità rappresenta un concetto destinato al passato. Nel mondo in cui viviamo sono le sfumature a disegnare i confini tra innovazione e non. È, senza voler andare troppo oltre, il multiculturalismo, sia esso produttivo o proprietario, che gioca un ruolo sempre più determinante nel definire quale sia e sarà l'approccio più dinamico e vincente sul mercato. Le Associazioni di categoria, come ANIE ASSIFER, hanno tra i propri compiti proprio quello di rappresentare adeguatamente gli interessi delle basi produttive nei contesti geografici in cui le associazioni stesse e le imprese operano. Anni fa si coniò il termine g-local, intendendo un'azione globale e locale. Credo che, a prescindere della terminologia più in voga, quel concetto sia ancora molto utile per definire gli scenari cui guardare.

***Resta il fatto che stabilimenti, maestranze e centri di progettazione restano in Italia. Ma allora la salute del settore non è poi così malmessa...***

Assolutamente. Anzi, sarebbe un serio errore il solo pensarlo. L'industria ferroviaria italiana rappresenta da sempre un'eccellenza nel panorama industriale nazionale e, devo dire, senza con ciò peccare di presunzione, di primissimo piano anche e soprattutto nel complesso contesto internazionale in cui siamo riconosciuti tradizionalmente punti di riferimento e in alcuni casi modello di riferimento.

ANIE ASSIFER rappresenta grandi aziende le cui compagini italiane, insieme ad un com-

plesso e vibrante tessuto di aziende piccole e medie dalla grande creatività e dal contributo assolutamente rilevante, sono in uno stato eccellente di salute e pronte a supportare i piani di investimento nel settore e a continuare a portare avanti quanto di buono è stato realizzato nella nostra storia.

***Non ci sono solo i grandissimi quattro: Alstom, Bombardier, Hitachi e Ansaldo STS, ma moltissime realtà particolarmente attive che sanno ben competere in un mercato globale...***

Le grandi imprese hanno in Italia centri di eccellenza che servono il business globale dei gruppi cui appartengono. Questo è un dato molto importante da tenere sempre a mente, che da forza e solidità al settore anche per la capacità di attivare l'indotto locale.

Al contempo non va dimenticato che le medie imprese italiane rappresentano da sempre elemento decisivo e caratterizzante dell'apparato industriale nazionale dando linfa e struttura all'intero sistema produttivo. E il comparto ferroviario non fa assolutamente eccezione. Sono tante le imprese di medie dimensioni che, dopo aver realizzato progetti all'avanguardia e innovativi sul territorio italiano, si affacciano con successo alle sfide del mercato globale.

***Sempre di più nei servizi di trasporto si va verso una convergenza delle modalità di trasporto. E questo succede anche per le imprese ferroviarie, alcune delle quali oggi costruiscono mezzi di trasporto che non sono né ferro, né gomma ma prodotti ibridi. Quanto vale in questo settore la ricerca italiana...***

Mi permetta di dire subito che questo è un campo estremamente affascinante, che apre le porte a numerosi scenari ancora oggi difficili da prevedere in pieno per la loro intrin-

seca complessità e soprattutto perché sono tutti interconnessi e in costante evoluzione. Penso, ad esempio, a quanto si sta provando a realizzare negli Stati Uniti attraverso l'Hyperloop, che oggi rappresenta una delle più interessanti e possibili prossime frontiere tecnologiche del trasporto ferroviario. Sono convinto che per tutte le tecnologie altamente innovative si debba pensare alla loro applicazione in ambito ferroviario con un approccio completamente nuovo. In cui le realtà produttive di tipo tradizionale, anche e soprattutto attraverso politiche di alleanze o di crescita per vie esterne, ne rendano possibile l'introduzione nell'infrastruttura ferroviaria e metropolitana facendo leva sulle loro profonde conoscenze di sistema. Per quanto riguarda il nostro paese, in questo momento, gli investimenti sono ancora in una fase embrionale. Alcune aziende dal solido background ferroviario hanno iniziato le attività di ricerca in questa direzione investendo nell'acquisizione di aziende specializzate per poter essere pronti a cogliere le sfide che già si stagliano sul nostro orizzonte.

***E quanto vale in Europa e fuori di essa, le facciamo una domanda per concludere che riguarda anche la sua azienda, il grande lavoro fatto da Ansaldo STS in tema di controllo della Marcia treno? Su questo non temete rivali ed i risultati vengono unanimemente riconosciuti...***

Complessivamente le aziende del settore ferroviario investono risorse significative nelle attività di R&D (ovvero ricerca e sviluppo) e l'Europa nel suo complesso è certamente leader in questo settore. Ansaldo STS è una delle aziende che maggiormente investe in questo ambito ed è proprio grazie a questo che la società è ampiamente riconosciuta ed apprezzata nei sistemi di controllo della marcia treno sia in ambito ferroviario

che metropolitano. Spesso parlando dell'industria ferroviaria si pensa alle ferrovie ma vorrei qui ricordare il grande contributo che le imprese di ANIE ASSIFER hanno dato e possono continuare a dare allo sviluppo delle metropolitane; settore nel quale si registra purtroppo un grande ritardo in Italia per il quale a fronte della apparente consapevolezza non vi sono che pochi segnali di inversione di tendenza dello stato di arretratezza complessivo (con la sola lodevole eccezione di Milano).

***Ci sono grandi investimenti sul piatto in Italia, alcuni dei quali riguardano le tecnologie. Soldi sufficienti per intervenire nelle ferrovie dove siamo ancora al blocco telefonico?***

Per quanto riguarda gli investimenti in tecnologie di sede fissa dobbiamo purtroppo rilevare che rispetto ai piani illustrati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da FSI, nel contesto della cosiddetta "cura del ferro", le cose non procedono con passo spedito, anzi ed ANIE ASSIFER intende svolgere una costante azione di pungolo affinché i piani si trasformino in realtà.

Tantissimo c'è da fare in termini di investimenti in tecnologia per garantire adeguati standard di sicurezza ed affidabilità per le cosiddette ferrovie concesse, settore nel quale si è ancor ben lontani da un programma organico di ammodernamento delle reti. Ed ancor di più nel settore della mobilità cittadina (metropolitane) dove non solo non si registrano nuovi investimenti ma anche importanti progetti in corso soffrono per una effettiva disponibilità di fondi e per problemi amministrativi.

Antonio Riva