Piani di Sviluppo

Il ferro al centro della ripresa

MANUTENERE LE ATTUALI RETI AD ALTA VELOCITÀ, ESTENDERE ALL'INTERO NETWORK I PIÙ AVANZATI SISTEMI DI SICUREZZA, COMPIERE IL SALTO DI QUALITÀ DELLA PIENA DIGITALIZZAZIONE. SONO TRE QUESTIONI-OBIETTIVO DI UN PIANO DI POTENZIAMENTO DEI TRASPORTI SU FERRO CHE NON POTRÀ CHE PORTARE BENEFICI AL PAESE, A FRONTE E AL DI LÀ DELLA CONTINGENZIA EMERGENZALE. COME SPIEGA IN QUESTO INTERVENTO IL NUMERO UNO DI ANIE ASSIFER.

Giuseppe Gaudiello
Presidente ANIE Assifer

In collaborazione con

L'epidemia di Coronavirus ha richiesto e tuttora richiede una forte attenzione del Governo alla necessità di adeguare in tempi brevi il sistema sanitario nazionale alle terribili sfide in corso e pertanto soltanto in tempi recenti si è incominciato a ragionare sulle altrettanto tremende conseguenze che la crisi sanitaria avrà sul sistema industriale e sulla società nel suo complesso. Gli stanziamenti previsti a sostegno dell'economia reale costituiscono un primo importante passo in questa direzione. L'emotività del momento non deve tuttavia far perdere di vista i problemi infrastrutturali del nostro Paese nel settore del trasporto su ferro e gli impegni assunti nel contesto internazionale relativi alla riduzione, entro i limiti convenuti, dell'emissione di CO_2; tali elementi, tra-

1. Giuseppe Gaudiello, ANIE Assifer

2. Una linea ferroviaria con relative dotazioni impiantistiche

3. Sala operativa RFI

sporto su elettrico su ferro e riduzione dell'inquinamento, hanno la possibilità di coniugarsi in modo molto efficace se sostenuti da realistici piani di investimento. Non vorremmo pertanto che, come purtroppo avvenuto nel recente passato, la necessità di reperire fondi da destinare alle emergenza del momento, siano esse di carattere sociale o di altra natura, si trasformasse in un ulteriore rallentamento negli investimenti in infrastruttura ferroviaria e metropolitana.

Un piano organico

La mobilità ecocompatibile, elettrica e su ferro, presenta in Italia aree di eccellenza ma anche are di grande arretratezza, non solo in termini di qualità del servizio ma talvolta per quanto concerne il rispetto di moderni standard di sicurezza. Questi temi sono stati purtroppo da tempo oggetto di campagne di comunicazione pubblica, ma non sempre si sono tradotti in effettivi piani di investimento. Non bisogna attendere la fine dell'emergenza sanitaria ma agire, con decisione e da subito, per finalizzare un piano nazionale dei trasporti che affronti in modo integrato il tema della mobilità sul territorio nazionale e della connessione con le reti europee: non un coacervo non sempre coerente di iniziative, ma un piano organico che metta insieme i vari aspetti delle mobilità su ferro. Un piano serio e approfondito che non costituisca un libro dei sogni ma un insieme armonizzato di progetti in grado di rispondere ai bisogni effettivi di mobilità del sistema Paese, che stabilisca in base a questi le priorità di intervento, tenendo conto degli inevitabili vincoli di cassa e dei nuovi bisogni che emergeranno nella società a seguito della emergenza Coronavirus. Il tutto grazie a uno sforzo sinergico tra amministrazioni centrali e locali che definisca linee standard d'intervento e priorità.

Le linee d'intervento

Le principali linee d'intervento di questo tipo di piano sono largamente note e riguardano:

• Il mantenimento dei livelli di eccellenza raggiunti nel settore Alta Velocità con interventi di manutenzione straordinaria mirati;

• Il potenziamento e l'ammodernamento tecnologico delle infrastrutture di sede fissa quali segnalamento, telecomunicazioni ed elettrificazione per il trasporto regionale;

• L'ammodernamento tecnologico delle ferrovie ex concesse e la loro compiuta integrazione nella rete di trasporto nazionale e urbana;

• Il collegamento di porti, aeroporti e interporti alla rete ferroviaria principale;

• Gli interventi finalizzati a migliorare l'intermodalità;

• Il trasporto pubblico su ferro nelle aree urbane ovvero metropolitane e tramvie.

Gli investimenti necessari sull'infrastruttura nel suo complesso sono prevalentemente interventi in tecnologie e costituiscono anche il fattore abilitante per rendersi pronti alla trasformazione digitale della nostra società che, grazie agli investimenti nel cosiddetto settore dell'Internet of Things, potrà migliorare il livello di servizi resi ai cittadini.

Trasformazione digitale

Quello che non è sufficientemente chiaro ai non addetti ai lavori è che senza la trasformazione in senso digitale dell'infrastruttura, adottando su larga scala e per tutti i segmenti di trasporto le soluzioni basate su calcolatori elettronici in luogo degli obsoleti apparati elettromeccanici a logica cablata (reti di relè collegati mediante filature atte a costituire funzioni logiche), non sarà possibile migliorare i servizi resi ai cittadini. In mancanza d'investimenti nelle tecnologie finalizzate al trasporto su ferro, gli utenti del trasporto regionale viaggeranno su treni migliori, ma la frequenza degli stessi non migliorerà (forse in alcuni casi potrà anche peggiorare), mentre le nostre città continueranno a essere congestionate dal traffico e le merci continueranno a spostarsi prevalentemente su gomma. La definizione di questo piano non deve trasformarsi nell'attesa fideistica della soluzione miracolosa, nel pretesto per l'inazione: si sblocchi subito il piano di implementazione dello standard ERTMS sulle linee convenzionali predisposto da tempo da parte di RFI, si incrementino e si finalizzino i finanziamenti per la messa a norma e l'ammodernamento delle ferrovie concesse, si dia un impulso al completamento delle metropolitane in corso di realizzazione bloccate da infiniti contenziosi e problemi amministrativi, si velocizzino ulteriormente gli investimenti sulla Napoli-Bari e degli altri interventi infrastrutturali progettati da RFI e da altri gestori dei infrastrutture su ferro e infine si dia un impulso ai progetti relativi alla realizzazione di nuove tramvie.