



FEDERAZIONE NAZIONALE
IMPRESE ELETTROTECNICHE
ED ELETTRONICHE



CONFINDUSTRIA

DAL 1945 IL VALORE DELL'INNOVAZIONE

Audizione ANIE ASSIFER

8° Commissione "Lavori Pubblici, Comunicazioni" del Senato

**"Interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea
e sicurezza delle ferrovie"**

Roma, 12 marzo 2019

Chi siamo

Federazione ANIE, una delle maggiori associazioni di categoria di Confindustria, **rappresenta l'industria elettrotecnica ed elettronica nazionale, seconda industria manifatturiera d'Europa**, con un fatturato aggregato nel 2018 di circa 78 Miliardi ed oltre 400.000 addetti ed un investimento in ricerca e sviluppo per oltre il 5% del proprio fatturato.

ANIE ASSIFER, nell'ambito di Federazione ANIE, è **Associazione dell'Industria Ferroviaria** e rappresenta le **aziende operanti in Italia nel settore del trasporto ferroviario** e del **trasporto pubblico urbano elettrificato** (metro, tram, filobus) per la costruzione di **Materiale Rotabile** e relativi componenti, **Sistemi di Segnalamento & Tlc** per il controllo della circolazione e **Sistemi di Elettrificazione e di Alimentazione Elettrica**.

ANIE ASSIFER associa 115 società con un fatturato annuo superiore ai 4 miliardi di euro e oltre 15.000 addetti diretti

Sistema ferroviario italiano: interoperabilità e sicurezza

L'istruttoria che la **Commissione Trasporti della Camera** sta compiendo sullo **Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea** (Atto n. 73) e sullo **Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie** (Atto n. 74) è particolarmente rilevante per ANIE ASSIFER in quanto rappresenta un momento utile per fare il punto su alcune criticità sistemiche che sarebbe opportuno affrontare per la modernizzazione del nostro sistema ferroviario e dei nostri sistemi di mobilità urbana in ottica di sviluppo del Sistema Paese.

1. I Dlgs Interoperabilità e Sicurezza: i commenti di Assifer

Le due Direttive Europee fanno parte del cosiddetto "Pilastro Tecnico" del IV Pacchetto Ferroviario Europeo ed il loro recepimento nei vari ordinamenti nazionali è basilare per l'obiettivo della creazione di un mercato europeo dei servizi ferroviari.

In particolare, con riferimento allo Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (AG 73), desideriamo evidenziare l'importanza della finalità del provvedimento che concerne la definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica per facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e di contribuire al completamento dello spazio ferroviario europeo unico, nonché alla progressiva realizzazione del mercato interno.

A questo provvedimento si affianca anche quello in corso a livello europeo di revisione e aggiornamento delle varie Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) che a breve saranno emanate con appositi Regolamenti Europei.

Desideriamo esprimere il nostro compiacimento per la scelta del nostro Paese di recepire la Direttiva entro il 16 giugno 2019, come fatto anche alcuni altri Paesi UE, senza procrastinare di un ulteriore anno l'emanazione del provvedimento (possibilità prevista dalla Direttiva) in quanto il settore industriale delle tecnologie per i sistemi ferroviari nel nostro Paese è molto ben strutturato con elevate competenze che attraggono investitori e consentono di competere sul mercato internazionale.

In relazione allo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie (AG 74) ci preme ricordare innanzitutto come il nostro Paese, per quanto concerne la rete ferroviaria nazionale, sia in tema di sicurezza l'eccellenza a livello europeo.

L'inclusione nell'ambito di applicazione del provvedimento delle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario (conseguente ad altri precedenti provvedimenti nazionali) è un punto rilevante in relazione alla necessità di dotare tali reti di sistemi automatici di controllo della circolazione al fine di garantire l'impossibilità di collisione tra veicoli, che rappresenta il tipo di incidente maggiormente pericoloso per gli utenti e operatori.

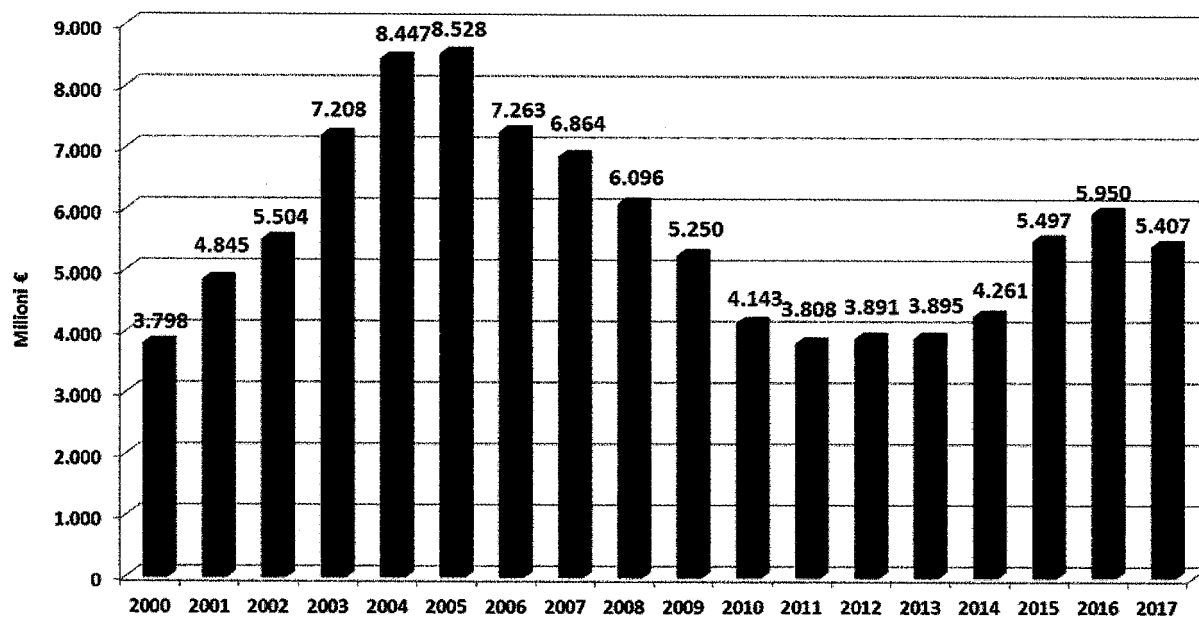
In relazione alla creazione di ANSFISA desideriamo evidenziare la necessità di salvaguardare competenze e risorse dell'ANSF che in oltre dieci anni di attività hanno sviluppato capacità, esperienza e preparazione di altissimo livello, dimostrando di essere la migliore agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria in Europa.

Il pacchetto di provvedimenti che sta per essere emanato a livello nazionale ed europeo (DGLS di recepimento delle Direttive su interoperabilità e sicurezza, Regolamenti Europei sulle STI, Regolamenti in Implementazione ed Esecuzione del IV Pacchetto Ferroviario Europeo, etc...) rappresenta per la nuova ANSFISA una mole di lavoro imponente ed è quindi necessari, a nostro parere, accelerare l'aumento di risorse da inserire nell'organico, al fine di evitare possibili rallentamenti nell'emanazione di provvedimenti autorizzativi che avrebbero ricadute negative sull'industria, sugli operatori ferroviari e di conseguenza sugli utenti.

2. Piano industriale FSI e Contratto di Programma MIT-RFI parte investimenti 2017-2021

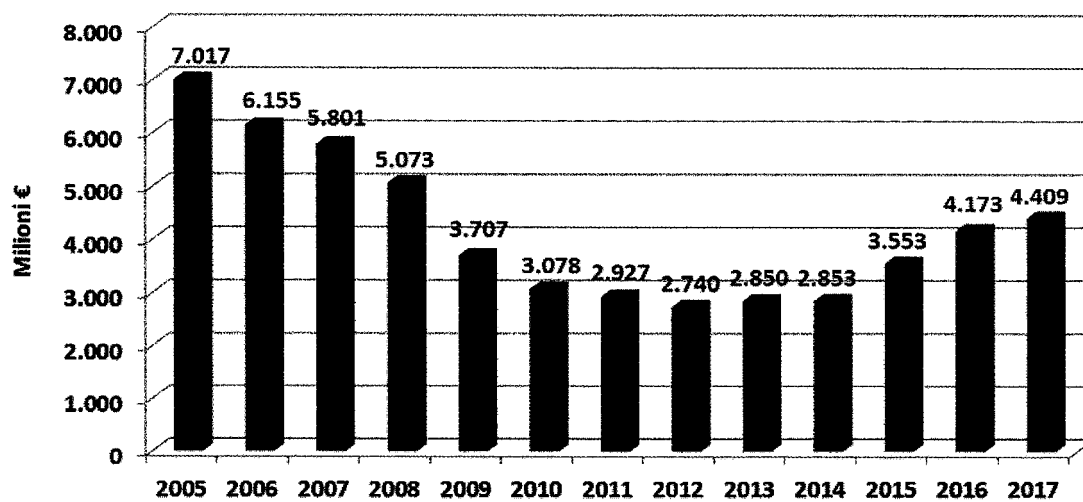
Il piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane lanciato nel 2016 prevedeva investimenti nell'arco del decennio 2017-2026 per complessivi 94 miliardi di euro, di cui 73 per l'infrastruttura di rete. Dai dati di bilancio del Gruppo FSI si evidenzia che nonostante una risalita degli investimenti negli anni 2015-2016-2017 rispetto al periodo 2011-2012-2013, siano ben lontani dai numeri indicati nel Piano Industriale e dal livello di investimenti che ha caratterizzato il periodo 2002-2008.

INVESTIMENTI GRUPPO FSI



Fonte: bilanci FSI

INVESTIMENTI RFI



Recentemente lo scorso 20 febbraio a latere della presentazione del piano di investimenti di RFI per la Regione Lombardia, il nuovo Amministratore Delegato del Gruppo FSI ha annunciato investimenti per 9 miliardi di euro nel 2019 e la prossima presentazione del nuovo Piano Industriale, che per le imprese ASSIFER rappresenta un documento rilevante su cui impostare le strategie aziendali e di programmazione delle attività produttive e di ricerca e sviluppo. E' però necessario conoscere la declinazione puntuale del montante di investimenti annunciati.

Sempre nell'ambito della programmazione degli investimenti, **la Legge di Bilancio ha tagliato risorse sul 2019 per circa 2,2 miliardi nell'ambito del Contratto di Programma RFI-MIT parte investimenti, di cui un miliardo verrà riportato sugli anni 2020 e 2021: si avrà di fatto una diminuzione delle risorse di 1,2 miliardi, con una forte ripercussione negativa sul settore industriale nel 2019.**

3. Intermodalità e trasporti urbani

La rete di aeroporti e porti italiani solo in minima parte ha servizi di collegamento ferroviari e/o metropolitani, per agevolare al massimo la connessione degli stessi ai sistemi di trasporto passeggeri e merci. Dei quindici porti italiani classificati di rilevanza strategica, oggi solo nove sono raccordati alla rete ferroviaria nazionale. Dei primi otto aeroporti italiani solo i primi due (Roma Fiumicino e Milano Malpensa) hanno collegamenti ferroviari.

Rete Ferroviaria Italiana ha previsto investimenti per un miliardo di euro per migliorare i collegamenti fra i porti e la rete ferroviaria, decongestionare le arterie stradali, potenziare il primo e ultimo miglio ferroviario, e per altri quattro miliardi per ammodernare le linee con interventi mirati al trasporto delle merci.

Si tratta di investimenti che ci auguriamo vengano concretizzati affinché le principali linee italiane siano pienamente inserite nei Corridoi TEN-T e adeguate agli standard europei, prevedendo moduli funzionali al passaggio dei treni lunghi fino a 750 metri.

Inoltre, nell'attuale scenario di evoluzione urbanistica, che prevede un ulteriore aumento della popolazione nei grandi centri urbani, è evidente la necessità di implementare nuove forme di trasporto per decongestionare il traffico e migliorare il servizio agli utenti. E' necessario mettere in campo un grande piano di investimenti per la costruzione di metropolitane in alcune grandi città per supportare in maniera adeguata gli spostamenti urbani ed interurbani delle popolazioni.

In entrambi i casi, sarebbe opportuna una visione d'insieme di questi interventi, al fine di condividere, con le aziende operanti nella produzione di materiale rotabile e sistemi di segnalamento per la sicurezza della circolazione, le linee di sviluppo strategico dei prossimi anni.

4. Adeguamento dell'infrastruttura della rete ferroviaria

Il sistema Alta Velocità ha registrato una crescita esponenziale degli utenti che utilizzano questo servizio, in continuo ulteriore aumento. Questo fenomeno, oltre alla necessità di prevedere l'inserimento di un ulteriore numero di treni per soddisfare la domanda, ha messo da un po' di tempo in risalto anche la necessità di adeguare l'infrastruttura di rete che nell'attuale configurazione denota problemi nell'esercizio e gestione del traffico (i treni AV registrano ormai costanti ritardi rispetto ai tempi di percorrenza previsti).

5. Tutela dell'Italian content negli approvvigionamenti

La protezione di un settore ad altissimo contenuto tecnologico e con addetti ad alto livello di scolarizzazione si intreccia con discorsi più ampi di politica economica, anche di respiro europeo, trattati prevalentemente dal Ministero dello Sviluppo Economico. C'è tutta la disponibilità delle Imprese Associate ad ANIE ASSIFER a supportare i player di mercato nell'esportare all'estero il «Sistema Italia» nel trasporto ferroviario, e quindi le tecnologie che in Italia vengono sviluppate con investimenti crescenti in ricerca e

sviluppo. Tuttavia, questa attività non può avvenire senza il coinvolgimento diretto delle imprese produttrici secondo un comune approccio sistemico determinato dalle competenze nell'ambito della filiera realizzativa.

È inoltre utile che a livello politico, così come avviene in altri Paesi europei, sia dato rilievo al vantaggio per il sistema Paese della presenza di una industria ferroviaria localizzata in Italia, in presenza di un significativo piano di investimenti pubblici.