



Le interviste sulla crisi

Le chiavi del rilancio della ferrovia dopo il Covid-19

Mauro Pacella (ASSOFER): Ferrobonus deve trasformarsi in uno strumento strutturale, in questo periodo ancora di più

Quali misure economiche possono essere prese in considerazione dal Governo per sostenere il settore ferroviario durante la più grave crisi economica dal 1929 ad oggi?

Partiamo da un presupposto che prima di sostenere il trasporto ferroviario occorre capire bene, nello scenario di crisi che si va delineando, quali e quante merci potranno salire su un treno.

Negli anni come ASSOFERR, anche attraverso il palcoscenico del Forum di Pietrarsa promosso con CONFETRA e CONFINDUSTRIA, andiamo sostenendo che senza una seria politica di reindustrializzazione e infrastrutturazione dell'Italia il nostro Paese non avrebbe avuto un gran futuro.

Il COVID-19, con una prospettiva di decremento del PIL a due cifre, non ha fatto che rendere ancora più drammatica la necessità e l'urgenza che l'Italia torni ad essere un paese che produce, con la quantità e la qualità che le competono.

Non possiamo continuare a illuderci di essere una delle prime potenze economiche solo con i consumi e servizi.

Non potevamo farcela prima con un PIL ad incrementi residuali figuriamoci ora con quanto gli analisti prospettano.

Il coronavirus ha mostrato ben chiaramente la nostra eccessiva dipendenza da altri paesi per tantissimi beni di prima necessità, siano essi prodotti semilavorati o finiti.

Non sto sostenendo politiche protezionistiche o chissà quali stravolgimenti scenari ma un semplice riequilibrio e riappropriarsi di una



nostra forte vocazione industriale che non significa solo industria pesante ma anche quella di trasformazione nell'agroalimentare tanto per citarne uno.

Il percorso non potrà essere né breve e né semplice in quanto necessitano riforme strutturali importanti a partire dalla semplificazione normativa e sburocrazia.

Tornando alla ferrovia strumenti di sostegno al traffico già ci sono, hanno dimostrato la loro efficacia, ma anche i loro limiti.

Sto parlando del Ferrobonus. Strumento importantissimo in questi anni e lo dovrà diventare ancora più per il futuro con alcune differenze sostanziali rispetto ad ora.

Trasformarsi quindi in uno strumento strutturale e non a corrente alternata come negli anni recenti con importi complessivi e quindi unitari riguardo alla merce trasportata ancora più cospicui rispetto ad ora ma soprattutto deve essere esteso non solo allo scambio modale mare-ferro o ferro-strada ma includere anche tutto il traffico industriale raccordato



proprio perché la ferrovia deve ritornare ad essere lo strumento primario di trasporto per l'industria.

Discorso analogo per il traffico diffuso, che è una filiera di trasporto che raramente può sostenersi a mercato, ma essendo indispensabile per alcune filiere industriali e distributive, nonché di supporto per esempio all'invio di carri in officina, deve essere sostenuto dallo Stato.

Poi ci sono gli investimenti infrastrutturali, di cui quelli sulla Rete sono già in larga parte inseriti nel Contratto di Programma di RFI, ma che vanno potenziati soprattutto in tema di raccordi industriali e terminal di scambio. Un'attenzione particolare va riservata sempre al sud e alle isole.

Sono tutte proposte non nuove, che sosteniamo da anni, ma che oggi diventano ancora più drammaticamente urgenti e inderogabili. Da non dimenticare infine che qualsiasi sostegno, incentivo o misura economica da parte dello Stato in favore del cargo ferroviario non sarà mai un onere per lo Stato stesso bensì un beneficio in termine di esternalità abbattute rispetto ad altre modalità di trasporto.

Questo non è un aspetto secondario ma deve essere il faro che deve illuminare la ripartenza. Per la collettività il sostegno alla ferrovia non è mai un costo ma un ricavo.

Come cambierà il modo di trasportare merci per i prossimi 12/18 mesi? Quali gli effetti di lungo periodo?

In termini quantitativi se gli scenari prospettati sono quelli già annunciati sicuramente in Italia ma anche in Europa potrebbero diminuire alcune filiere quali automotive, chimica, siderurgia ma anche tutta la distribuzione stessa per via dei minori consumi.

Sul lungo termine sperando in politiche di sostegno europeo e nazionale ad una ripresa del lavoro e delle produzioni si possa giungere a volumi complessivi di trasporto merci note-

volmente superiori agli attuali ma anche rispetto a quelli pre crisi.

Questo stravolgimento epocale deve essere non solo contenuto nei suoi effetti ma essere occasione per rilanciare ancora di più le economie europee, in primis quella Italiana ovviamente.

Nello specifico di come cambierà il modo di trasportare le merci nei prossimi mesi sicuramente il distanziamento sociale e le maggiori misure di protezione individuali incideranno in termini di costi ed efficienza del comparto trasporti e logistica.

Anche qui però la ferrovia ha già mostrato i suoi vantaggi dall'inizio della crisi.

Il coinvolgere meno persone possibile per unità di merce e distanza trasportata ne ha fatto e ne farà ancor più uno strumento efficiente e sicuro sulle medie e lunghe distanze.

Se poi si arrivasse addirittura al macchinista unico come in altre parti d'Europa unitamente ad una ormai possente digitalizzazione del settore, il trasporto ferroviario per le merci, non può che essere una scelta prioritariamente obbligata.

Come cercare di evitare svantaggi per il settore ferroviario di fronte alla competizione modale?

Fermo restando quando detto nei punti precedenti il settore ferroviario rispetto ad altre modalità di trasporto sconta un eccesso di regolamentazione e burocratizzazione assolutamente impari.

La ricerca ossessiva della sicurezza assoluta nella ferrovia rischia di ottenere effetti assolutamente contrari rispetto a quanto ci si aspetta.

Mi riferisco in particolare alle merci pericolose, tema sensibile per sua natura, ma in generale anche a tutto il sistema ferroviario. Attenzione non sto auspicando una denormalizzazione – tra l'altro impossibile rispetto al contesto europeo - o chissà di quale sconsiderato



abbassamento degli standard di sicurezza per la ferrovia, però spostare tonnellate di merci dalla modalità ferroviaria ad un'altra – per via di un contesto meno rigido - non aumenta nel suo complesso la sicurezza del trasporto, ma la diminuisce.

Non si capisce perché per esempio esistono forti limiti alle soste delle merci pericolose nei terminali, limitazioni che nell'immediato futuro coinvolgeranno anche i quantitativi trasportati, solo per la ferrovia e non per le altre modalità. Eppure le statistiche parlano fin troppo chiaro.

Non possiamo ambire alla sicurezza assoluta, è un valore limite irraggiungibile, e questo lo è tutte le attività umane.

Può esistere solo un rischio minimizzato e dovrà essere sostenibile.

Uno degli insegnamenti che ci lascerà questo periodo è proprio che con il rischio ci si deve convivere grazie a norme di comportamento e

tecnologie, non è possibile annullarlo.

Quindi non si può fare competizione modale sulla sicurezza.

Tutte le modalità devono avere lo stesso approccio metodologico sulla sicurezza e lo Stato deve essere con la sua Politica dei trasporti garante e trasparente.

Nel caso del solo trasporto terrestre in termini generali più che di competizione modale si dovrebbe arrivare a parlare solo di integrazione modale lasciando ad ogni modalità quasi esclusivamente le proprie peculiarità: medie e lunghe distanze per la ferrovia, corto raggio e distribuzione per la strada.

In questo contesto il ruolo dei raccordi e dei terminali deve essere centrale.

AR

**PERMETTETECI
DI GARANTIRE**

ANCHE IN FUTURO

**LA MOBILITÀ
IN TUTTA ITALIA.**

