



Le interviste sulla crisi

Le chiavi del rilancio della ferrovia dopo il Covid-19

Massimo Marciani (Freight Leaders Council): digitalizzazione e sburocratizzazione, per potenziare le infrastrutture

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?

Nel settore ferroviario, come nella logistica tutta, serve agire con convinzione per favorire digitalizzazione e sburocratizzazione.

Il Governo potrebbe prendere in considerazione e sostenere misure che vanno in questa direzione, anche utilizzando le forme di incentivo per il settore che ci sono già: l'obiettivo deve essere quello di rendere più conveniente questo segmento della logistica, creando stimoli economici per potenziare le connessioni delle infrastrutture.

Vanno favoriti gli interventi di ultimo miglio che creano raccordo tra i punti di distribuzione urbani, quindi gli scali ferroviari delle città, con i porti, i luoghi di arrivo delle merci. Gli investimenti devono essere focalizzati su questi aspetti perché è qui che si gioca la partita del trasporto intermodale ed è attraverso questi interventi che si può fare diventare automaticamente più conveniente il trasporto ferroviario per distanze medio lunghe.

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

Una maggiore automazione è sicuramente l'aspetto che caratterizzerà la logistica dopo il Coronavirus e in questo il settore ferroviario



non può che essere favorito. Ma è importante investire subito sulla digitalizzazione: dobbiamo essere pronti a gestire la riduzione di scambi tra esseri umani verso cui tenderà il settore e questo può essere fatto soltanto attraverso l'automazione del sistema.

Nonostante tutte le difficoltà, anche il trasporto su gomma ha funzionato in questo momento complicato, ma potrà svolgere con più efficienza il suo ruolo solo se si mettono in campo soluzioni intermodali.

Sul lungo periodo bisognerà forse ripensare al valore che vogliamo attribuire alle infrastrutture. Se si tratta di servizi fondamentali, ineludibili per il nostro paese, il decisore pubblico potrebbe valutare di ritagliarsi un ruolo nell'esercizio delle attività connesse.

Penso per esempio al trasporto pubblico locale per le persone e alle municipalizzate che ne sono protagoniste: è possibile immaginare un'analogia nel trasporto delle merci?

Probabilmente sì, sia in termini di pianifica-

zione sia di gestione dei sistemi.

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

Puntare sull'interconnessione dei sistemi è l'aspetto più importante e utile su cui investire per non lasciare indietro il settore.

Soprattutto, per evitare svantaggi in particolare per il settore ferroviario nazionale, dobbiamo mettere il Paese nelle condizioni di essere competitivo esattamente quanto gli altri paesi europei.

In questo senso riformare i protocolli relativi al doppio macchinista e tutte quelle procedure che in qualche modo rendono il sistema italiano poco responsive deve essere una priorità.

Con interventi di questo tipo in agenda potremmo rendere l'intero sistema logistico più efficiente e risolvere alcune delle fragilità che

si sono rese ancora più evidenti in queste settimane.

Penso per esempio alle file chilometriche di tir sul Brennero: con un'interconnessione collaudata a livello europeo potremmo rendere più agili gli attraversamenti delle frontiere e i controlli meno impattanti sul traffico, aggiungendo un tassello a quell'automazione che da oggi in poi diventerà centrale per mettere in sicurezza il settore da shock come il Covid-19.

AR

