

Trasporti, Logistica

15 Marzo 2020

Maioli (Dinazzano PO): “Accelerare sul ferrobonus”



15 Marzo 2020 - Effetti del coronavirus sul trasporto delle merci via ferrovia.

Ne abbiamo parlato con Gino Maioli, presidente di Dinazzano Po.

“A una quindicina di giorni dall’ avvio dei provvedimenti, per ora nel nostro settore grandi numeri non ce ne sono. Posso dire che, con motivazione diretta sul tema coronavirus, mi risulta la cancellazione di 4 treni la prima settimana su La Spezia e Melzo. Il problema è che questi provvedimenti si inseriscono in un trend di difficoltà dell’intero settore esistente da alcuni anni, nei quali si è evidenziato un sistema Paese con grandi limiti infrastrutturali e di sistema, limiti che sono divenuti purtroppo storici. Parto dai dati dell’I.F Dinazzano: dopo il picco del 2016 di 7.867 treni effettuati, il trend è di calo sistematico fino ad arrivare ai 7.575 del 2019 e ciò nonostante la sottoscrizione di nuovi contratti”.

A cosa è dovuto questo trend?

“Da un lato, alle varie criticità di questi anni, sia di mercato che infrastrutturali e non solo in Italia. Ad esempio, in agosto 2017 frana un tratto di ferrovia a Rastatt in Germania e sino a ottobre vi è un crollo del 75% dei traffici ferroviari per l’Italia dalla Germania; in agosto 2018 crolla il ponte Morandi a Genova e si blocca di fatto il sistema portuale Ligure. Questi eventi si aggiungono alle problematiche delle infrastrutture italiane e alla difficile situazione economica”.

Confetra e le sue associate insistono molto verso il governo affinché si adottino misure a sostegno degli operatori del settore trasporti e logistica. Come valuta le proposte?

“Condivido le richieste di Confetra, di fronte a un calo stimato per ora del 30% o si agisce subito o rischiamo, come sistema, il collasso. Quindi, bene queste richieste. Solo una nota a margine: nel documento Confetra si richiede lo sblocco degli incentivi e, tra parentesi, si sottolinea l’autotrasporto. Con una battuta dico che siamo alle solite, non voglio aprire polemiche ma ad esempio il Ferrobonus è stato sì rinnovato per il 2020, ma non mi risulta vi siano ancora i Decreti attuativi e i conseguenti regolamenti”.

Quali provvedimenti ritiene più efficaci?

“Accelerare sul Ferrobonus certamente, ma anche valutare possibili sostegni alle imprese ferroviarie che dovessero farsi carico di costi fissi (nolo locomotori e carri) di fronte a riduzioni temporanee dei traffici di contratti già attivi. A questo aggiungerei il positivo effetto che può determinare, per il sistema logistico regionale, la reintroduzione già avvenuta dei contributi regionali di incentivazione al trasporto ferroviario.

Non da ultimo, analizzare quali possibili azioni mettere in essere come Paese per ridurre gli aspetti negativi indotti da questa crisi e non direttamente legati al calo dei traffici. Un esempio: alcuni importanti fornitori esteri ci hanno già comunicato che causa Coronavirus non saranno in grado, finché permangono i provvedimenti attualmente in essere, di consegnare pezzi di rispetto per le nostre locomotive; altri non intendono intervenire per le manutenzioni nelle zone gialle per il rischio quarantena al rientro nella loro nazione. Temi questi non secondari, in quanto rischiano di bloccare per settimane l'operatività di I.F di piccole o medie dimensioni.

Su questi ultimi due aspetti credo che molto lo faccia da un lato un'informazione istituzionale chiara e dall'altro provvedimenti normativi nazionali che allarghino il concetto di servizio pubblico a tutto il settore merci e ai suoi fornitori, affinché nessuno possa rifiutarsi di intervenire”.

Quanto tempo servirà per un ritorno alla cosiddetta normalità?

“Se facciamo riferimento all'aumento di richieste per lo stoccaggio di container vuoti e visto che ad oggi si parla di prolungare alcuni provvedimenti fino a maggio e sommiamo una quarantina di giorni di navigazione a quella data, è facile augurarci che da metà giugno qualcosa cambi, ma il mio è un ragionamento molto empirico e mi verrebbe da dire quasi ottimistico”.

I provvedimenti di sostegno serviranno anche dopo la fine del coronavirus, immagino?

“Sì, assolutamente, ma direi che i provvedimenti di sostegno non bastano, il sistema deve cogliere questa 'infezione' per accelerare sugli investimenti e sul riposizionamento del sistema. Queste crisi ci devono servire per capire che la delocalizzazione di fronte a questi eventi va in tilt.

Prima parlavo di pezzi di rispetto che dall'estero non vengono inviati e mi domando: possibile che in Italia non esista realmente un costruttore di loco merci e da manovra, che quello che resiste a Vado Ligure sia di proprietà canadese e che il comparto ferroviario stia per essere venduto ad Alstom, con il probabile risultato che il sito di Vado, che sforna le '494', venga chiuso? È pensabile che un Paese che si pone l'obiettivo di portare il 30% delle sue merci su ferro, non veda la presenza di costruttori di carri merci? Insomma, manca una politica industriale nazionale che metta al centro non tanto la nazionalizzazione di alcuni comparti, ma la costruzione di un quadro normativo e di investimenti che consenta il governo di questi processi.

Tutti parlano di economia verde; bene, questa economia verde a mio parere è fatta anche di locomotive, carri, infrastrutture ferroviarie, privilegiando la riqualificazione dell'esistente e la formazione professionale. Altro aspetto su cui accelerare sono le infrastrutture. Sul piano locale va bene il reperimento dei 45 milioni per il sistema ferroviario portuale di cui ha parlato il nuovo assessore regionale ai Trasporti, Andrea Corsini, ma non molliamo la presa. Acceleriamo sulla progettazione e cantierizzazione degli interventi e sfruttiamo a pieno le sinergie che possono scaturire dal fatto che sia i vertici del MIT che della Regione conoscono da vicino il nostro porto e la nostra regione.

Sul tema nuovi scali merci a Ravenna, solo un appello ai sottoscrittori dei protocolli, visto che dovranno servire il porto per i prossimi decenni: mi auguro che siano progettate con il coinvolgimento di tutti gli operatori sia portuali che ferroviari. Non intendo una progettazione partecipata, come i Comuni fanno per i PUMS, ma almeno un confronto/ascolto con chi opera sui binari e nei terminal”.

Su quali tratte e/o traffici si risente maggiormente la crisi?

“Come dicevo prima, per ora poche disdette veramente identificabili con il virus e a mio parere la crisi vera arriverà nelle prossime settimane, ma vi sono anche segnali contrastanti. Per ora, ad esempio, dal mio punto di osservazione le materie prime dall'estero e da Ravenna segnano un piccolo calo rispetto alle previsioni, ma penso che sia la solita concorrenza treno/camion sulle brevi distanze a incidere. Mentre l'intermodale verso i due mari tiene dal punto di vista ferroviario, anche se aumentano gli stoccaggi di vuoti”.

