

Le interviste sulla crisi

Sergio Di Girolamo (OTS): una ferrovia 4.0, può rispondere alle nuove sfide del mercato e al contesto industriale del sistema paese

Siamo di fronte alla più grave crisi economica e il settore ferroviario può e deve avere un ruolo essenziale per la ripresa dell'economia italiana.

Le misure in campo possono essere varie, anche perché il settore è composto da molti segmenti: dal trasporto merci a quello delle persone, a lunga e breve percorrenza, fino ad arrivare al trasporto pubblico locale. Per tale ragione, poniamo tre domande per capire quale direzione dovrebbe essere presa per ripartire:



Come vede il presente ed il futuro dei trasporti ferroviari di merce pericolosa e non, anche alla luce delle annunciate nuove limitazioni che il Gestore sta emanando?

Il sistema ferroviario per il trasporto delle merci pericolose e non, è nettamente il più sicuro ed ecologico sistema di movimentazione terrestre di superficie da sempre, non ultimo scarica sulla collettività un costo significativamente inferiore di quello che invece scarica il trasporto su gomma. Questi dati sono talmente incontrovertibili che non è il caso di aggiungere altro. Le limitazioni a cui si riferiva oltre a non migliorare la sicurezza del sistema paese, saranno percepite dalla filiera produttiva come una ulteriore "bomba" le cui deflagranti conseguenze negative produrranno un rinnovato senso di allontanamento dal settore ferroviario che ancora una volta dimostra la sua inaffidabilità, immaturità,

incertezza con il risultato di allontanare il mercato dalla ferrovia e rendere vani tutti gli sforzi profusi per creare progettualità sul ferroviario, in modo industriale e consolidato concorrendo a quel parziale riequilibrio modale tanto dichiarato nei salotti ma troppo spesso disatteso nei fatti. La rindondanza dell'applicazione di simili limitazioni sarà tale nel mercato da coinvolgere anche le merci non pericolose, poi ci vorranno anni per curare questo male! Come vissuto in passato per casi analoghi, e questo forse è il maggior danno che si va a creare.

Non ci si rende conto che solo discutere di casi come questo già produce un danno rilevante al sistema ferroviario, si può facilmente intuire cosa accadrebbe se provvedimenti simili entrassero effettivamente in vigore.



Sa che anche un'importante università ha redatto un documento di supporto a tali limitazioni?

Sorprende che un università possa prestarsi al confezionamento di un compito che da subito appare totalmente scorrelato dal sistema paese in cui invece si colloca per cui al di là delle conclusioni a cui giunge, forse non accorgendosene, di fatto limita il traffico di merci pericolose su ferrovia incentivando quello su gomma e tradendo così proprio quei principi di sicurezza, ecologia ed economicità sociale che pretenderebbe di infondere.

Ci sono stati incidenti sulla ferrovia con le MP, si può dire che quindi vi sia ricerca di maggior prudenza ed attenzione ?

La prudenza e la saggezza raramente sono amici. Gli incidenti ci sono in tutti le modalità di trasporto, aereo, marittimo, stradale e ferroviario, il rischio zero non esiste, ma le reazioni appaiono ben diverse. Pensate a quando cade un aereo o brucia un traghetto, ancora il camion con ca 20 ton. di GPL che esplose mentre era fermo in parcheggio all'interno della comunità europea producendo oltre 100 fra morti feriti gravi e leggeri, eppure una campagna così negativa e sempre in atto come contro il ferroviario non l'abbiamo mai vissuta. Forse nell'immaginario collettivo la ferrovia viene ancora vista come un ammasso di lamiere e binari possibilmente un po' arrugginiti, invece una ferrovia moderna, 4.0 è assolutamente in grado di rispondere alle nuove sfide del mercato con efficacia ed efficienza, rispondendo ai bisogni delle filiere produttive collocandosi nel contesto industriale del sistema paese. Ma su questo la visibilità è ancora molto scarsa, per esempio dispiace che le autorità com-

petenti in periodi di emergenza covid-19 non abbiano neppure pensato di spostare sulla ferrovia quantitativi significativi di merci, limitando gli autisti al traffico stradale da terminal della propria città a destino (corto raggio) facendoli dormire e cenare a casa propria invece che in aree potenzialmente pericolose o non controllate oltre i valichi alpini, fra l'altro migliorando la loro condizione di vita. Percorrendo la tratta lunga via ferrovia e solo il primo e ultimo miglio via strada si inizierebbe a realizzare quella svolta verde tanto annunciata dal governo ma ancora di là da venire. Non è importante se in tempi di emergenza sia o meno opportuno innovare vuole essere solo un esempio che evidenzia la scarsa visibilità della ferrovia che invece avrebbe potenzialità di rispondere, esserci e svolgere un ruolo molto più importante per la comunità. Considerati i protocolli UE a cui anche l'Italia ha aderito esiste l'impegno di aumentare il trasporto via ferrovia e queste iniziative se andassero in porto sarebbero di ostacolo al raggiungimento degli obiettivi fissati. Si rende pertanto necessario bloccare quanto RFI ha in programma che causerebbero inoltre un travaso del traffico ferroviario verso altre modalità.

AR

OTS

OTS è una società nata a metà degli anni 90' focalizzata nel ferroviario, specializzata nel dare risposte specifiche che soddisfano le esigenze logistiche dei clienti, in modo particolare per il gas, chimico, rifiuti e siderurgico.

I progetti, chiavi in mano, si effettuano attraverso specifici treni programmati, sia diretti agli impianti, sia attraverso le nostre piattaforme e successiva terminalizzazione finale.