

Il traino dell'elettrificazione

Intervista a Roberto Madonna, Responsabile Settore Elettrificazione ANIE Assifer



ASSIFER
Associazione Industrie Ferroviarie
Federazione ANIE - Confindustria

Viale Vincenzo Lancetti, 43
20158 Milano
Tel. 02.3264303 / 249
Fax 02.3264212
E-mail assifer@anie.it
www.assifer.anie.it - www.anie.it

Ufficio Comunicazione ANIE

Il rilancio del sistema industriale e sociale in Italia non potrà prescindere da un rilancio dei sistemi di trasporto pubblico e di merci. Le infrastrutture, delle quali si discute da tempo immemore e che in troppi casi sono ferme al secondo dopoguerra, saranno sempre più strategiche e possono divenire il vero volano della nostra economia. La vera sfida sarà integrare queste infrastrutture con le istanze di basso impatto ambientale che sempre più dovranno essere prese a riferimento. La trazione elettrica racchiude in sé le risposte a tutte queste istanze, sia per il trasporto merci che per il trasporto passeggeri a lungo, medio e corto raggio. Nelle città in cui si è implementato un sistema di metropolitane di superficie o tramvie i risultati sono stati eccellenti. Il potenziamento delle linee tradizionali e la creazione di nuove tratte ad alta velocità non sono più differibili. Ne abbiamo parlato con Roberto Madonna, Responsabile del Settore Elettrificazione Assifer, l'associazione dell'Industria Ferroviaria, aderente ad ANIE Federazione che riunisce le imprese operanti in Italia per le tecnologie del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico di massa a livello locale.

Quali sono le peculiarità del settore elettrificazione?

La nostra tipologia di lavoro è



1. Roberto Madonna

senz'altro particolare, in quanto le innovazioni tecnologiche, che pure ci sono e sulle quali puntiamo fortemente, non hanno modificato le modalità lavorative. Le hanno rese più sicure e più rapide, ma nelle nostre lavorazioni il ruolo preponderante è sempre rivestito dall'alta specializzazione degli addetti. È questo il nostro principale patrimonio. Oggi si chiama "know-how", saper fare. Ma questo saper fare non si insegna nelle scuole, ma sul campo. Non ci sono università dell'elettrificazione, c'è sempre stata una sola scuola, la ferrovia. E questa scuola, che già da molti

anni vede un calo costante degli allievi, adesso rischia la chiusura. Se questo dovesse avvenire sarebbe una perdita irreparabile, perché assieme agli allievi di oggi si perderebbero gli insegnanti di domani, e quindi andrebbe perduto il "know-how". E tutti noi sappiamo che non si tratta di una materia prima reperibile sul mercato, ma di un qualcosa che si è formato negli anni, che non sarà facile ricostituire e che ha dei costi assai rilevanti. Non è senza orgoglio che affermo che la nostra scuola è senza dubbio una delle migliori al mondo. Le particolari condizioni dell'infrastruttura su cui operiamo e le necessità dell'esercente il servizio ferroviario fanno sì che la gran parte del nostro lavoro si svolga durante interruzioni notturne di circa tre ore. Volendo usare una metafora suggestiva, ma credo assai efficace, potremmo dire che è come cambiare una ruota ad una macchina senza fermarla.

Quali effetti avrà la pandemia sul vostro settore?

Dipende da quelle che saranno le scelte del governo. La storia ci insegna che le grandi crisi creano i presupposti per la crescita, ma questo potrà avvenire solo se ci saranno strategie ed investimenti mirati sulle grandi infrastrutture delle quali il nostro Paese è povero. È

necessario puntare sull'intermodalità dei trasporti sia a livello centrale che locale e per questo servono grandi risorse; purtroppo per il 2020 è prevedibile una ulteriore contrazione della capacità di spesa dovuta agli eventi connessi alla pandemia COVID-19. In questo scenario è per noi importante che RFI preveda investimenti non solo nell'ambito manutentivo ma anche nella realizzazione di nuove opere che, per la parte tecnologica, non sono purtroppo cantierabili in tempi rapidi, se connesse con l'esecuzione di importanti opere civili propedeutiche alla realizzazione degli impianti stessi. Si è tenuto conto che le aziende tecnologiche potrebbero soffrire dei ritardi connessi con la natura di tali opere? Si pensa di applicare un modello di gestione delle grandi opere meno legato ai cavilli burocratici che rendono gli appalti di dimensioni importanti soggetti a procedure che non consentono la realizzazione in tempi adeguati? Si ritiene di poter garantire alle imprese del settore della trazione elettrica la possibilità di rispondere alle gare direttamente, senza necessariamente coinvolgere altre specializzazioni come categorie prevalenti? Nella risposta a queste domande sta, a mio parere, il futuro delle nostre imprese e del settore produttivo del Paese. ■■



2. L'elettrificazione: quando la tecnica porta sviluppo