SHIP 2 SHORE
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

30/09/16 16:09

Logistica

Cargo ferroviario, è l'anno della svolta

Per Laguzzi (Fercargo) un 2016 da ricordare: "Il gap con gli altri paesi europei è in via di riempimento. Resta aperta solo la partita sul doppio macchinista". Ferrobonus e sconto pedaggi in arrivo

Per la prima volta da quando esiste, Mercintreno, il più importante appuntamento convegnistico per chi si occupa di ferrovia cargo, in programma in settimana a Roma, sarà occasione per fare il punto non solo sul cahier de doléances degli operatori, ma anche e soprattutto sugli sviluppi registrati dalle politiche di settore nel 2016. Ne è sicuro Giancarlo Laguzzi, ex manager di lungo corso del Gruppo FS, oggi presidente di Fercargo, l'associazione delle imprese ferroviarie private, per il quale "nell'ultimo anno si sono fatti più passi avanti che nei precedenti 20".

Immagino si riferisca agli incentivi riconosciuti al settore con le ultime due finanziarie: i 100 milioni di euro annui di contributo, ex servizio universale tramutato in sconto pedaggi non più riservato alla sola Trenitalia ma destinato a tutte le imprese ferroviarie, e il ferrobonus per l'intermodale gomma-rotaia: a che punto siamo per arrivare all'effettivo riconoscimento e all'erogazione?

Su entrambe le pratiche era necessario ottenere l'assenso della Commissione Europea. La modalità di questo dialogo non è agilissima, perché l'interlocutore di parte nazionale non può essere un Ministero, ma il Governo. In ogni caso le prenotifiche di Bruxelles, che precedono di un paio di mesi la notifica ufficiale e quindi il via libera, sono arrivate, entrambe positive, a luglio e a fine agosto. Ergo dovremmo esserci, entro l'anno i provvedimenti saranno efficaci.

Lei aveva mostrato entusiasmo anche per l'avvio dei lavori del Piano dell'Intermodalità di Ennio Cascetta: lo conferma? Che ne è stato di quel progetto?

Non si è trattato di annunci, la Struttura Tecnica ha organizzato 5 gruppi di lavoro, che, proprio poche settimane fa, hanno consegnato i risultati delle considerazioni e degli studi effettuati nei mesi passati. Ritengo che a breve Cascetta e il suo staff ne completeranno la valutazione e formalizzeranno le linee guida per il settore abbozzate mesi fa. Che sia una direttiva, un decreto o altro poco conta. Il punto è che ci sarà una traccia programmatica da seguire per far sì che la ferrovia in Italia abbia almeno lo stesso peso che ha negli altri maggiori paesi europei nel trasporto delle merci.

Da questo punto di vista sembra che anche RFI sia ben indirizzata nell'adeguamento a standard europei in termini di rete ferroviaria, concorda?

Se quanto programmato sarà realizzato, nel giro di 3-4 anni è sensato pensare che quantomeno sulle principali direttrici del paese si potrà lavorare, in termini di lunghezza (treni da 750 metri), peso assiale (2.000 tonnellate) e sagoma (4 metri), come nel resto d'Europa. Se così sarà, gli incentivi di cui sopra, fortunatamente resi strutturali, potranno essere ridimensionati fino all'azzeramento. Del resto servono a colmare il gap col resto d'Europa: man mano che questa distanza si riduce sta a noi operatori darci da fare per aumentare i volumi e la quota di trasportato su rotaia.

Pare che in generale il rapporto delle imprese private con lo Stato e il Gruppo FS sia migliorato. È così? Come giudica il piano industriale appena presentato da Mazzoncini? E che ne è stato del contenzioso, da voi avviato anni fa, su servizio universale e "direttiva scali"?

Non si è mai trattato di problemi relazionali, ma di contenuti. Che dire, già il fatto che quello che una volta veniva dato a Trenitalia è oggi messo a disposizione di ogni impresa ferroviaria è un passo avanti straordinario. Quanto all'indagine della DG Competition, noi non abbiamo fatto sollecitazioni. Ma l'indagine non è mai stata chiusa, il pallino è in mano a Bruxelles, che in piena autonomia valuterà sulla sussistenza degli aiuti di Stato ipotizzati. Riguardo a FS è molto positivo che, contrariamente a quel che sembrava fino a un po' di tempo fa, si sia deciso per una privatizzazione di solo una parte del gruppo. Il che vuol dire che RFI resterà pubblica. Poi è vero che in un mondo perfetto la rete dovrebbe essere scorporata tout court da FS, per evidenti esigenze di terzietà…

Qui però andiamo quasi nell'irrealistico. Invece cosa vi aspettate o cosa chiedete all'interlocutore politico per puntellare il rilancio della modalità ferroviaria?

Molto è stato fatto, non chiediamo nulla. Se vogliamo fare un'analisi macro corretta delle differenze fra ferrovia cargo italiana e ferrovie cargo europee, occorre però dire che delle 4 grandi mancanze solo una non è stata affrontata. Se come detto, infatti, i problemi di sagoma, peso e lunghezza sono in via di soluzione, il tema del doppio macchinista è ancora un tabù, anche se questo sarebbe il momento giusto per affrontare il discorso e, come avviene nel resto d'Europa, arrivare all'agente solo.

In che senso?

Il livello di sviluppo dei sistemi automatizzati di sicurezza è tale da rimuovere ogni dubbio sulla sensatezza dell'agente solo. Al punto che oggi è più sicuro un convoglio con un macchinista di uno con due che possono distrarsi, lo riconoscono anche l'ANSF e il MIT. Resta la problematica dei tempi di soccorso in caso di malore del macchinista, problematica peraltro lasciata alle differenti interpretazioni delle differenti sezioni locali della magistratura, tanto che un treno più viaggiare con un macchinista in provincia di Novara ma quando entra in quella di Torino deve averne due. Un'evidente assurdità, tanto più se pensiamo che, ad esempio in ambito di autotrasporto, manco ci si pensa sebbene i rischi attivi e passivi per gli autisti siano ben maggiori. Ma è un'assurdità che copre un timore di natura sociale e occupazionale. E invece è proprio oggi, che, come detto finora, si sono creati i presupposti per una crescita forte del cargo, che si potrebbe affrontare il problema senza ripercussioni di questo genere. Un sistema ferroviario pienamente funzionante a standard europei permetterebbe ben più dell'assorbimento di eventuali esuberi derivanti da una netta e ben regolamentata apertura all'agente solo. Senza dimenticare – penso ai servizi (passeggeri, *nda*) pagati dalle Regioni – i risparmi per le finanze pubbliche. Si può anche decidere di non farlo, ma è giusto chiarire che sarebbe la sferzata decisiva per arrivare a un riequilibrio modale quantomeno pari a quello raggiunto dagli altri maggiori paesi europei.

Andrea Moizo

©Ship2Shore 2014 P. IVA 01477140998 - All rights reserved