

IL CONTRIBUTO DI FERCARGO SUL TEMA DELLE PROSPETTIVE PER IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI IN ITALIA

L'articolo di intermodale24-rail è un interessante spunto per parlare di sviluppo del cargo ferroviario.

Innanzitutto bisogna ricordare che il contesto degli altri paesi sull'asse nord – sud (Germania-Svizzera-Austria e Paesi Bassi) hanno una quota modale del ferro di gran lunga superiore al 30 % con la Svizzera che supera addirittura il 60%. **Costituiscono quindi una importante realtà nel trasporto merci dei loro territori e subiscono i vantaggi/svantaggi di attori nella filiera logistica essendo sensibili alle variazioni di mercato ed alle efficienze delle altre modalità in un contesto completamente differente da quello italiano come proverò ad argomentare.**

La situazione dell'Italia è, purtroppo, drammaticamente diversa essendo la nostra quota modale tra l'8 ed il 9%, per alcuni addirittura vicina al 6%. Ma non solo, se scomponessimo tale quota suddividendo i traffici tra quelli portuali, l'automotive, l'internazionale e gli altri mercati, la quota modale degli altri mercati risulterebbe molto al di sotto del pessimistico 6%. In pratica la ferrovia oggi esiste ancora solo dove i camion non riescono a soddisfare la domanda come nei porti per gli spazi ridotti e nell'automotive per i picchi dei volumi mentre sull'internazionale invece beneficiamo delle scelte per l'intermodalità ferro gomma degli altri paesi: La sintesi è che in nessun caso l'attuale presenza della ferrovia è conseguente a scelte di politica e quindi di pianificazione dei trasporti.

Infatti le imprese di Fercargo sono cresciute essenzialmente nei tre settori citati (come noto in pochi anni siamo riusciti a fare un treno su 3, gli altri due sono ancora di Trenitalia Cargo) investendo in uomini e mezzi mentre il Gruppo FS disinvestiva nel merci in relazione alle costanti perdite del settore che sono state dimezzate dimezzando i volumi, con un recupero di marginalità pari a 150 mil € annui che hanno contribuito per una percentuale molto importante dell'utile di bilancio dell'intera Trenitalia.

L'abbiamo detto più volte e lo ripeteremo all'infinito: la scelte di FS sono state aziendaliamente non solo legittime ma anche dovute perché nessun amministratore può decidere di buttare via i soldi non essendo possibile in tempi medio brevi un risultato almeno tendente al pareggio: le infrastrutture inadeguate, una normativa ottocentesca e costi / rigidità del fattore lavoro superiori a quelli del comparto della logistica possono essere affrontati e superati solo se il Governo ed il Parlamento effettuano scelte precise in tal senso.

Mi soffermo solo sugli investimenti e sui vincoli normativi.

Gli investimenti:

Mai il Governo ha chiesto a Fercargo o ai suoi Associati il parere sugli investimenti del contratto di Programma Mit-Rfi di fatto approvando le scelte per il disinvestimento del settore merci.

Speriamo che ciò avvenga per il prossimo Contratto di Programma come sarebbe logico in un contesto di normalità ma soprattutto nella situazione italiana: dopo un crollo dei volumi di FS ed una crescita di FerCargo sentire solo chi scende a picco con i volumi merci costituisce, anche se involontariamente, una scelta per l'ulteriore marginalizzazione del comparto.

La normativa:

Per la normativa le azioni (tutte a costo zero) sono davvero molte ma in questa sede ci limitiamo a parlare di macchinista solo che da noi non è ancora una realtà, anzi più di un Amministratore Delegato è indagato perché impiegando come secondo addetto in cabina un agente polifunzionale (manovratore, formatore e verificatore) ma non abilitato alla condotta si ipotizza che così non avrebbe rispettato la Legge 82/2008 ancorché in tutto il mondo il macchinista è da sempre unico membro dell'equipaggio pur avendo gli altri paesi una tecnologia meno performante della nostra. Anche in Italia ce n'era solo uno ma purtroppo al tempo del vapore quando il macchinista guidava (senza nessun supporto tecnologico) ed il fuochista spalava il carbone; successivamente con l'elettrificazione siamo stati gli unici nel mondo a non affrontare la riconversione professionale del fuochista inventandoci il secondo macchinista.....il resto è storia di questi giorni.

In sintesi dobbiamo fare quello che già altri fanno, semplicemente copiando.

Lo ripeteremo fino alla noia ma dobbiamo soltanto copiare dagli altri paesi che hanno, oltre al macchinista solo, treni lunghi 750 mt (anziché 450-550 mt), di peso di 2.000 tonnellate (anziché di 1.600 ton) , nessun limite di sagoma (e quindi possono trasportare i container high cube con carri normali e i semirimorchi) e terminal portuali e terrestri con binari adeguati (e con costi delle manovre della metà rispetto ai nostri).

Solo quando avremo avviato (ancorché non conclusa) tale marcia di avvicinamento potremo incominciare ad analizzare gli scostamenti traguardando il mercato così come stanno facendo i nostri colleghi tedeschi.

Oggi purtroppo dobbiamo ancora pensare ad uscire dalla prigione dell'inefficienza del settore merci ferroviario e non possiamo **ancora sognare la vera libertà del mercato che non è solo competere nel ferroviario ma anche con la modalità gomma** che, appena saremo efficienti nei costi e competitivi nei prezzi , passerà gradualmente all'intermodalità anche dove gli spazi ed i picchi non lo impongono ma per una convenienza di sistema della filiera logistica.

Le imprese aderenti a Fercargo hanno testimoniato che il sogno è possibile, **infatti i loro clienti sono soddisfatti dell'affidabilità e della puntualità**, ma il loro contributo, che continuerà anche nei prossimi anni, **da solo non potrà fare cambiare lo split modale.**

19.10.2015

** FerCargo è L'Associazione di Imprese ferroviarie private italiane che operano nel settore del trasporto merci.*