

intermodale24-rail.net incontra il nuovo Presidente di FerCargo

Per Giancarlo Laguzzi, eletto meno di un mese fa alla carica di Presidente dell'Associazione FerCargo, far crescere il trasporto su ferro delle merci in Italia non solo si può, ma in questo momento lo si deve fare senza perdere tempo.

Questo il nocciolo che emerge da una chiacchierata con intermodale24-rail, nella quale il nuovo Presidente ha proposto un'analisi puntuale e molto efficace della situazione del settore.

La ragione di questa urgenza è presto detta: di qui a meno di un anno le opere che la Confederazione Elvetica ha finanziato per

rendere più efficiente ed economico l'attraversamento delle Alpi in treno inizieranno a produrre i loro effetti (non solo il Tunnel di base del Gottardo ma anche le opere in Italia finanziate dagli svizzeri come gli adeguamenti delle linee da Chiasso a Milano e da Luino a Gallarate) e poco più avanti saranno ultimati anche i lavori per il "Corridoio 4 metri" da Basilea a Chiasso e l'upgrade dei terminali intermodali di Brescia, Piacenza, Milano Smistamento (sempre con la partecipazione di fondi da parte svizzera) e di conseguenza far arrivare le merci dai porti del Nord Europa sarà ancora più conveniente (Laguzzi stima un 20%) rispetto ad ora.

Se le condizioni del mercato dei trasporti in Italia resteranno quelle che sono ora, i nostri porti non potranno mai recuperare una capacità di essere porta di accesso all'Europa – anzi neppure alla Regione Padana – e dai grandi terminali intermodali a sud delle Alpi le merci andranno verso il Centro-Sud del Paese quasi esclusivamente su strada.

In attesa del miglioramento delle capacità della rete ferroviaria in termini di profili adatti al trasporto dei semirimorchi e di lunghezza massima dei convogli, per il quale sono necessari tempi lunghi, Laguzzi propone attraverso FerCargo una soluzione immediatamente applicabile che permetterà di dare maggior competitività non solo al comparto ferroviario, ma a tutto il settore logistico italiano rispetto al Nord Europa.

La strategia è diminuire i costi del trasporto ferroviario per compensare almeno in parte, da un lato, le difficoltà legate all'infrastruttura insufficiente, e dall'altro lato il crescente vantaggio del traffico da Nord delle Alpi, senza dimenticare la difficile competizione sul piano economico con l'autotrasporto.

Il mezzo è già pronto e a costo nullo per lo Stato: come FerCargo va sostenendo da tempo, i fondi che erano assegnati senza gare a Trenitalia per il servizio universale



merci, che il Governo pochi mesi fa ha trasformato in un incentivo per tutti gli operatori (grazie a una battaglia condotta proprio da FerCargo sia in sede europea che in Italia) azzerando in pratica i costi delle tracce per i servizi relativi alle Regioni del Sud possono essere utilizzati proprio per questo scopo.

Anche se l'importo complessivo è stato ridotto da 300 milioni del contratto Trenitalia a 100 milioni di Euro, si è visto che per il rimborso delle tracce legate al Sud restano inutilizzati ben 60 milioni di Euro.

Con questa somma FerCargo ha calcolato che si potrebbe assegnare 1 Euro/km di incentivo per tutti i treni merci sul territorio nazionale, compresi quelli del Sud che verrebbero così ad essere sostenuti con un "premio" oltre all'azzeramento del costo traccia.

Laguzzi valuta che con questa riduzione dei costi la bilancia della competizione con la gomma avrebbe un significativo spostamento, e si potrebbe avere davvero una crescita dei volumi su ferrovia.

Non solo per le Imprese private associate in FerCargo. Il maggior beneficiario sarebbe proprio Trenitalia Cargo, perché effettua comunque tuttora quasi il 70% del traffico e sarebbe destinataria della corrispondente quota dell'incentivo. D'altra parte è ormai opinione condivisa anche fra i privati che per la salute del settore cargo ferroviario è necessario che l'operatore principale sia e resti forte. Ulteriori cali nei volumi di mercato di Trenitalia Cargo si tradurrebbero in riduzioni dell'offerta che non potrebbero essere compensate dalle Imprese private, per le quali è materialmente impossibile far fronte a una crescita più impetuosa di quella che le ha viste protagoniste negli ultimi anni.

Si rischierebbe perciò di mettere in crisi la stessa rete di base dei servizi merci e di danneggiare l'intero sistema.

Anche se il rapporto con la strada è comunque sempre competitivo, Laguzzi crede che ci debba essere una maggior collaborazione, che si debba fare sistema fra tutti coloro che operano nel settore della logistica nazionale alla ricerca delle soluzioni più efficienti.

In questo senso la proposta è che si possa destinare una parte dei fondi a finanziare gli autotrasportatori nell'investimento in nuovi mezzi adatti al trasporto intermodale.

Se da un lato sembra di avvertire un maggior interesse nei confronti della ferrovia, in particolare dell'intermodalità, da parte dei trasportatori (anche in seguito alla crisi che sta vivendo il settore per la concorrenza delle imprese dell'Est Europa), dall'altro lo *shift* modale si scontra con la resistenza al cambiamento che sempre si manifesta in queste situazioni e per la quale occorrerebbe promuovere delle iniziative di supporto alla gestione del cambiamento.

Laguzzi, che negli ultimi anni è stato alla guida di Oceanogate, l'Impresa ferroviaria del Gruppo Contship Italia, ha una conoscenza di primissima mano delle problematiche dei collegamenti dei porti dell'Alto Tirreno con l'entro terra e con i mercati europei, ed anche della capacità di penetrazione dei porti del Nord Europa verso l'Italia. Il suo

giudizio sul pericolo che il sistema logistico italiano e la sua redditività per il Paese subisca un duro colpo dopo l'apertura del Gottardo è certamente fondato e possiamo solo augurarci che i centri di decisione nello Stato, con i quali FerCargo sta portando avanti la sua proposta sul modello di incentivi al traffico siano abbastanza sensibili da rendersene conto ed agire in fretta.

“Attenzione – avverte Laguzzi – la data del 2 giugno 2016 [apertura del tunnel del Gottardo] è stata confermata dal ministro Elvetico un paio di settimane fa all'Expo e ora parte il *battage* svizzero con una prima cerimonia e convegno il 29 Luglio a Roma, giorno della festa nazionale Elvetica.

Non svegliarci nemmeno ora vorrebbe dire che dormiamo il sonno dei beati!”

23.06.2015