

## **Gli editoriali di Ferpress. Aumentare del 50% in 5 anni il traffico merci ferroviario: mission possibile?**

**Author :** ad

**Date :** 2 maggio 2016



(FERPRESS) - Roma, 2 MAG - L'impulso che Ennio Cascetta ha impresso alla nuova Struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è diventato più evidente, nei giorni scorsi, con due eventi significativi, come il primo Forum della portualità e della logistica che si è tenuto a Bari e l'avvio dei lavori dei tavoli sul rilancio del trasporto ferroviario delle merci, che si sono riuniti al MIT sotto il coordinamento dello stesso Cascetta e del consigliere di Delrio Ivo Russo.

Le parole d'ordine sono in parte quelle ascoltate da sempre (programmazione, integrazione, semplificazione e innovazione), ma le modalità costituiscono in parte una novità. Il governo ha messo sul piatto una serie di obiettivi strategici e indicato una serie di traguardi da raggiungere e ha poi avviato una serie di consultazioni (anzi, dei veri e propri tavoli di lavoro) con tutti i soggetti interessati per verificare le modalità concrete per raggiungere quegli e quei traguardi. Non si tratta, insomma, della riproposizione dei vecchi piani che contenevano un po' di tutto e descrivevano spesso qualcosa che assomigliava al miglior dei mondi possibili. Concretezza sembra essere la parola d'ordine di una svolta basata più sulle pratiche del possibile che sulle teorie dell'auspicabile: il ministero, da organo burocratico, si trasforma piuttosto in un comitato di direzione di una grande azienda, impegnata nel progetto complessivo di rilanciare una politica dei trasporti basata su precise priorità, riassumibili nella "cura del ferro" più volte citata da un medico prestato alla politica come Graziano Delrio.

L'annuncio che si intende aumentare del 50 per cento in 5 anni il traffico delle merci per ferrovia può apparire una scommessa ambiziosa o irrealistica, ma se vi è la necessaria coerenza in tutti gli operatori non è detto che non diventi una "mission possibile". Lo Stato ha diverse frecce al suo arco per poter realizzare perlomeno alcuni degli obiettivi principali: ha recuperato in pieno la facoltà programmatrice e strategica, dispone dei finanziamenti necessari grazie anche all'utilizzo dei fondi europei, può manovrare diverse leve compresa la possibilità di agire attraverso la definizione del piano industriale di quella che rimane la principale impresa del settore, vale a dire il settore cargo del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Le cose da fare e i nodi da sciogliere rimangono tantissimi, ma è singolare che l'informazione su questi temi sia disattenta o al più superficiale. E' di questi giorni la notizia che uno dei colossi dello shipping, Evergreen, ha ripreso a far attraccare le sue navi in Italia, anche se nel porto di Genova e non in quello di Taranto, dove la realizzazione dei progetti così ben disegnati sulla carta ha incontrato i soliti ostacoli che alla fine paralizzano il nostro Paese. In questo senso, è forse un bene che non vi siano tanti annunci, ma si cerchi piuttosto di portare avanti i passi concreti che un sistema ancora complesso e così articolato come quello italiano consente di ritenere possibili e raggiungibili. Almeno, così è legittimo sperare.