

## creciamo nonostante crisi. I nodi di servizi e infrastrutture (1) : Ferpress

(FERPRESS) – Milano, 27 SET – “Nord Cargo DB Schenker e complessivamente le imprese di Fercargo difendono le loro quote e riusciamo anche a crescere leggermente, nonostante la terribile crisi industriale che stiamo attraversando e i molti, troppi, ostacoli che incontra il trasporto ferroviario merci”. E’ la fotografia di **Giorgio Spadi**, amministratore delegato di Nord Cargo DB Schenker Italia e uno dei tre componenti del comitato esecutivo di **Fercargo**, l’associazione delle imprese ferroviarie italiane del trasporto merci, in questa intervista a *FerPress* alla vigilia di **Mercintreno 2012**, il Forum internazionale organizzato da Federmobilità che si terrà da lunedì 1 ottobre prossimo a Roma.

“Quest’anno come Nord Cargo realizzeremo un volume di traffico di due milioni e duecentomila treni-chilometro, noi e le altre imprese di Fercargo stiamo difendendo bene le nostre quote di mercato e anzi registriamo anche qualche leggero incremento, e tutto ciò malgrado una situazione di crisi economica che è davanti agli occhi di tutti e che coinvolge soprattutto l’industria, con cali che superano il 10 per cento nell’approvvigionamento di materie prime”, sottolinea Spadi introducendo i temi dell’intervista. “Noi trasportiamo soprattutto prodotti industriali ed è evidente che gli effetti della crisi si trasferiscono subito alle nostre imprese. Se riusciamo a difenderci, vuol dire che il settore è vitale e, anzi, potrebbe fare molto di più, se ci fosse davvero la dovuta attenzione da parte dei vari soggetti a far crescere effettivamente le potenzialità del trasporto merci su rotaia”, spiega ancora l’ad di Nord Cargo.

“Invece – continua Spadi – neanche l’occasione che potrebbe essere fornita dalla crisi muta realmente le cose in Italia: la “spending review” non riguarda in ogni caso l’autotrasporto, che continua a ricevere ingenti sovvenzioni pubbliche che rischiano semmai di essere anche aumentate. Noi imprese ferroviarie private non riceviamo un euro di contributi pubblici e continuiamo a non chiederne, ma vorremmo che fossero adottate invece quelle misure che ci consentono di far crescere la nostra attività e che spesso costano pochissimo o addirittura nulla”, sottolinea l’ad di Nord Cargo. “Secondo noi – prosegue Spadi -, l’Italia sta perdendo un’altra occasione per far sì che si attui un travaso significativo del trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia: nei trasporti pubblici locali e nel traffico ferroviario passeggeri vediamo che l’aumento del prezzo dei carburanti e la diminuzione del reddito spinge sempre più le persone ad abbandonare l’uso dell’auto privata; qualcosa di simile potrebbe avvenire anche nel trasporto merci, ma non c’è nessuna politica e nessuna struttura pubblica che si preoccupi di correggere una competizione finora fortemente sbilanciata o per creare le condizioni di una maggiore crescita del trasporto su rotaia, con benefici in termini sia di risparmio energetico che sociali e ambientali”.

Per Spadi, il nodo è l’assenza di una politica dei trasporti e



la latitanza di interlocutori per discutere le questioni sul tappeto non solo in termini generali, ma anche per quanto riguarda le specifiche condizioni di trasporto per le imprese: “Ci siamo illusi per qualche istante (non di più, perché c'è stata una rapida marcia indietro) che si risolvesse la questione della separazione della gestione dell'infrastruttura ferroviaria dai servizi; poi, le speranze si sono concentrate sull'Authority, che si sarebbe dovuta insediare rapidamente. Ora non comprendiamo le ragioni di questa impasse, come Fercargo siamo ovviamente amareggiati, anche perché è un'ulteriore dimostrazione che non c'è comunque una reale volontà di risolvere i problemi del settore”, afferma l'ad dell'impresa che fa capo a DB Schenker e componente del board dell'associazione, prima di affrontare più specificamente i temi del servizio ferroviario e delle problematiche ancora aperte su impianti, norme e infrastrutture che rappresentano un ostacolo alla crescita delle imprese private.



Publicato da AD il giorno 27/9/2012 alle ore 16:25

[0 Comment](#)

## concorrenza in Italia è frenata. L'esempio della Germania (2) : Ferpress

(FERPRESS) – Milano, 27 SET – “La concorrenza nel mercato ferroviario in Italia c’è, ma – soprattutto per le merci – non è vero che non esistono ancora vincoli e ostacoli. Il confronto con la Germania per l’utilizzo degli impianti e della rete, ad esempio, a volte è impietoso”. Dopo aver esaminato la situazione complessiva del trasporto merci, **Giorgio Spadi**, amministratore delegato di Nord Cargo DB Schenker Italia e uno dei tre componenti del comitato esecutivo di **Fercargo**, affronta nell’intervista a *FerPress* i temi legati allo svolgimento del servizio ferroviario.

“Partiamo da un dato: nel 2000, il traffico merci per ferrovia raggiungeva le 60 milioni di tonnellate-chilometro, oggi siamo sì e no a 42/43 milioni, con una riduzione quasi di un terzo; non solo, il traffico merci per ferrovia non esiste praticamente più nel Centro e Sud Italia, essendo concentrato solo ai porti e ai centri del Nord. Qualcuno osserva che la concorrenza non ha aiutato la crescita del traffico in ferrovia: ma bisognerebbe guardare le condizioni in cui si svolge la concorrenza”, rileva Spadi introducendo le questioni relative a utilizzo degli impianti e infrastrutture.

L’ad di Nord Cargo spiega: “Come Fercargo abbiamo più volte sottolineato che l’attuale gestore dell’infrastruttura ferroviaria non appare adeguato o non ha la volontà di supportare la crescita del traffico merci su rotaia. Non chiediamo a RFI di favorire le imprese private o allo Stato chissà quale montagna di soldi – argomenta ancora Spadi – ma solo di realizzare quegli interventi richiesti da anni e che servirebbero a migliorare la possibilità di effettuare i servizi e aumentare la funzionalità della rete ferroviaria, che rimane comunque un bene pubblico. Non parliamo di investimenti clamorosi, ma piuttosto di interventi per elevare la capacità di alcune linee e consentire la circolazione di treni con un peso assiale di 24 tonnellate o superiore comunque alle 20 tonnellate, di portare la composizione dei treni alla lunghezza di 650 metri, e via via tutta una serie di altri provvedimenti che consentirebbero alle imprese di conseguire notevoli riduzioni di costi e di risultare più competitive”, spiega l’ad di Nord Cargo.

“Ci sono poi altri problemi come l’utilizzo degli impianti e l’effettuazione dei servizi di manovra – evidenzia ancora Spadi – che diventano sempre più rilevanti via via che Trenitalia riduce il numero degli scali presenziati e lo svolgimento dei servizi. Non si tratta di ritornare ai trasporti a carro singolo oggi improponibili, ma per noi imprese private la rete ferroviaria non può ridursi a poche decine di impianti, serviamo un tessuto di imprese spesso concentrate in diverse e numerose destinazioni nella stessa provincia, abbiamo bisogno di una rete di raccordi e di scali la cui funzionalità serve poi a far crescere effettivamente la possibilità di trasporto delle merci in ferrovia, come dimostra abbondantemente l’esperienza di paesi come la Germania, la Francia (per non parlare della Svizzera) dove le percentuali di traffico raggiungono non a caso il 10-12, anche il 14 per cento, mentre noi siamo

incollati ad un misero sei per cento”, rileva l’ad di Nord Cargo.

“Proprio se prendiamo a confronto l’esperienza della Germania, possiamo verificare le differenze delle condizioni di competizione tra le imprese – spiega ancora Spadi -; quando ancora non eravamo affiliati a DB Schenker, noi come Nord Cargo eravamo concorrenti delle ferrovie tedesche, ma esisteva l’obbligo imposto dall’Autorità competente di mettere a disposizione spazi e slot orari per l’utilizzo delle officine di manutenzione (nell’impianto di Colonia, ad esempio, avevamo la libera disponibilità di due slot settimanali), per il rifornimento delle locomotive (che noi, invece, dobbiamo effettuare ancora utilizzando le autobotti). E’ così che si realizzano le condizioni di una effettiva concorrenza nel mercato ferroviario: non bisogna dimenticare che le ferrovie tedesche sono un fortissimo operatore incumbent, ma detengono solo il settanta per cento del mercato, tutto il resto è affidato alle imprese concorrenti, tra cui anche un’impresa oggi controllata dalle FS italiane”, conclude l’ad.

Giorgio Spadi è Amministratore delegato di Nord Cargo DB Schenker Italia dal 2006, dopo che negli anni precedenti era stato direttore operativo della società di trasporto merci di Ferrovie Nord. Nel suo curriculum, vanta una lunga esperienza nel settore ferroviario, con un ruolo di rilievo anche per la realizzazione del servizio ferroviario regionale in Lombardia che, negli anni successivi, ha portato alla nascita di Trenord e alla societaria paritaria FS-FNM.

Nord Cargo è oggi la seconda impresa ferroviaria in Italia, con un volume di traffico che nel 2012 dovrebbe raggiungere i due milioni e duecentomila treni/km, per un fatturato di circa 55 milioni di euro. Effettua ogni anno circa dodicimila treni, impiegando circa 300 dipendenti e utilizzando un parco di oltre 30 locomotive, alcune di ultima generazione e policorrente per l’utilizzo sulla rete internazionale.

Fa parte del comitato esecutivo di Fercargo, associazione che riunisce undici imprese ferroviarie private merci: Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, Crossrail, GTS Rail, Inrail, Interporto Servizi Cargo, Nord Cargo, Oceano Gate Italia, Rail Cargo Italia, Rail Italia, Rail Traction Company, SBB Cargo Italia.

Publicato da AD il giorno 27/9/2012 alle ore 16:30

[0 Comment](#)