

Trasporto su ferro: Spirito, i nuovi mercati lo sposteranno verso l'intermodalità marittima e la lunghissima percorrenza

Author : aar

Date : 7 novembre 2016



**7 GIORNI AL FORUMPIETRARSA
LE INTERVISTE DI FERPRESS**

(FERPRESS) – Roma, 7 NOV – In preparazione del Forum Pietrarsa organizzato da Assoferr, Confetra e Confindustria in collaborazione con il Ministero dei Trasporti, Ferpress ha chiesto ad alcuni opinion leader del settore un loro parere sul rilancio del trasporto su ferrovia.

La prima intervista che pubblichiamo è a Pietro Spirito, docente incaricato di Economia dei trasporti a Torvergata, designato per la Presidenza dell'Autorità portuale di sistema del Medio Tirreno.

D: Anni di numeri negativi per il trasporto delle merci. Lei viene da una lunga esperienza in aziende ferroviarie, in interporti, in aree di potenziale sviluppo industriale ed ha potuto analizzare i fattori determinanti che possono sviluppare la modalità ferroviaria e quelli che ancora la frenano.

R: La lunga, ed ormai decennale, crisi dell'economia ha indotto effetti di profonda riorganizzazione del trasporto merci. I modelli tradizionali di assetto delle reti e dei servizi non riescono a dare risposta ad un ambiente sempre più competitivo, basato su alte prestazioni e prezzi bassi della vezione. Solo chi è stato in grado di ripensare completamente la filiera logistica ha trovato spazi per crescere.

L'e-commerce sta riscrivendo le regole del gioco, disintermediando completamente il rapporto tra produttore e consumatori. Tornano ad essere protagonisti i corrieri espresso, mentre le "fabbriche del commercio elettronico" internalizzano la funzione logistica. La ferrovia nelle merci può trovare una sua collocazione strategica solo nelle maglie di lunghissima percorrenza, dall'Oriente verso l'Occidente, in una nuova Silk Road che genererà competizione tra navigazione marittima e vezione ferroviaria.

Un altro ruolo vocazionale per la ferrovia merci sarà quello di essere complementare nella intermodalità marittima, a condizione che le infrastrutture di ultimo miglio siano moderne ed efficienti. Qui sta la sfida per i porti italiani, che nei passati decenni hanno completamente sottovalutato la rilevanza degli investimenti nel miglioramento della accessibilità ferroviaria.

D: Una nuova sensibilità e provvedimenti di sostegno possono favorire la svolta che tutti si aspettano?

R: Gli incentivi e le misure di sostegno alla intermodalità sono certamente un supporto per lo sviluppo di una moderna offerta di servizi. Ma occorre poter contare su una coerente politica dei trasporti che superi un approccio sinora basato su scelte "a canne d'organo", con interventi slegati da una visione di insieme. Senza una modernizzazione dell'industria dell'autotrasporto non ci potrà essere uno sviluppo duraturo e stabile della intermodalità.

Per troppi anni si è continuato a difendere un modello assistenzialistico del settore, con contributi a tutti i

vettori, sia pure in diversa misura, senza individuare un indirizzo e senza misurare gli effetti. Ora occorre voltare rapidamente pagina, e fare gerarchia. La logistica pesa sempre più sulla competitività dei sistemi manifatturieri, ed il nostro eccellente mondo produttivo deve poter contare su una industria logistica adeguata.

Gli investimenti che servono devono essere realizzati tempestivamente, mentre vanno riposti nel cassetto tanti progetti di gigantismo infrastrutturale che non corrispondono alla evoluzione del mercato e della domanda.