

# La "frontiera" dell'intermodalità

E' la politica a dover fare le necessarie scelte di quadro

A cura di Francesca Cusumano

**Intervista a Innocenzo Cipolletta, Presidente dell'Assemblea di Ferrovie dello Stato**

**Progetto&Pubblico:** Presidente, quale contributo potrà finalmente fornire l'Alta Velocità allo sviluppo del sistema intermodale in Italia?

**Cipolletta:** Ricordiamo innanzitutto che il progetto di potenziamento infrastrutturale ferroviario si definisce "Alta Velocità/Alta Capacità". La differenza non è solo terminologica: a differenza di altri paesi (ad esempio, il caso tipico è la Francia) le nuove linee AV/AC non sono "dedicate" esclusivamente all'alta velocità per i treni passeggeri, ma sono state concepite realizzando un vasto e impegnativo sistema di "interconnessioni", che consente una continua osmosi tra rete "tradizionale" e "storica" e nuove linee. Sulla Roma-Napoli appena realizzata (ma anche sulla Novara-Torino) è possibile ammirare le caratteristiche anche architettoniche di straordinaria avanguardia che rispondono anche ad una necessità del sistema di rete ferroviaria italiana. Basta guardare le possibilità di itinerari alter-

nativi offerta dalla rete tedesca per rendersi conto di quali siano le differenze. Il sistema che sbrigativamente si definisce di "alta velocità" non rappresenta solo un ammodernamento e un adeguamento delle linee ferroviarie alle necessità di garantire collegamenti veloci e puntuali sui principali itinerari di destinazione, oggi costituiti per lo più dalle aree metropolitane, ma anche un essenziale potenziamento dell'intero sistema infrastrutturale ferroviario italiano. In questo senso, per tornare alla domanda, i benefici sono indubbi e deriveranno dalla possibilità di fluidificare l'intero sistema dei collegamenti sulla rete, consentendo istradamenti specializzati dei treni a seconda che siano pendolari, di media e lunga percorrenza, di alta velocità e treni merci: le linee storiche saranno allora dedicate esclusivamente alle esigenze del traffico locale, con conseguenti benefici immediatamente percepibili, per il traffico pendolare.

**Progetto&Pubblico:** E questo basterà a risolvere le problematiche del traffico intermodale?

**Cipolletta:** No, di certo. Anche qui le problematiche sono antiche. Però è giunto il momento che siano fatte, da parte della politica, le necessarie scelte di

"quadro". Dal canto nostro, le FS stanno razionalizzando la propria rete di centri intermodali con un'accurata selezione sull'intero territorio nazionale di quelli effettivamente redditizi e quelli che possono essere dismessi, evitando la dispersione degli interventi e delle energie. Pensiamo inoltre che occorra razionalizzare la rete dei porti individuando pochi, forse 6 o 7, grandi porti "nazionali".

L'obiettivo è quello di evitare anche qui la dispersione degli interventi sui tanti piccoli porti, che si fanno magari concorrenza tra loro, contendendosi piccole quote di traffico, mentre la gran parte delle spedizioni si dirige verso i grandi porti esteri della Germania e dell'Olanda. Ma, soprattutto, occorre che ci sia una decisa scelta a favore dell'intermodalità, promuovendo uno sviluppo del sistema logistico



secondo criteri di modernità ed efficienza, e con attenzione anche ai benefici ambientali che possono derivare dalle modalità di trasporto combinato.

**Progetto&Pubblico:** Qualche mese le Ferrovie dello Stato erano sull'orlo del fallimento. Due aumenti tariffari in pochi mesi sono serviti?

**Cipolletta:** Le difficoltà finanziarie delle Ferrovie dello Stato sono dovute essenzialmente alla riduzione dei contributi da parte dello Stato decise nella Legge Finanziaria del 2006 malgrado l'esistenza di contratti di servizio e di programma che ci avevano impegnato a specifiche prestazioni. Inoltre le FS hanno dovuto mantenere fermi per quasi sei anni le tariffe, mantenendo inalterata la quantità e qualità dei servizi erogati, ciò che ha finito per trasferire i costi del servizio sulle spalle dell'intera collettività, chiamata a ripianare i disavanzi attra-

**"...le FS stanno razionalizzando la propria rete di centri intermodali con un'accurata selezione sull'intero territorio nazionale di quelli effettivamente redditizi e quelli che possono essere dismessi, evitando la dispersione degli interventi e delle energie."**



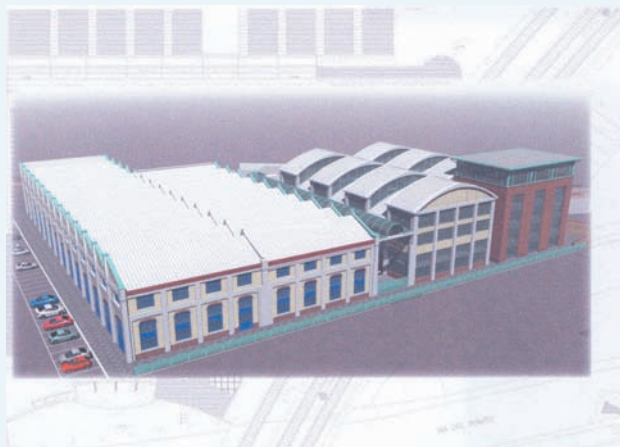
## Un tavolo porti-ferrovie-governo

Arrivare in Italia all'effettiva realizzazione di un sistema intermodale per il trasferimento delle merci, affrontando il gap infrastrutturale che contraddistingue il nostro paese. Per raggiungere quest'obiettivo che i nostri partners europei hanno centrato da tempo, si sono svolti di recente dibattiti e convegni che hanno registrato le "ricette" dei vari protagonisti del settore. Dal presidente di Assoport, Francesco Nerli, che ha chiesto l'immediata istituzione di un "tavolo di confronto porti-ferrovie-governo", all'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti, che propone di "rivedere le concessioni per i porti, verificare le modalità con le quali sono state assegnate a operatori stranieri, e quindi realizzare le condizioni per un ruolo di terminalista delle stesse Fs". Un convegno organizzato da Siftl è stata una nuova occasione per elencare i drammatici ritardi del settore. Da quelli che riguardano gli aeroporti, non competitivi in particolare sotto il profilo del servizio per il settore cargo, sui tempi di giacenza della merce e sui costi, per responsabilità – secondo il presidente di Assaeroporti, Domenico Di Paola, "in parte delle società di gestione aeroportuali, ma soprattutto per la moltitudine di enti che sono chiamati a svolgere con noi questa attività e che sono oggi carenti di risorse e di coordinamento". Quarant'anni di ritardo rispetto ai porti del nord Europa quelli contati da Giuliano Gallanti (Presidente European Sea Ports Organisation) il quale ha invitato le FS a riflettere con serietà sul Terzo Valico, "un'opera per la quale l'Italia ha assunto un preciso impegno con l'Unione Europea". Per giungere in conclusione alle durissime proteste dell'autotrasporto per l'esclusione della categoria dalle cabine di regia del piano della logistica (Alfonso Trapani - Anita) e per la mancata attivazione (Maurizio Longo - CNA Fita) di misure serie per il lancio dell'intermodalismo. Alle varie sollecitazioni ha risposto il viceministro dei Trasporti, Cesare De Piccoli accennando alla creazione di un'authority dei trasporti, ma ammettendo anche che "ci vorranno almeno dieci anni di duro lavoro per colmare un gap infrastrutturale e logistico di oltre 20 anni".

verso la fiscalità generale. E' necessario, invece, che venga introdotta nel settore una totale trasparenza. Per molti servizi (spesso essenziali per garantire la mobilità, soprattutto nelle grandi aree metropolitane) è inevitabile che intervenga il contributo del settore pubblico, ma per altri le Ferrovie dello Stato potranno garantire l'effettuazione solo in presenza di una decisione di ripianamento dei costi. Un discorso diverso riguarda l'area dei "servizi commerciali", su cui

l'azienda è esposta anche agli effetti di una possibile concorrenza (quasi certa, nel momento in cui saranno completate le linee Alta Velocità/Alta Capacità): in questo settore, le Ferrovie dello Stato devono assumere il rischio d'impresa, e, dunque, fissare il livello dei prezzi secondo le

**"occorre razionalizzare la rete dei porti individuando pochi, forse 6 o 7, grandi porti nazionali".**



Direzione Tecnica Centro di produzione Firenze Italferr.

Progetto di ristrutturazione delle ex Officine Motori di Firenze Romito ad uso sistema comando e controllo.

potenzialità del mercato e in relazione ai comportamenti della clientela. Ricordiamo che su alcune tratte fondamentali (e sulle quali il livello del servizio non ha nulla da invidiare a quello delle altre reti), il livello dei prezzi è nettamente inferiore rispetto agli altri paesi europei.

**Progetto&Pubblico:** Lo Stato, attraverso la Legge Finanziaria recentemente approvata, ha mantenuto gli impegni?

**Cipolletta:** Occorre dare atto che il nuovo governo ha dato attenzione alle problematiche del settore e destinato al sistema ferroviario risorse maggiori che in passato.

Gran parte di queste risorse servono, però, a completare le opere già intraprese e portare a realizzazione quell'essenziale progetto di costruzione della nuova rete ferroviaria "Alta Velocità/Alta Capacità" lungo l'itinerario fondamentale Torino-Milano-Bologna-

Firenze-Roma-Napoli, oltre a garantire gli essenziali processi di manutenzione, ammodernamento e razionalizzazione della restante rete. L'aumento di capacità della rete crea, però, a sua volta nuove esigenze: occorrerà dotarsi di nuovo materiale rotabile per sfruttare la possibilità di effettuare nuovi treni, consentita dalla realizzazione di nuove linee, che incrementano la capacità di trasporto soprattutto nelle aree metropolitane e sugli itinerari oggi più congestionati. Inoltre, il processo di arricchimento della dotazione infrastrutturale non può arrestarsi, coinvolgendo il sistema dei valichi e il completamento dei principali itinerari europei.

Si tratta di un quadro di esigenze certamente impegnativo, ma che – vorrei sottolineare – costituisce una tipica "spesa di investimento": alla fine, cioè, saremo in grado di avere un sistema ferroviario che consentirà un progresso decisivo al sistema della mobilità, ritorni economici e sociali che vanno molto al di là degli aspetti contabili, possibilità di crescita e di sviluppo di nuovi servizi capaci di portare benefici all'intero Paese.