



## Le interviste sulla crisi

Fabrizio Magioncalda (VTG): contingentare le merci pericolose creerà meno appeal sul mercato per la modalità ferroviaria

**Il mondo ferroviario è in grosso fermento; l'Europa spinge per la conversione modale e per un'accelerata specie da parte degli stati maggiormente in ritardo.**

**Ne abbiamo parlato con Fabrizio Magioncalda, manager della Succursale Italiana di VTG Rail Logistics Deutschland GmbH, uno dei più grandi costruttori e noleggiatori di carri ferroviari.**



***Magioncalda, come vede la situazione in Italia?***

I segnali non sono incoraggianti, purtroppo; o meglio, a fronte di dichiarazioni politiche, specie da parte del ministro dei trasporti, che pongono obiettivi importantissimi quali ad esempio il raggiungimento del c.d. 30/30 (ovvero + 30 % di merci sulla ferrovia entro il 2030), dall'altra assistiamo a prese di posizione che non possono che preoccupare fortemente noi operatori del settore. E per operatori intendo sia le IF, che gli spedizionieri ferroviari, che gli operatori intermodali, che i detentori di carri merci ferroviari.

***A cosa si riferisce in particolare?***

È di qualche giorno fa una preoccupantissima presa di posizione ufficiale da parte del gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Italiana (RFI), che sostanzialmente, e sulla base di analisi del rischio di cui al momento nulla si sa, andrebbe a contingentare la quantità di merci pericolose che potranno

circolare sulla rete ferroviaria italiana nel prossimo futuro.

Per alcuni tratti di linea ferroviaria si congela la possibilità di sviluppare traffici ulteriori fissando nell'esercizio 2017/2018 (?!?) il numero massimo di treni trasportanti merci pericolose che sarà permesso.

***Quindi, su certe linee, si sostiene ci sia una saturazione tale che non può essere superata perché vi sono rischi..***

Esattamente. Ma senza specificare i rischi, però. Dico di più. Il documento, in maniera fin troppo chiara, sostiene che la misura potrà applicarsi anche a linee e tratte ulteriori rispetto a quelle ad oggi ufficialmente già individuate, dichiarando che per quelle che successivamente si troveranno nella medesima condizione



si renderà necessaria una rimodulazione simile per i traffici già programmati o da programmarsì.

Si assisterebbe, in sostanza, ad un vero e proprio congelamento alla situazione attuale (anzi, a quella dell'esercizio 2017-18) e ciò sembra precludere a un qualsiasi tipo di conversione modale utile al raggiungimento degli importanti obiettivi Europei di cui s'è discusso.

Ma anche senza scomodare l'Europa, l'impegno ambientale e tutti gli altissimi ideali che stanno alla base di questa necessità di conversione; lo Stato, con la c.d. "cura del ferro", si è impegnato e si impegna ad erogare il "ferro-bonus" per favorire lo shifting modale (vincolando peraltro i beneficiari alla conferma, se non addirittura all'incremento, dei volumi di traffico dichiarati nei due anni successivi alla data di ottenimento del bonus), dall'altra Rete Ferroviaria sembra voler porre dei limiti a tale sviluppo...

***Mi faccia fare l'avvocato del diavolo: nel caso di "saturazione" delle linee, si sarà certamente prevista la possibilità che le***

***IF studino e pianifichino itinerari alternativi..***

Anche immaginando la possibilità di aggirare l'ostacolo utilizzando per lo stesso trasporto da A a B un percorso "alternativo", non vedo come ciò non possa che creare pericolose distorsioni del mercato a favore di altre modalità di trasporto.

A più KM da percorrere non possono che corrispondere più costi per la traccia e quindi meno appeal sul mercato per la modalità ferroviaria.

E parlando di sicurezza: non è plausibile che allungando i viaggi non si faccia che aumentare il rischio di incidenti piuttosto che il contrario?

Ed ancora: su quali basi è possibile sottoscrivere accordi ed impegni con fornitori e clienti senza le necessarie garanzie che i trasporti saranno poi effettivamente effettuati alle condizioni (anche commerciali) originariamente pattuite?

Tutte domande cui il gestore dell'infrastruttura, spero, vorrà rispondere a breve.

