

# « IL FERRO PIÙ GRANDE, LA GOMMA ECOCOMPATIBILE »



No, non è un libro dei sogni. Ma i progetti su cui la Struttura del ministero guidata da Ennio Cascetta sta già lavorando. Come? Ce lo spiega direttamente in questa intervista, in cui getta uno sguardo panoramico sui trasporti, toccando tutte le modalità e spiegando come dovrebbero cambiare

di Deborah Appolloni

**D**a circa sette mesi Ennio Cascetta occupa uno dei posti più delicati, forse più strategici all'interno del ministero delle Infrastrutture. Un ruolo delicato e di potere, occupato per lunghi anni da Ercole Incalza, che il ministro Graziano Delrio vorrebbe trasformare soprattutto in funzione della programmazione e del monitoraggio dei progetti. E in effetti, Cascetta, 61 anni, docente universitario a Napoli e alla Massachusetts Institute of Cambridge (Usa), appare perfettamente a suo agio nella definizione di strategie.

**Professor Cascetta, la Struttura che coordina ha aperto un confronto con i rappresentanti del settore per il rilancio della competitività logistica italiana. Qual è l'obiettivo che vi siete prefissati?**

Il primo obiettivo che il ministero si è dato è quello di superare un approccio "per progetti" o, al più, basato su interventi mono-settoriali. Le azioni intraprese sono coerenti con linee di indirizzo strategico che nascono da una visione integrata del complesso sistema dei trasporti e che guidano la pianificazione complessiva del settore, di recente approvate come allegato al DEF dal Consiglio dei Ministri su proposta del ministro Delrio. Un primo importante passo, in tal senso, è stato compiuto con l'approvazione del Pia-

no nazionale della portualità e logistica, in fase di attuazione. Accanto alla portualità uno degli elementi cardine per il rilancio della competitività logistica italiana è stato individuato in un trasporto ferroviario efficace ed efficiente. Il confronto è aperto, dunque, innanzitutto per definire le politiche che nei prossimi anni dovranno contribuire a rilanciare il trasporto ferroviario delle merci. L'obiettivo ambizioso è quello di far crescere del 50% i traffici ferroviari merci in cinque anni rispetto al valore del 2015, recuperando il gap rispetto alla media europea.

**In che modo?**

Facendo leva su tre fattori principali. In primis, le infrastrutture: agganciamoci al grande obiettivo europeo di completamento della rete "core" entro il 2030, e alla realizzazione dei grandi tunnel di base transalpini, dovremo rapidamente realizzare itinerari ferroviari che dai nodi core (porti e inland terminal) raggiungano tutte le principali destinazioni nazionali e internazionali garantendo uno standard prestazionale europeo, che implica treni più lunghi, più pesanti e senza limiti di sagoma, ossia più competitivi. Un secondo fattore è la semplificazione e l'efficientamento: agendo rapidamente su normative e aspetti organizzativi è possibile un recupero di competitività immediato a costi nulli o molto modesti. Si pensi per esempio alla tematica

del macchinista unico, piuttosto che alla riorganizzazione delle manovre ferroviarie o anche all'implementazione diffusa dei corridoi doganali ferroviari. Infine gli incentivi: allo stato attuale il rilancio del trasporto ferroviario delle merci non può prescindere da un sistema di incentivi duraturo, certo e di semplice applicazione. Per questo abbiamo immediatamente inserito in legge di Stabilità una previsione di incentivi di durata triennale. Contemporaneamente iniziamo a lavorare su una nuova forma di incentivi in cui vorremmo legare entità e durata del contributo alle prestazioni erogate sullo specifico itinerario o relazione. In altri termini l'incentivo risulterebbe tanto maggiore quanto peggiori sono le prestazioni ferroviarie su un dato itinerario, e andrebbero a decrescere man mano che procedono i lavori di adeguamento della rete e/o dell'ultimo miglio, per annullarsi definitivamente solo una volta raggiunti gli standard europei.

**Il ferrobonus, però, previsto in legge di Stabilità, non è stato ancora recepito in un decreto attuativo. Non rischiamo di perdere tempo prezioso?**

Sì, certo, il fattore tempo è determinante. Come spiegavo precedentemente, questa prima tranche triennale ha proprio l'obiettivo di dare un primo impulso alla ripresa del settore, quindi non deve tardare. Purtroppo per arriva-

re all'attuazione bisogna anche avere l'ok dall'Europa e questo comporta qualche piccolo ritardo, così come lo comportano le normali dialettiche tra i potenziali beneficiari.

**Anche l'Italia dei porti è entrata a pieno titolo nell'agenda del governo, ma il Piano della portualità rischia di infrangersi contro territorialismi e campanilismi...**

Non sarei così pessimista. La realtà è che il Piano è in piena fase attuativa, con tante azioni già implementate o in via di implementazione. Si sta procedendo speditamente, per esempio, con molte azioni che perseguono l'obiettivo di semplificazione e velocizzazione delle procedure, quali quelle relative a escavi e dragaggi, Sportello unico amministrativo e Sportello unico doganale o ancora la riforma delle concessioni. Anche rispetto alle altre misure del Piano si sta comunque lavorando alacremente per l'attuazione, come testimonia per esempio il Marebonus che, malgrado qualche ritardo, è un punto fermo. Le maggiori frizioni, come era lecito attendersi, si sono verificate in merito alla riorganizzazione della governance portuale. Anche rispetto a questo punto, comunque, mi

pare che la strada sia stata tracciata e nonostante alcune resistenze e possibili slittamenti in avanti, troverà piena attuazione.

**Gli scenari della logistica, invece, cambiano rapidamente. Tra i fattori che sta imprimendo maggiori evo-**

luzioni c'è l'eCommerce. Come valutate questo fenomeno?

che molto rilevante, vista la velocità con cui prende piede. Semplificando molto, possiamo dire che per implementarlo le aziende avranno bisogno sempre più di logistica e tecnologia. Anche questo fenomeno, dunque, contribuirà a mio avviso, a un proces-



**luzioni c'è l'eCommerce. Come valutate questo fenomeno?**

Le catene logistiche cambiano e si riorganizzano tanto rapidamente e sono molti i fenomeni da tenere sotto osservazione. Certamente quello dell'eCommerce è uno di questi e an-

so di ristrutturazione del settore, del resto già in atto, che lentamente ma inesorabilmente sta muovendo verso un progressivo consolidamento delle aziende che offrono servizi logistici e dove risulta sempre più rilevante l'offerta di servizi complessi e artico-

lati piuttosto che di servizi logistici elementari, quali per esempio il mero trasporto. Anche in Italia dal 2009 al 2014 il fatturato della "contract logistics" è cresciuto del 8,6%, mentre il numero complessivo di aziende del settore si è ridotto del 14,4% da circa 114.000 a circa 98.000, testimoniando una progressiva tendenza delle aziende a strutturarsi. In prospettiva un mercato basato su relazioni più strutturate può anche considerarsi potenzialmente più idoneo all'impiego o alla riconversione verso l'intermodalità o, più in generale, a investire in tecnologia e innovazione. Su questo, quindi, il ministero può agire in due direzioni: da un lato, adottare provvedimenti che favoriscano cambiamenti e comportamenti virtuosi verso una supply chain più "moderna", con ricadute positive anche sulle scelte di trasporto merci; dall'altro, sostenere la localizzazione di iniziative di logistica a valore aggiunto per rivitalizzare e/o sfruttare per esempio aree portuali dismesse.

**Un altro capitolo importantissimo è rappresentato dalle città. La gestione delle merci nei centri urbani**



/// L'obiettivo ambizioso è quello di far crescere del 50% i traffici ferroviari merci in cinque anni rispetto al valore del 2015, recuperando il gap rispetto alla media europea ///

**richiede soluzioni urgenti. Qual è l'orientamento del ministero?**

Con lo stesso approccio di condivisione partermariale adottato per le azioni di rilancio del trasporto ferroviario delle merci, inizierà tra breve un confronto con i rappresentanti delle principali città italiane e con gli stakeholders di riferimento per avviare anche in questo caso azioni per l'efficientamento e la sostenibilità del trasporto urbano delle merci e della city logistics. In questo caso, facendo tesoro delle best practices nazionali e internazionali, nonché del sostanziale fallimento di politiche per lo più restrittive non accompagnate da adeguate misure incentivanti, si

intende intervenire con un approccio integrato, in cui la componente di incentivazione/premialità compensi gli effetti negativi dei provvedimenti restrittivi per gli operatori. In questo senso, le nuove tecnologie e il paradigma ormai consolidato delle smart cities possono contribuire in modo sostanziale.

**Il gap infrastrutturale è da tempo uno dei talloni d'Achille del Paese, in particolare al Sud, recentemente accompagnato da quello tecnologico: il ministero ha avviato il progetto "smart infrastructures". Quali sono gli obiettivi?**

L'obiettivo è duplice. Da un lato, parlando di infrastrutture "utili, snelle e condivise" nelle Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica allegiate al DEF, si fa riferimento alla volontà di superare la logica di pianificazione "per progetti", tipica della Legge Obiettivo, reinvestendo in una pianificazione nazionale unitaria delle infrastrutture, in modo da individuare priorità di investimento e selezionare progetti con metodi rigorosi, evitando così duplicazioni, valorizzando nel contempo il patrimonio

anch'essa importante nell'ambito del concetto di smart infrastructures.

**Piccolo gioco di fantasia. Immagini di disporre di potere assoluto: quali sono le prime tre cose che farebbe per il sistema dei trasporti italiano?**

Più che pensare a singoli interventi, direi che l'obiettivo ambizioso è quello di costruire – come stiamo provando a fare – un nuovo modo di pianificare e progettare il sistema di trasporti italiano, e da questo poi derivare una visione di sistema in senso stretto all'interno della quale definire e valorizzare i singoli interventi infrastrutturali. Dobbiamo lasciarci al più presto alle spalle una stagione fatta di interventi non coordinati, i cui effetti negativi sono sotto gli occhi di tutti.

**Infine, uno sguardo all'autotrasporto del futuro. Come sarà tra venti anni?**

Venti anni, con i ritmi di cambiamento attuali, sono un'eternità. Con le innovazioni continue e la ricerca in corso davvero lo scenario può essere stravolto: basti pensare alle ricerche sui veicoli a guida automatica e a come è diverso oggi il settore dell'auto rispetto a venti anni fa. Ciò di cui possiamo essere certi è che la competitività andrà sempre più ricercata attraverso la innovazione tecnologica e l'organizzazione. Soprattutto, mi aspetto che le nuove tecnologie in senso lato trasformino l'autotrasporto da modalità "demonizzata" per le notevoli esternalità prodotte a un modo ambientalmente molto più compatibile ed efficiente in termini di performance, e quindi in grado di svolgere in maniera più sostenibile il suo ruolo insostituibile di accesso capillare al tessuto produttivo e di consumo. Ciò, peraltro, va già in linea con il principio della comodità, ora in voga anche in ambito Ue.

**E le imprese come cambieranno?**

In generale, continuerà il trend in atto, per cui vedo, innanzitutto, un settore formato da aziende molto più strutturate e in grado di offrire servizi accessori e a valore aggiunto, oltre che molto più capaci di integrare la propria operatività sia con le altre modalità di trasporto, sia con quella dei committenti: tra venti anni dovremo essere in grado di esprimere come Paese un mercato molto più organizzato e in grado di fare massa critica, come già accade in numerosi Paesi in ambito Euro-Mediterraneo ■