

TRE PRIORITÀ PER IL LIBRO BIANCO DEL 2010

di Livio Ambrogio

La prima cosa che ho fatto, dopo aver letto l'invito di Antonio Tajani (Comunicazione della Commissione IP/09/936), è stata andare a riprendermi nello scaffale il primo libro bianco, quello della compianta Loyola de Palacio. Il libro non dimostra i suoi anni, ed è quanto mai attuale. Basta scorrere l'indice per vedere che i temi erano stati già allora perfettamente impostati. Concorrenza regolata, conversione modale, collegamento fra modalità, corridoi europei, finanziamenti pubblici, sicurezza, umanizzazione (transport with a human face). È dunque sufficiente una puntuale verifica degli obbiettivi di allora, e della loro realizzazione, per constatare quanto resta da fare, agevolati nel compito dal senno di poi e dall'esperienza di questo decennio che volge al termine, fra terrorismo globale, pirateria, bolle di ogni tipo, crisi etica economica e finanziaria. La mia prima sensazione è la conferma della prevalenza della persona sull'impresa. La persona vota, soffre, si esprime più direttamente e più facilmente verso i mezzi di comunicazione e verso le altre persone, dunque verso la politica. I reality show ed i fatti di cronaca sono molto più popolari dei problemi (o dei successi) delle imprese. Eppure queste sono pur fatte di uomini e donne, ma da esse si pretendono come anonima normalità lavoro, stipendio, e utili se ci hai investito i tuoi risparmi. Solo se va male l'impresa viene personalizzata e giudicata eticamente come persona. Non discuto questa priorità, non potrebbe essere altrimenti, ed è del tutto naturale che i politici che governano Europa e stati membri focalizzino la loro azione sul cittadino. Non deve perciò stupire se la rete europea dell'alta velocità ha fatto in questo decennio molti più progressi dei corridoi merci. Muoversi velocemente in treno fra Roma Milano Parigi Londra Bruxelles Madrid Barcellona ecc. è diventato normale. Ma è

altrettanto normale purtroppo che i migliori collegamenti merci sui più importanti corridoi europei offrano una velocità media che non arriva a 40 km/h. Ma voi prendereste un treno per Roma o Parigi con una prestazione a questa velocità? Vale purtroppo ancora il pittoresco confronto fra treno merci e rompighiaccio... Un giudizio positivo va dato all'attenzione verso la persona sotto il profilo della sicurezza. Non ho elementi per valutare se l'obiettivo che il libro bianco si prefiggeva per il 2010 (dimezzare i morti sulla strada) sarà raggiunto, ma è di tutta evidenza che le politiche per la sicurezza vadano nella giusta direzione. Tutti potrebbero indicare, vicino a dove abitano, incroci dove ci si ammazzava con regolarità preoccupante e che ora sono rotonde fiorite e ansiolitiche. E tutte le persone assennate sono oggi d'accordo che il legame fra velocità e morte è indissolubile. Solo la regolazione della prima può seriamente limitare la seconda. Muoversi presenta sempre dei rischi, ma resta molto da fare sul piano dell'educazione nei confronti delle alterazioni psico-fisiche che continuano a generare incidenti e morti. Senza contare la fatalità, nei suoi vari aspetti. L'estate che sta finendo mi sembra come tutte le altre. Troppi morti, in autostrada al mare in montagna in Italia e in giro per il mondo. Si è imparato poco da quelle precedenti, la memoria dura quanto un'abbronzatura. Le merci hanno un loro anonimato, ignoto al grande pubblico. Questi, tramite i media, conosce più i camionisti che le merci che trasportano, e fino a Viareggio non si era mai veramente chiesto come faceva il GPL ad arrivare alla singola piazzola di rifornimento. Le navi poi, le loro rotte intorno al mondo, ci sono voluti i pirati per fare conoscere un po' meglio queste realtà. E questo vale anche per i nostri missionari, conosciamo il loro lavoro nella misura in cui vengono rapiti feriti uccisi. Qui la relazione con la logistica è tenue, se si eccettua la riflessione obbligata sulla proporzione fra comunicazione crescente (ma parziale) e ignoranza parimenti crescente sui fatti di questo mondo. Resta sempre vera

la parabola dell'uomo, del cane e della notizia. Dunque non possiamo aspettarci che sia la persona a generare spontaneamente un movimento o un sentimento che migliori le sorti della logistica. La persona è emotiva ed è colpita dalla istantaneità dei fenomeni. Poco reagisce, anche se li percepisce in qualche modo, ai fenomeni che si esprimono negli anni o nelle generazioni. Basterebbe pensare ai grandi movimenti sociali e politici del Novecento che hanno illuso il mondo e sono finiti in delusione o tragedia. Molto più modestamente, riconosciamo che il nostro sistema industriale e logistico non si cambia in un giorno. Ma nemmeno possiamo accettare che la lista del "da fare" resti lì appesa in bacheca per sempre. I temi del primo libro bianco saranno ancora, tali e quali, i temi del secondo libro bianco, come già erano presenti 40 anni prima del primo libro. E qui si tratta di argomenti affrontati discussi e sviscerati ad libitum, ma che hanno una universalità che richiede una concertazione fra stati e continenti, oltre che fra categorie sociali e professionali. Il Vicepresidente Tajani mi mette in sincero imbarazzo, se devo interpretare la sua richiesta come la richiesta di "qualche cosa di nuovo". Non ho niente di nuovo, e porto testimone il re Salomone che già nella Bibbia (Ecclesiaste) diceva: "Nil novum sub sole". D'altra parte mi parrebbe scortese liquidare la richiesta con una fotocopia dell'indice della De Palacio. E visto che intanto non si può fare tutto subito, ho deciso di offrirgli tre idee, non più di tre, scelte nel mucchio. Ma si tratta comunque delle mie preferite.

Uno. Infrastruttura. Non la solita richiesta di hardware ferroviario, ma un'azione politica. Le singole imprese di stato, che sono padrone dell'infrastruttura ferroviaria nel loro paese, messe insieme costituiscono una corporazione medioevale. Tranne rare e note eccezioni. Stanno lì per farsi pagare il pedaggio, e presidiano ognuna il suo ponte, con spingarde e archibugi. La crisi che viviamo, quando finirà, finirà lasciandoci ricavi unitari falcidiati, margini intangibili ed un obbligo di efficienza sui costi.

Mentre operatori della strada, del mare e dell'aria utilizzano infrastrutture gratuite, considerate cioè bene pubblico, gli operatori ferroviari sono ostaggio perenne di milizie che esigono il loro pedaggio, incuranti del sottoutilizzo crescente del bene pubblico loro affidato. Senza dimenticare che il poco non basta, anche se venduto a caro prezzo. Vedere per credere il tunnel sotto la Manica. A meno che mi sbaglia e che si tratti di bene privato, possesso di pochi. E poi qualcuno dovrebbe spiegare loro che “operare sul mercato secondo regole di mercato” non è compatibile con le loro antiquate procedure, quando ti chiedono, a metà 2009, il programma di tutti i treni del 2010, ti chiedono un impegno sulle quantità, penalità se annulli un treno con meno di un mese di anticipo ed altre simili prepotenze. Ma loro non garantiscono di potere fare nemmeno un treno in più (uno) nel corso dell'anno. Riuscite ad immaginare un trasportatore che offra oggi i suoi servizi ad un committente con queste assurde premesse? Cacciato a pedate! Mercato oggi vuol dire flessibilità, vuol dire saper cambiare oggi per domani. Se i padroni delle rotaie non sono all'altezza, per favore facciamo la rivoluzione e sostituiamoli.

Due. Tecnologia. Non per rimettere il dito nella piaga (quanto è stato investito per il trasporto viaggiatori e quanto poco per il cargo), ma mi sembra miserevole lo sviluppo tecnologico dei carri merci, per i quali l'unica novità dell'ultimo mezzo secolo sembra essere la suola (dei freni) antirumore! Se crediamo nella conversione modale e nella intermodalità, dobbiamo sapere che non si potrà, con soli treni completi e tendenzialmente sempre più lunghi e pesanti, coprire i bacini industriali secondo le loro potenzialità. Bisogna pensare alla composizione e scomposizione di gruppi di carri negli hub-smistamenti, per sfruttare queste immense risorse di traffico. Il problema sono i costi spaventosi degli smistamenti, che hanno portato a chiuderne sempre di più. Penso a Metz, ma anche ad Amberieu, dove la nostra società ha dovuto rinunciare dopo

tre anni ad un sistema basato su un hub. I costi esorbitanti dipendono dall'eccessivo personale impiegato nella gestione e nelle manovre. Come oggi esistono treni senza conducenti (metro di Parigi), aerei senza piloti (droni), così pure esiste la tecnologia per l'aggancio automatico dei carri, per il funzionamento a distanza di locomotori di manovra senza conducente, e naturalmente (questo già in uso) la gestione degli scambi da un unico centro di controllo. Non si parla di portare l'uomo su Marte, come da programmi NASA, ma pur con la relativa semplicità di una manovra ferroviaria scommetto che arriverà prima l'uomo su Marte che l'aggancio automatizzato dei nostri carri. Sperando naturalmente di sbagliarmi. Ma le corporazioni lavorano contro. I sindacati operano in favore dei loro iscritti e basta, futuro e mercato sono spesso fuori dei loro schemi. La UIC è la ricca associazione delle ferrovie, che lavora duramente e senza interruzione da sempre, se si misura il lavoro dai convegni, gruppi di lavoro, relazioni, libri verdi blu e arancione. Che spreca un mucchio di soldi se si misura il lavoro dai risultati. Non ne faccio loro una colpa più di quanta ne venga fatta all'Unione Europea. Questa deve fare politica nel pantano degli egoismi dei molti stati membri. Quella dovrebbe rinnovare la ferrovia europea fra gli egoismi delle singole società ferroviarie, tutte pronte a riconoscere la necessità di un regolatore centrale, ma nessuna disponibile a cedere un grammo del proprio potere. Come l'On. Tajani sa, questo è lavoro della Commissione, improbo quanto si vuole, ma le ferrovie da sole fanno poco e con una lentezza che va oltre le nostre speranze di vita. Auguri.

Tre. Informazione. Sono anni ormai che ItaliaMondo insiste sulla necessità di disporre di dati statistici degli scambi merci, indispensabili per decidere su strategie e investimenti, che nel trasporto intermodale sono costosi e proiettati su ammortamenti a medio-lungo. Per meglio valutare l'effetto pratico della non disponibilità di informazioni, ragioniamo, a puro titolo di

esempio, su questi numeri riguardanti la Francia. Il transito merci fra la Francia e la penisola iberica è prossimo ai 10 milioni di veicoli. Quello con l'Italia è di circa 3 milioni di veicoli. C'è poi il traffico (in transito e non) con il Regno Unito, e quello enorme con Benelux e Germania, che qui non voglio considerare per la difficoltà di distinguere la zona corta che non si presta facilmente ad una conversione modale. Ebbene, il traffico combinato 2008 fra Francia e Italia è stato inferiore alle 100.000 unità, quello della Spagna con il resto d'Europa meno di 30.000, quello sotto la Manica inesistente. Confrontate questi numeri con il totale e si giunge a quella amara conclusione già applicabile a gran parte del nostro paese: se anche il combinato scomparisse dalla sera alla mattina, se ne accorgerebbero solo pochi addetti ai lavori. Voglio invece cogliere questa opportunità per apprezzare l'invito della Commissione Europea e per confermare che esiste un forte interesse per sviluppare l'intermodalità, sia da parte degli operatori sia da parte dei committenti. Questi ultimi chiedono solo un servizio decente e dei prezzi in linea con la strada. Gli ostacoli sono molti e direi quasi strutturati. La povertà dell'infrastruttura ferroviaria fra Francia e Italia, la pervicacia delle ferrovie francesi a maltrattare da decenni chiunque voglia lavorare con loro, la inconcludenza tutta italiana di aiutare tutti, ma proprio tutti, ma non il combinato, infine il caso disperato della Spagna che, in quanto a ferrovia, ha deciso di passare dallo stato di penisola a quello di isola. Dopo questa prolissa introduzione arrivo all'informazione. La Francia è esempio perfetto di territorio ampio, ricco di produzione agricola e industriale, non dotata di centri di forte aggregazione di traffici come la Ruhr, la Lombardia o i porti del nord. Avendo constatato la improduttività del suo cargo, le ferrovie francesi hanno cancellato anni fa un terzo dei trasporti non sostenibili. Tradotto dal francese, significa che hanno lasciato a piedi tutti quelli non in grado di produrre treni completi. Le quantità continuano ad esistere, ma necessitano di un sistema che, pur

rinunciando al traffico diffuso più minuto (che è risultato fortemente deficitario anche presso le migliori ferrovie), sia in grado di servire chi dispone di un gruppo di carri (un quarto o un quinto di un treno completo). Detto meglio, organizzare treni completi dal punto A al punto B non è più sufficiente se vogliamo una conversione modale degna di questo nome. Questo upgrading del sistema lo possono fare solo gli operatori, logisticamente integrati, e non le ferrovie, ma necessitano di due requisiti tecnologici. Uno riguarda i nodi ferroviari e ne abbiamo parlato prima, l'altro riguarda la disponibilità di dati statistici capillari sullo scambio delle merci. Siamo nella situazione paradossale che, con la libera circolazione di milioni di automezzi da decine di paesi, abbiamo meno informazioni di quando si viaggiava con il Carnet TIR, permessi di ingresso e relativi fogli statistici. La notizia buona è che oggi la tecnologia esiste. Nell'ultimo capitolo del Libro Bianco (pag. 94), si annunciava che Galileo, entro il 2008, avrebbe permesso il controllo totale degli spostamenti di merci e veicoli ecc. Galileo è in ritardo ma già disponiamo della tecnologia necessaria. Telepass, tutor, autovelox dimostrano che se si vuole si può. Nel prossimo futuro si diffonderà il pagamento elettronico delle tasse di circolazione (tipo Maut tedesca). Esistono progetti informatici sulla mobilità, ma ancora a livello regionale, e si tratta di progetti a termine, su base volontaria, con sbocco finale non chiaro. Poiché la compilazione di un documento di trasporto è obbligatoria in tutta Europa, ancorché a livello semplificato (origine, destinazione, tipologia merce, peso), perché non unificare le due esigenze e, una volta protetti i dati sensibili (nome dei clienti), aggregare la statistica europea degli scambi delle merci e renderla disponibile?

Re Salomone può anche essere interpretato come proto-filosofo nichilista, credendo nella inutilità della fatica dell'uomo su questa terra, ma le sue Ecclesiaste dicono anche che "c'è un tempo per ogni cosa e per ogni

azione”. A rischio di apparire presuntuoso, suggerisco di mettere da parte i libri (ne usciranno presto altri, di colore ancora più bello) e di passare all’azione, a Dio piacendo.