

infatti dai circa 3,7 milioni di Euro del primo anno di esercizio ai 14,3 milioni del 2013, a fronte di importanti investimenti per l'acquisto di locomotori (al momento la flotta della società è costituita da 4 locomotori elettrici interoperabili Siemens E190, 2 locomotori elettrici E189 e 3 locomotori diesel G1000), dell'impiego di nuovo Personale e dell'apertura di una seconda sede operativa in Slovenia.

Al contempo FuoriMuro, inizialmente operativa solo nella manovra ferroviaria all'interno del porto di Genova, sta sempre più affermandosi sul panorama nazionale come Impresa Ferroviaria, in particolare a Genova, La Spezia e Livorno. Crediamo infatti che la possibilità di coniugare la manovra con il trasporto in linea e i principali retroporti del nord Italia rappresenti un'opportunità di crescita per Genova e l'intero sistema portuale italiano. Dopo l'avvio dei primi traffici, attivi sul relazione internazionale Francia/Castelguelfo - Parma e nel collegamento tra i porti di Genova e La Spezia e l'Interporto di Rivalta, FuoriMuro ha fatto registrare nel 2013 un fatturato di 12,4 milioni di Euro con 106 dipendenti di cui circa 30 impiegati nelle attività della neo Impresa Ferroviaria.

D.: Ritiene ancora possibile il rilancio del trasporto ferroviario merci in Italia? Quali priorità si dovrebbero perseguire per scelte capaci di far ripartire il settore e sviluppare anche nel nostro Paese un sistema logistico paragonabile a quello degli altri Paesi? Qual è il contributo di InRail a questo dibattito e alla realizzazione di questo obiettivo?

R.: Il rilancio del trasporto ferroviario merci è un'opportunità a portata di mano nonché una priorità acclarata. Ne sono chiari esempi la politica di Bruxelles degli ultimi decenni – che ha portato alla definizione dei nove corridoi europei destinati a costituire il network TEN-T – così come alcune scelte operate in ambito infrastrutturale (si veda, ad esempio, l'avvio dei cantieri per il Terzo Valico).

Ritengo che, anche per i maggiori player industriali e della grande distribuzione, sia arrivato il momento di orientarsi verso soluzioni logistiche in grado di coniugare efficienza e rispetto per l'ambiente. Con la Società affiliata I.LOG partecipiamo ad esempio al gruppo di lavoro Indicod - Ecr, che riunisce numerose aziende del largo consumo convinte che la green economy sia un'opportunità per uscire dalla crisi e interessate al trasporto intermodale come reale alternativa al modello "tutto strada".

Inoltre, per lo sviluppo del mercato in Italia, occorre a mio avviso portare avanti un'effettiva liberalizzazione del settore ferroviario, possibile innanzitutto attraverso una separazione netta tra il gestore dell'infrastruttura e l'operatore ad esso legato Trenitalia: su queste contraddizioni auspico un intervento chiaro e tempestivo da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Allo stesso modo, una delle maggiori barriere all'ingresso per gli operatori riguarda l'entità degli investimenti necessari per avviare e consolidare l'operatività delle imprese: le Istituzioni,

in particolare, dovrebbero a mio avviso sostenere maggiormente gli imprenditori favorendo e incentivando tali investimenti.

Credo inoltre che alcune misure concrete e utili a sviluppare il trasporto su ferro siano la riduzione del costo delle tracce per le tratte porto/interporto, l'utilizzo delle composizioni bloccate, l'integrazione tra manovra e attività ferroviaria per le tratte brevi, l'installazione – dove possibile – di impianti di carico/scarico veloce e l'impegno, da parte dei porti, all'impiego della modalità ferroviaria per una significativa percentuale di traffico.

Proprio i porti – insieme alle realtà retroportuali e ai collegamenti tra porto e territorio – giocano un ruolo determinante, poiché rappresentano la principale via d'accesso all'Europa continentale e costituiscono le infrastrutture fondamentali se valorizzati come gateway di una catena logistica più ampia, capace di produrre sinergie con il territorio.

InRail contribuisce al dibattito su questi temi a più livelli: attraverso la sua presenza, insieme a quella di FuoriMuro, all'interno di FerCargo; la realizzazione di iniziative proprie tese a sensibilizzare i principali stakeholder del settore, i media e l'opinione pubblica ("Crescita e trasporti in Friuli Venezia Giulia" l'ultimo convegno organizzato a Udine in collaborazione con Inter-Rail, Confindustria Udine e Ferrovie Udine Cividale che ha visto, tra gli altri, la partecipazione della Presidente della Regione FVG Debora Serracchiani, di Tullio Bratta, AD Inter-Rail, Francesco Parisi, Presidente e AD Gruppo Parisi ed EMT e Antonio Gurrieri, AD Alpe Adria); nonché mediante le molteplici attività condotte dalle società del network logistico di cui InRail fa parte e che oggi conta nel complesso 267 dipendenti e circa 45 milioni di Euro di fatturato.

D.: Come vede il futuro degli operatori ferroviari merci italiani, ed in particolare per quelli che operano verso l'Europa dell'Est?

R.: InRail pone tra i propri obiettivi quello di rispondere alla necessità di terminalizzazione dei flussi di merce in arrivo e in partenza dal/verso l'est e il nord Europa. Un'esigenza, questa, che l'Impresa è in grado di intercettare sia nei confronti dei Clienti italiani, sia oltre frontiera, proponendo un'offerta completa anche grazie alla capacità di lavorare in sinergia con le Imprese straniere.

Oltre che con le I.F. nazionali, InRail coopera da tempo con Rail Cargo Austria e con le Ferrovie Slovene - SZ e ha sviluppato, dalla fine del 2012, nuove importanti sinergie con l'Impresa Ferroviaria austriaca LTE e Adria Transport, che offrono servizi di trasporto da e per molti Paesi dell'Europa dell'est.

Quest'ultima collaborazione, in particolare, ha permesso di far circolare i nostri locomotori interoperabili Siemens E190 sul collegamento internazionale Villa Opicina - Dobova (Croazia) attraverso il valico di frontiera di Nova Gorica (Slovenia). InRail è infatti oggi l'unica I.F. privata italiana autorizzata a entrare nel territorio sloveno.