

Fs interessate a Latina

All'intermodale di Latina Scalo iniziano a tirare un sospiro di sollievo, a partire da Francesco Montera, amministratore delegato di Società Logistica Merce, che attraverso la Slf gestisce il terminal, dopo che Ferrovie dello Stato ha dato la propria disponibilità a risolvere i problemi.

Quelli originati dalla sospensione della licenza alla lfi (ex Del Franco), società proprietaria di treni che effettuavano il trasporto per conto di Hangartner, il colosso europeo delle spedizioni, che con gli oltre ventimila container l'anno movimentati sul terminal pontino è il principale cliente della Slm.

Su questa vicenda è intervenuto direttamente Clemente Carta, big dell'Udc e che siede nel consiglio di amministrazione di Ferrovie dello Stato, il quale ha assicurato il suo intervento per far rientrare le critiche. Infatti, se a causa del blocco dei treni i tedeschi di Hangartner decisero di andare via da Latina Scalo alla Slm non resterebbe che chiudere i battenti nel giro di qualche anno. Quindi è ovvio che i vertici di Slm, Montera in testa, stiano bussando a tutte le porte possibili per scongiurare la partenza dei tedeschi.

Qualche possibilità che restino a Latina forse esiste, anche se i passaggi per arrivare a ciò sono complessi e vanno compresi tenendo ben presente lo scenario e il mercato europeo dei trasporti ferroviari.

Intanto, da un punto di vista formale sarà necessario aspettare domani perché è il termine ultimo per la lfi nel dare la risposta ad Hangartner: riprende o meno subito il trasporto. Lo scenario preso in esame è quello dell'uscita di scena della lfi. Han-

Le dichiarazioni dell'ad Montera «Restiamo fiduciosi, anche se vigileremo»

L'amministratore delegato di Slm, Francesco Montera, è fiducioso su una possibile soluzione positiva della questione, anche se continua a mantenere un atteggiamento prudente. «Ora più che mai è necessario garantire in maniera trasparente tutte le soluzioni tecniche ed economiche possibili e la tempistica certa senza ricercare solo la massimizzazione del profitto da parte della Rete Fer-



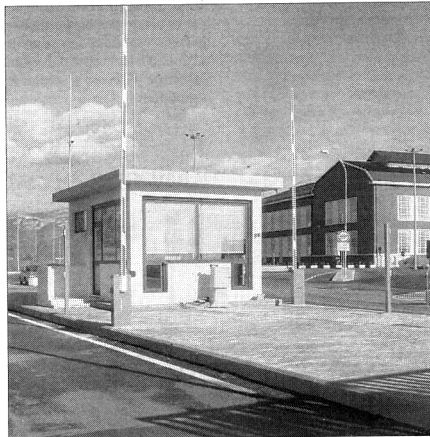
Francesco Montera

roviaria Italiana di proprietà di FS o peggio ancora l'azzeramento di competitors scomodi, quale Latina continua ad essere per una parte del Gruppo FS essendo un terminal privato, visto anche che, di fatto, fino ad oggi con la Cemati si è assistito solo ad un disimpegno costante, la cui inversione è garantita da oggi in poi da Fs grazie alla sensibilità dimostrata dal

consigliere di amministrazione di Fs Clemente Carta».

Prosegue Montera: «Il primo passo per rendere concrete tali manifestazioni ed indirizzi provenienti da Fs è

l'apertura di un tavolo di confronto da parte del Sindaco di Latina che ha dimostrato ancora una volta di saper coinvolgere il governo centrale, e così riunire tutti gli attori locali a partire dal Comune di Latina e da Assindustria (associazione che rappresenta Ferrovie dello Stato) sino a Ferrovie dello Stato stessa, al fine di instaurare un confronto tecnico che individui interventi prioritari sul polo logistico come ipotesi di stretta sinergia tra il gruppo Fs con la Slm, oltre che soluzioni efficaci per lo sviluppo delle infrastrutture per la mobilità sul territorio di Latina».



L'ingresso dell'intermodale

***In questo modo la società della Germania
resterebbe allo Scalo, e per l'azienda pontina
si aprirebbe uno scenario operativo
definito di grande interesse e sviluppo***

gartner rescinderà il contratto, e forse presenterà una richiesta di risarcimento per responsabilità contrattuale e conseguenti danni emergenti e lucro cessante.

A questo punto per i tedeschi ci sarà la necessità di trovare un altro «trazionista» (così si chiama il trasportatore che fornisce il treno). Di fronte ci sono due possibilità abbastanza concrete.

La prima è quella di stringere un accordo con Nord Cargo, un'impresa privata molto attiva sulle strade ferrate del Nord Italia e che ha una licenza di sicurezza valida su tutto il territorio nazionale. Dipenderà dal prezzo che chiederanno.

La seconda vede scendere in campo la Divisione Cargo di Trenitalia. A differenza degli anni scorsi, oggi Fs sembra mostrare un forte interesse a

stringere un accordo con i tedeschi di Hangartner. Intanto, perché il trasporto ferroviario per le merci da un punto di vista operativo è ormai avviato in modo irreversibile verso il mercato libero. E la concorrenza si fa sentire anche per Fs (attraverso Trenitalia), che deve approfittare di questo momento storico per incentivare il trasporto su rotaia, diventando più conveniente rispetto a quello su gomma per il costo dei carburanti e per l'accresciuta coscienza di salvaguardia ambientale.

Poi, a Fs farebbe comodo una partnership operativa con Hangartner, perché questi sono di fatto nella holding delle Ferrovie tedesche, e quindi potrebbe aprirsi una nicchia nel mercato della Germania e da qui verso quelli del Nord Europa.

A quanto risulta, anche ad Hangartner non dispiacerebbe avere come fornitore le ferrovie italiane.

Forse, Fs aspettava il momento buono per sistemare i suoi affari. E chissà che il «caso Latina» non sia l'occasione per concludere un accordo che porterebbe i treni Fs a movimentare su Latina Scalo oltre 25mila i container l'anno in prima battuta Oviamenti al terminal della Società Logistica Merce gestiti dalla sua (per metà) Slf.

Per questo accordo tifano dunque non solo la Slm, ma anche i ferrovieri della Stazione di Latina. Nell'ipotesi di chiusura del terminal privato per alcuni di loro non ci sarebbero più le ragioni per rimanere in servizio a Latina. Andrebbero a casa insieme ai dipendenti della Slm. M questa è un'ipotesi che nessun voto prendere in esame. Tutti sono fiduciosi nel futuro.

Remigio Russ