

**L'Assemblea pubblica di Federtrasporto •
Intervista a Mauro Pacella, neo presidente di
Assoferr • A Milano una nuova edizione de "La
cura del ferro" • Rapporto Urban Mobility
Council • Nuovo studio T&E • 12° Congresso
mondiale UIC su AV • Bologna Città30 • Start
Romagna • Digital European Sky • I conti
economici e ambientali dell'elettrificazione del
parco automobilistico**



Intervista

Mauro Pacella, neo presidente: rilanciare la centralità di Assoferr

ASSOFERR, l'Associazione Operatori Ferroviari ed Intermodali, compie 25 anni. Correva l'anno 2000 quando due presidenti di associazioni del variegato mondo ferroviario – Giovanni Gazzola, presidente di Assocarri, e Franco De Girolamo, presidente di Sunfer – decisero di avviare un processo di integrazione e fusione per dar vita ad un soggetto unico, per rappresentare con maggiore incisività le esigenze dei detentori di carri ferroviari e degli operatori ferroviari, in una visione unitaria, integrata e sistemica della logistica, del trasporto merci e dell'intermodalità che da allora sono diventati uno dei principali punti di forza dell'associazione.

Dal 24 giugno 2025 Mauro Pacella è il nuovo presidente di ASSOFERR. Attivo nell'associazione praticamente fin dalla nascita e con ruolo di Segretario generale e via via altri incarichi, Pacella raccoglie l'eredità dei nove predecessori, ognuno capace di lasciare una traccia evidente. Industrial Engineer (Aerospace and Railway) e Technical Manager, Pacella si è sempre occupato di progettazione e manutenzione di carri ferroviari per il trasporto merci, oltre che di tutti i temi inerenti al cargo ferroviario ma anche quello aereo, con una particolare attenzione alla sicurezza; è istruttore, consulente di diverse imprese e partecipante a diversi gruppi di lavoro, in ambito nazionale ed europeo. In questa intervista, Mauro Pacella tratteggia ruoli ed obiettivi di ASSOFERR nel contesto internazionale ed italiano, e proietta l'associazione in un'azione più incisiva con il supporto di tutti gli attori del comparto, guardando in particolare ad un'importante iniziativa come la nascita di "Binario Italia" come strumento per avere maggiore attenzione dalle istituzioni.

ASSOFERR è membro storico di UIP, l'associazione che rappresenta i detentori di carri merci a livello europeo e che copre quasi il 50% del trasporto merci su ferro in Europa. Il ruolo di UIP è sempre più attivo, e lo ha confermato anche l'UIP Keepers' Summit tenutosi l'anno scorso a Venezia. I rapporti ASSOFERR-UIP?

ASSOFERR aderisce in Europa a UIP, un'associazione nata nel 1950. Oggi UIP rappresenta più di 250 Detentori e officine sparse per l'Europa. I carri complessivamente rappresentati sono più di 250.000 e formano più del 50% delle tonnellate/km di trasporto merci ferroviario in Europa. Quindi anche UIP compie l'importante anniversario dei 75 anni.



L'attuale flotta circolante costituisce un monte di investimenti complessivi di 12 miliardi di Euro e annualmente vengono investiti circa 400/500 milioni di Euro in nuovi carri. I principi su cui si basa l'azione politica di UIP a livello Europeo e che ASSOFERR condivide sono:

- aumentare la consapevolezza tra i responsabili politici e decisionali del ruolo dei detentori di carri nel sistema ferroviario e nella catena di approvvigionamento logistico
- sviluppare una visione economicamente valida a lungo termine per gli investimenti nei carri merci ferroviari
- garantire condizioni di mercato eque tra i modi di trasporto e una concorrenza intramodale leale (merci vs. passeggeri)
- sviluppare una cultura comune per scambi efficienti di informazioni e dati pertinenti tra gli attori del sistema ferroviario e della catena di approvvigionamento, compresi i clienti del trasporto merci
- promuovere la stabilità e la coerenza normativa a livello dell'UE per garantire l'interoperabilità e la sicurezza dei carri nel rispetto del ciclo di vita dei beni (25-35 anni).

In Italia, invece?

In Italia ASSOFERR aderisce a Conftrasporto, con la convinzione che il supporto all'intermodalità sia uno degli elementi fondanti e coagulanti di una visione politica ed economica per trasporti door to door più efficienti e sicuri integrando le peculiarità delle varie modalità. ASSOFERR nel suo recente "restyling" statutario ha voluto rimarcare la sua storia e quindi enfatizzare e riportare il carro ferroviario al centro della sua azione tecnica e politica. Ovviamente il carro ferroviario, ma questo vale per tutte le altre componenti del trasporto ferroviario, non può essere autoreferenziale ma deve integrarsi con tutte le anime che complessi-

vamente vanno a formare il “prodotto treno merci”.

Come si traduce, in pratica, questa strategia?

Come pensiamo di realizzare questa centralità dell’asset carro ferroviario? Un carro ferroviario vive di differenti azioni nella propria vita: investimento (con progettazione e costruzione), gestione e manutenzione.

Questo in ASSOFERR è stato organizzativamente declinato in tre categorie:

- Detentori di carri ed ECM: coloro che investono, progettano e realizzano i carri disponendone anche il loro utilizzo.
- Operatori di Manutenzione: che sotto la guida dei precedenti ne curano la sicurezza, affidabilità ed efficienza-
- Operatori Ferroviari: che sono tutti quelli che di fatto utilizzano i carri ferroviari e quindi sono interessati ad uno sfruttamento sicuro ed efficiente del mezzo. In questo senso non si esclude nessuno: MTO, Terminalisti, Imprese Ferroviarie, Industrie, ecc.

A livello di organizzazione associativa, ogni categoria esprime un Vice Presidente che coadiuverà il Presidente nel Comitato Esecutivo. In ordine per le tre precedenti Categorie sono Barbara Recli, Angelo Chigioni e Vittorio Gatti.

Quali sono pertanto gli obiettivi che la “rinnovata” ASSOFERR si pone?

Possiamo riassumerli così: la centralità del carro ferroviario non può essere un concetto astratto ma invece la somma di pratiche e azioni conseguenti. Il che vuol dire progettare e realizzare mezzi sempre più moderni ed efficienti che nel rinnovo continuo delle flotte consentano di accontentare i clienti a realizzare treni sempre più lunghi e pesanti (compatibilmente ai limiti infrastrutturali che comunque da anni si stanno progressivamente superando. I 750 mt e/o le 2.500 tonn. devono essere il requisito standard. Vuol dire poi superare la percezione del carro ferroviario come mero “pezzo di ferro” e “anello povero della catena ferroviaria”. Con la progressiva digitalizzazione che vedrà in futuro il compimento definitivo con il DAC (Digital Automatic Coupling) il carro sarà sempre più un asset “vivo” in diretta comunicazione con chi lo utilizza. Quindi dialogherà con la locomotiva, con l’infrastruttura, con i terminali, con i clienti, ecc. Per realizzare tutto questo occorrono competenze e conoscenze sempre più approfondite e coordinate. ASSOFERR con le sue commissioni giuridica e tecnica punterà proprio a gestire questi aspetti fondamentali. Normazione e Formazione sono

altre azioni necessarie e funzionali alla realizzazione degli obiettivi. Tutto questo lo realizzeremo in Italia con Conftrasporto e soprattutto in Europa con UIP e con altre Associazioni estere partner quale VPI che esprimono un know how tecnico sviluppato negli anni. In 20/25 anni, che possono sembrare tanti ma vista la non semplicità del sistema invece non lo sono, siamo passati da normative, mezzi e infrastrutture nazionali a normative europee e sistemi mobili e fissi interoperabili. Questo processo non è ancora concluso, la complessità e alcune criticità sono di fatto aumentate. Su questo, con tutti gli altri attori del sistema dobbiamo lavorare e sodo.

ASSOFERR conta di contribuire molto anche sul tema della sicurezza attraverso tante attività di formazione e condivisione delle esperienze che nel settore manutentivo è fondamentale. E lo faremo guardando alla sostenibilità. Dato che sulla sicurezza non si risparmia allora il fare massa critica e condividere strumenti e azioni vanno proprio in questa direzione. Anche il Green Deal a livello Europeo va rivisto e corretto. Come attualmente impostato non è sostenibile e quindi non realizzarlo o realizzarlo male uccidendo tante attività produttive primarie non ha molto senso. Soprattutto se in altre parti del mondo non viene attuato distorcendo quindi i mercati globali.

Le conclusioni di un discorso che riguarda le azioni della sua presidenza di ASSOFERR?

Non immaginiamo di condizionare i massimi sistemi e le politiche economiche globali ma siamo presumibilmente certi che il ruolo complessivo del trasporto merci ferroviario può aiutare a riportare la “vera” industria in Italia e in Europa. Non si può vivere di sola distribuzione e consumo. Occorre produrre e farlo con margini di valore aggiunto importanti. La crisi che stiamo vivendo in Europa è rilevante in tanti comparti, uno su tutti l’automotive. Il ruolo della ferrovia può essere fondamentale. Non è presunzione ma coscienza di un ruolo che possiamo assolvere. Oggi i Detentori Europei possono mettere a disposizione degli utilizzatori vaste flotte di carri moderni, efficienti, sicuri, interoperabili.

Su tutto questo speriamo come ASSOFERR di fare massa critica con gli altri colleghi di settore perché è sicuramente vero che ognuno porta avanti i suoi legittimi interessi, e noi appunto lo facciamo con i carri, ma fuori dalla finestra quello che si deve vedere correre o entrare / uscire da un porto o terminal sono dei “treni”. Speriamo che la recente iniziativa di settore, Binario Italia, possa portare ad avere dalle istituzioni le attenzioni e azioni necessarie.

Intervista di Antonio D’Angelo