

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

7.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 3 FEBBRAIO 2011

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	Fuochi Riccardo, <i>Presidente di Confapi Trasporti</i>	3, 5, 6
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI E MERCI		Lovelli Mario (PD)	4
		Toto Daniele (FLI)	5
Audizione di rappresentanti di Confapi Trasporti:		ALLEGATO: Documento depositato dai rappresentanti di Confapi Trasporti	7
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 6		

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Futuro e Libertà per l'Italia: FLI; Italia dei Valori: IdV; Iniziativa Responsabile (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): IR; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 11,05.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

**Audizione di rappresentanti
di Confapi Trasporti.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, l'audizione di rappresentanti di Confapi Trasporti.

Do la parola al presidente di Confapi Trasporti, dottor Riccardo Fuochi, per lo svolgimento della relazione.

RICCARDO FUOCHI, *Presidente di Confapi Trasporti*. Confapi Trasporti è l'associazione di categoria che cura, all'interno del mondo Confapi, gli interessi delle piccole e medie aziende del settore dei trasporti e della logistica.

Ho preparato una relazione — la consegna alla presidenza — che contiene molti spunti tecnici, che vi sono stati probabilmente già illustrati meglio da altre associazioni di categoria. Tuttavia, vorrei soffermarmi maggiormente su alcuni pro-

blemi considerati dalla parte dell'utenza, ovvero dei nostri associati, che sono penalizzati dalla carenza di servizi ferroviari.

In particolare, questa carenza la si nota nei rapporti internazionali. Abbiamo, infatti, una mancanza di servizi intermodali che colleghino in maniera efficiente i porti con i centri logistici interni. Come sapete, la logistica è un elemento essenziale dello sviluppo dell'economia e, purtroppo, la delocalizzazione produttiva ha comportato anche una delocalizzazione delle attività di logistica. Quindi, è essenziale un'azione incisiva che consenta di recuperare una parte di questi flussi.

Il trasporto ferroviario svolge un ruolo centrale in questo ambito. Ciò nonostante, negli ultimi tempi, la dismissione di una buona parte dell'attività cargo da parte di Trenitalia e il mancato inserimento di enti privati che possano supplire a questa assenza ci penalizzano moltissimo. Per citare un esempio recente, il porto di Gioia Tauro sta praticamente morendo; pochi giorni fa, la Maersk Line ha annunciato che non scalerà più a Gioia Tauro ma direttamente a Genova, evitando, quindi, un porto nato con una vocazione di proiezione sul Mediterraneo e che poteva diventare, a nostro avviso, un centro di arrivo e di smistamento di merci.

La ricchezza nella logistica non la si raggiunge soltanto con il transito di un contenitore o di un mezzo di trasporto, bensì con interventi volti a creare, vicino ai porti di sbarco e agli snodi ferroviari, dei centri logistici per il traffico intermodale.

Il panorama è abbastanza desolante. Infatti, i nostri porti non dispongono di un retroterra sufficiente e le strutture ferroviarie al loro interno non sono in grado di accogliere treni di lunghe dimensioni,

quindi occorre adattare i *terminal* portuali alla ricezione di tali treni e sviluppare degli interventi per adeguare le strutture delle ferrovie all'interno dei porti.

Una soluzione ottimale è quella realizzata nei porti del nord Europa: quando la nave arriva i contenitori vengono direttamente scaricati sui treni e da qui proseguono verso le destinazioni interne, dove esistono grandi strutture logistiche in grado di effettuare lavorazioni sulle merci ad alto valore aggiunto.

A nostro avviso, in questo contesto è importante sviluppare un *network* di operatori di terminali a livello europeo adeguatamente collegato da un sistema intermodale e soprattutto è necessario collegare i nostri porti con l'entroterra tramite la ferrovia.

D'altra parte, il costo dell'autotrasporto è elevatissimo, per non parlare di tutti i problemi ad esso connessi, e questo ci mette completamente fuori mercato. Inoltre, questo tipo di trasporto subisce problematiche legate, ad esempio, alle soste dei mezzi in attesa di poter essere caricati sui camion e portati all'interno. Ciò contribuisce ad appesantire ulteriormente il costo dell'autotrasporto, con tutte le problematiche che conosciamo, e non consente lo sviluppo del trasporto ferroviario.

Una possibilità potrebbe essere quella di individuare i terminali che la ferrovia sta dismettendo, e che quindi non sono più utilizzati, per cercare di creare al loro interno poli logistici che possono essere gestiti dalle aziende del settore, soprattutto quelle piccole e medie, che in questo momento stanno soffrendo pesantemente per le difficoltà ad affacciarsi in un mercato mondiale competitivo.

Del resto, purtroppo, questa è la struttura delle nostre aziende. In Italia, anche nel settore del trasporto e della logistica, il 95 per cento delle aziende sono medio-piccole. Quindi, visto che non possiamo farle scomparire di colpo, dobbiamo cercare di stimolarne l'aggregazione, obiettivo che può essere raggiunto soltanto individuando dei luoghi in cui concentrare i piccoli operatori, creando delle sinergie tra loro. Come dicevo poc'anzi, una possibilità

potrebbe risiedere nello sfruttamento dei terminali che le ferrovie non intendono più utilizzare.

Occorre, poi, un sistema informatico che sia interfacciabile tra terminali, ferrovie, operatori logistici e dogane, al fine di determinare quell'efficienza che esiste nei porti del Nord, nostri diretti concorrenti, e che purtroppo ci penalizza in maniera drammatica.

Dunque, questo è il panorama attuale, al quale si aggiunge il problema dei corridoi, ovvero del completamento delle infrastrutture per poter utilizzare le reti TEN-T (*Trans European Network*) che si agganciano ai nostri corridoi interni. Sappiamo che per questo occorrono anni; tuttavia, speriamo che si possa partire immediatamente o comunque accelerare il completamento di quanto è stato già avviato.

PRESIDENTE. Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

MARIO LOVELLI. Ringrazio il dottor Fuochi per la relazione. Sfogliando la documentazione che ha presentato, che è molto più ampia rispetto alla relazione svolta, ho notato due questioni sulle quali le chiederei di soffermarsi. La prima concerne gli scali ferroviari dismessi da Rete ferroviaria italiana (RFI), sui quali lei ha avanzato alcune considerazioni. Di questo tema ci siamo già occupati in questa Commissione. Una direttiva del Presidente del Consiglio ha individuato gli scali funzionali alla operatività del trasporto merci sulla rete ferroviaria italiana, quindi di interesse per RFI, distinguendoli dagli altri. Vorrei capire il vostro punto di vista in proposito. Voi ritenete che gli scali non utilizzati debbano essere messi a disposizione delle società di trasporto privato per lo svolgimento della loro attività? Inoltre, vorrei sapere se e in che modo oggi ciò sia impedito oppure ostacolato.

Venendo alla seconda considerazione, è chiaro che la partita infrastrutturale nazionale dei collegamenti con l'Europa è da considerarsi a medio e lungo termine.

Tuttavia, data l'attuale situazione infrastrutturale — criticità dei porti, difficoltà di collegamento con retroporti efficienti e così via — le chiedo quali siano concretamente le azioni che individuate come possibili nel breve periodo per favorire un'inversione di tendenza. Difatti, al di là degli investimenti a medio e lungo termine, si tratta di ragionare sull'immediato, tenendo conto delle cifre del trasporto merci che avete ricordato.

Le domando, allora, dal punto di vista degli operatori privati, in che modo ritenete si possa intervenire nel breve periodo per ribaltare la situazione, che cosa impedisce che ciò avvenga. È solo un problema di regole e di ostacoli alla concorrenza oppure c'è anche un problema che riguarda la vostra potenzialità effettiva di intervento, che va eventualmente adeguata?

DANIELE TOTO. Spiace quasi notare che i dati sui quali abbiamo più volte dibattuto sono relativi alla crisi drammatica del settore trasporti. Negli ultimi quattro anni, nel mercato merci, il settore ferroviario ha registrato un calo del 40 per cento. In valori assoluti la percentuale del trasporto ferroviario è del 6 per cento, a fronte del 40 per cento degli Stati Uniti e del 21 per cento della Francia, se non sbaglio.

Del resto, le criticità che lei ha palesato nella sua esaustiva relazione sono state oggetto di un importante dibattito in questa Commissione. Ricordo che la direttiva del 7 luglio 2009 è stata anche oggetto di un'interrogazione parlamentare a mia firma. Ritengo, inoltre, che il sistema adottato da Trenitalia Cargo di dismettere in maniera dolce il servizio crei un nocumento grave al mercato, perché impedisce anche agli operatori privati di poter concorrere in maniera efficace. Ciò si evidenzia anche in relazione al PIR (Prospetto informativo della rete) che obbliga le aziende ad avere carri per il soccorso, attività che attualmente può essere esercitata solo da Trenitalia.

Le pongo una domanda molto secca in merito a quanto espresso nella sua rela-

zione, dalla quale leggo in maniera letterale: «Trenitalia Cargo applica una strategia per una graduale dismissione del servizio». Ebbene, questa strategia di graduale dismissione del servizio da parte di Trenitalia è un'evidenza che voi avete e in base a quali considerazioni?

PRESIDENTE. Do la parola al presidente Fuochi per la replica.

RICCARDO FUOCHI, *Presidente di Confapi Trasporti*. Per quanto riguarda i terminali dismessi le problematiche sono diverse. Si tratta, comunque, di luoghi che potrebbero essere rimessi in efficienza e utilizzati. Per esempio, un terminale dismesso, non più operativo, è lo scalo Farini, in centro città a Milano, ormai abbandonato a livello ferroviario; anche a Segrate esiste un centro intermodale che, nei piani iniziali, doveva essere integrato con la dogana, con servizi di distribuzione cittadina e con alcuni magazzini. Purtroppo, così non è stato e adesso quell'area sta diventando il più grande centro commerciale d'Europa.

Per creare dei momenti e dei punti di aggregazione tra medie e piccole imprese occorre anche trovare delle collocazioni fisiche che consentano di gestire determinati servizi in comune. Questo ruolo potrebbe essere svolto anche attraverso gli interporti, molti dei quali sono stati realizzati in località dove non c'è lavoro effettivo; tali strutture sono scarsamente raggiungibili per la mancanza di collegamenti ferroviari e non sono competitive dal punto di vista dei costi. Ebbene, i collegamenti potrebbero essere effettuati tramite i terminali non utilizzati, inducendo anche le aziende a un migliore utilizzo dei servizi ferroviari. È ovvio che le aziende private che stanno entrando nel settore cargo ferroviario possono utilizzare al meglio questi terminali; tuttavia, queste potrebbero essere integrate con l'attività delle aziende medio-piccole.

Non vi sono ostacoli, o meglio gli ostacoli sono legati alle possibilità di intervento e, in particolare, alla mancata conoscenza delle regole e agli aspetti buro-

cratici che, per aziende non fortemente strutturate come le nostre, sono estremamente difficili.

Quanto alla domanda dell'onorevole Toto, relativa alla graduale uscita di Trenitalia Cargo dal settore, questo si nota nella regolarità del servizio e nell'utilizzo dei treni. Ribadisco l'esempio eclatante del porto di Gioia Tauro — peraltro gestito non solo da Trenitalia ma anche da aziende private — dove vi erano venti treni alla settimana, che sono stati ridotti progressivamente fino a essere annullati.

È vero che vi è uno sbilanciamento di traffico, per cui non vi è un volume di merci adeguato a supportare le due tratte, tuttavia la realtà è questa. Quindi, il discorso sulla strategia deriva da una constatazione, desunta anche da alcune considerazioni fatte apertamente da Trenitalia circa l'economicità del servizio. È verissimo, ma questo, allo stesso tempo, mette in moto un meccanismo negativo che penalizza tutte le aziende della filiera, escludendoci dalla concorrenza nell'ambito del mercato europeo.

PRESIDENTE. Le chiedo, solo per ricordarlo, se siete stati coinvolti nella redazione del Piano nazionale della logistica predisposto dal sottosegretario Giachino.

RICCARDO FUOCHI, *Presidente della Confapi Trasporti*. Sì, siamo stati auditi dal sottosegretario Giachino.

PRESIDENTE. Le azioni che il Piano prevede — anche per rispondere alle os-

servazioni dell'onorevole Lovelli — vi vedono concordi rispetto a misure, magari marginali, che però si possono attuare immediatamente?

RICCARDO FUOCHI, *Presidente di Confapi Trasporti*. Trovo il Piano della logistica uno strumento eccezionale. È la prima volta che si crea un progetto integrato con la collaborazione diretta degli operatori. Un evento simile non era mai accaduto e proprio alla mancanza di un piano di base vanno attribuiti, a mio avviso, i problemi della nostra logistica, che non è stata mai considerata come un'industria fine a se stessa, in grado di generare posti di lavoro e trainare l'economia.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il presidente Fuochi per la relazione e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto della seduta odierna (*vedi allegato*), dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 11,25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 9 marzo 2011.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO



IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni
Camera dei Deputati

Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci
Audizione dei rappresentanti di Confapi Trasporti

Riccardo Fuochi — Presidente CONFAPI TRASPORTI
Eugenio Muzio — Responsabile settore ferroviario
Giampiero Zurlo — Consulente per le Relazioni Istituzionali

3 febbraio 2011



Premessa

CONFAPI TRASPORTI è l'unione di categoria che, all'interno del mondo CONFAPI, si occupa delle problematiche legate al settore Trasporti, Spedizioni e Logistica. Unione apartitica e senza fini di lucro con lo scopo di tutelare le imprese aderenti ed operanti nel settore trasporti e spedizioni.

CONFAPI TRASPORTI in particolare rappresenta e assiste le imprese nella stipulazione e gestione dei contratti di lavoro e, dove presenti, prevede forme di tutela per il settore sul piano economico, legale, commerciale e tributario. Promuove lo scambio di esperienze e di forme di collaborazione .



Scenario attuale

Il trasporto ferroviario delle merci rappresenta in tutti i paesi europei a più elevata industrializzazione uno strumento strategico di fondamentale importanza per una razionale, funzionale ed efficiente gestione della logistica e del trasporto. Una sintetica panoramica del ruolo del trasporto ferroviario merci evidenzia che negli Stati Uniti d'America rappresenta ben il 40% del mercato. Prendendo a riferimento l'Europa, nel 2007 in Germania esso ha ricoperto il 21,9% e in Francia il 15,1%. Purtroppo l'Italia si contraddistingue per essere da tempo agli ultimi posti in questa classifica.

Nel 2007 il trasporto ferroviario era solo il 10,7% del totale ed attualmente ha grandi difficoltà a mantenere un esiguo 6%. Occorre tener presente che negli ultimi due anni il mercato ferroviario delle merci, a causa della crisi economica, ha registrato forti flessioni in tutta Europa. Tuttavia, seppur in un contesto di grandi difficoltà, Francia e Germania, grazie ad un'attenta politica governativa e ad azioni incisive delle imprese ferroviarie nel 2010, hanno invertito la rotta ed hanno registrato tassi di incremento molto significativi. In particolare la Germania è cresciuta del 9,1% nel trasporto intermodale. La situazione italiana ha registrato invece una flessione del 32% nel 2009 ed un'ulteriore - 6% nel 2010, malgrado la ripresa dell'economia e del PIL registrati in Italia nel 2010.



Le motivazioni che sono alla base di questa situazione sono:

- La crisi strutturale del sistema ferroviario che non è capace di avere gli stessi gradienti di recupero delle modalità concorrenti quali in primis il tutto strada.
- La politica che il gruppo ex monopolista Fs, nelle sue sfaccettature di RFI e Trenitalia Cargo, applica con strategie per una graduale dismissione del servizio, non ritenendolo adeguatamente remunerativo. Ciò in quanto a livello di gruppo si perseguono come obiettivi prioritari il traffico passeggeri con particolare riferimento all'alta velocità. Questo tipo di politica potrebbe essere anche legittima se l'impresa fosse un'impresa privata. Desta invece non poche perplessità anche in considerazione del fatto che con un'azione incisiva di efficientamento della produzione si potrebbero ottenere recuperi di costo tali da avvicinarli a quelli delle imprese private con la possibilità, quindi, di offrire al mercato tariffe concorrenziali con copertura dei costi.



Alle motivazioni sopra evidenziate occorre aggiungere anche una serie di provvedimenti di recente emanazione che hanno ulteriormente aggravato la situazione:

- La Direttiva del Presidente del Consiglio 7 Luglio 2009 che riduce a 72 gli scali merci aperti al pubblico riportando i rimanenti (circa 140) ad appannaggio esclusivo (se di interesse) di aziende del gruppo FS compresa Trenitalia. Se ciò avviene le aziende del gruppo non hanno l'obbligo di mantenerne la destinazione d'uso e di consentire l'accesso agli altri operatori. Questa sembra essere una grave distorsione a danno della liberalizzazione, peraltro tramite l'uso di beni di Stato. L'associazione di categoria FerCargo che rappresenta le imprese ferroviarie private ha presentato ricorso al Presidente della Repubblica ed è in attesa della Pronuncia del Consiglio di Stato.
- L'emanazione da parte di RFI della proibizione di effettuare traffico diffuso in ferro cisterne a partire dal 01/04/2010 con un preavviso di soli due mesi circa. Il provvedimento è stato giustificato con la necessità di elevare gli standard di sicurezza. La motivazione può avere anche le sue validità. Quello che, tuttavia, è inaccettabile è il tempo di preavviso fra l'emanazione del provvedimento e la sua applicazione. A titolo di esempio in Germania per provvedimenti analoghi il preavviso è stato di due anni per permettere al mercato di riorganizzarsi.



- L' emanazione di nuove regole per l'inoltro alle officine di manutenzione dei carri riparandi che eliminano la possibilità di spedizione di gruppi di carri ed obbligano ad effettuare treni completi (casistica molto rara). Questo impedisce da un lato un'efficiente funzionalità del parco e dall' altro determina come conseguenza la chiusura di molte officine di Trenitalia. Analoga sorte vedono profilarsi le officine private per carenza di lavoro.

Sempre in materia di infrastruttura ferroviaria, si rammenta che la sua gestione è assegnata a RFI spa società del gruppo FS. Preme evidenziare che questo soggetto, per i compiti gestionali assegnatigli, dovrebbe cercare di favorire l'ingresso nel mercato di tutti gli operatori che ne abbiano diritto. Di conseguenza, logica consiglierebbe l'emanazione di provvedimenti che, pur in un contesto di regole rigide ai fini della sicurezza e della funzionalità del sistema, privilegino metodologie di applicazione semplici ed economicamente sopportabili al fine di permettere un utilizzo sempre più massiccio dell' infrastruttura ferroviaria.



E purtroppo questo non accade. A riprova è sufficiente prendere visione di quanto emanato recentemente con il PIR (Prospetto Informativo Rete) per il 2011 in materia di disponibilità di locomotive sulla rete per eventuali operazioni di soccorso di treni in panne. La novità consiste nell'obbligo verso ogni impresa ferroviaria, indipendentemente dalle sue dimensioni, di dotarsi di locomotive di soccorso nei nodi delle linee utilizzate. E' evidente che una simile regola porterebbe in non pochi casi a extra costi tali da costringere ad abbandonare il servizio.

Se da un lato è più che logico preoccuparsi di disporre di materiale di pronto intervento, dall'altro non si capisce perché tutto questo dovrebbe far capo alle singole imprese ferroviarie e non a RFI che, ovviamente, ne addebiterebbe i costi (comprensivi dei ratei di immobilizzo) alle imprese ferroviarie in caso di utilizzo.

E' come se gli autotrasportatori che percorrono la rete autostradale fossero obbligati a dotarsi di propri carri attrezzi per eventuali soccorsi ai loro veicoli, mentre, più logicamente, è il gestore dell'autostrada che organizza questi servizi addebitandoli ovviamente a chi ne ha usufruito.

A nostra conoscenza non vi è in nessun altro paese europeo l'applicazione di regole simili. I competenti gestori delle infrastrutture sono, al contrario della realtà italiana, ben attenti a favorire lo sviluppo del trasporto ferroviario merci.



Una politica in favore del trasporto ferroviario merci

Ci permettiamo di evidenziare che in Italia attualmente non esistono le linee direttrici di una politica finalizzata ad incentivare un rilancio del trasporto ferroviario merci ed a definire regole certe e semplici che consentano di programmare per il futuro azioni incisive che consentano al nostro paese di sfruttare adeguatamente il sistema, considerato che la conversione modale è una delle opzioni cardine della politica dell'Unione Europea per il futuro. In Italia, in particolare, notevole attenzione dovrebbe essere riservata alle problematiche connesse con i traffici aventi origine e destino i porti e l'attraversamento alpino.

L'unico provvedimento concreto emanato dal competente Ministero è stato l'incentivo del Ferrobonus, che rappresenta sicuramente un primo positivo passo per aiutare la conversione modale. Tuttavia la sua entità è notevolmente modesta e dovrà essere incrementata e reiterata negli anni a venire affinché si possa innescare una significativa e stabile inversione di rotta. Occorre infatti considerare che i professionisti del trasporto per impegnarsi negli indispensabili investimenti per dotarsi di unità di carico intermodali debbono avere un orizzonte almeno quinquennale di regole certe.



Considerato che attualmente almeno il 20% del servizio ferroviario merci è realizzato e fornito al mercato dalle nuove imprese ferroviarie, occorre che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti intervenga più incisivamente nella materia al fine di definire un contesto di regole chiare e funzionali che permettano loro di poter svolgere l'attività loro consona sostituendo Trenitalia laddove questa non intenda o non possa continuare ad erogare il servizio.

Viene inoltre ritenuto indispensabile che il MIT vigili sull'utilizzo delle risorse oggi in dotazione a Trenitalia: decine e decine di locomotori (ed anche carri), in precedenza utilizzati per il Cargo, sono fermi ed inutilizzati in diversi scali; il capitale investito negli anni viene così destinato ad un inevitabile spreco, quando invece potrebbe ancora essere concesso in locazione alle nuove imprese ferroviarie italiane e contribuire così concretamente sia alle casse statali che a sostegno di una vera politica di liberalizzazione capace di rivitalizzare il trasporto ferroviario italiano.

Sulla scorta di quanto sopra indicato si ritiene opportuno elencare le Linee di Policy affinché il sistema possa invertire l'attuale tendenza in attesa della definizione di una politica di medio/lungo termine per un significativo rilancio del trasporto ferroviario merci.



- Contratto di servizio affinché Trenitalia ripristini il traffico diffuso diretto sia ai raccordi delle industrie sia alle officine per la riparazione/manutenzione dei carri.
- Atti regolativi affinché le prestazioni di traffico diffuso siano effettuate da Trenitalia in una logica commerciale e non, come avviene attualmente, con aumenti di tariffa imposti che in alcuni casi arrivano al 400%.
- Recepimento della COTIF (convenzione internazionale via ferrovia emanata dall'OTIF) sollecitando gli organismi preposti ad una assunzione di responsabilità rispetto alle criticità del sistema per la sua mancata applicazione
- Trenitalia sia chiamata a garantire, nelle more dell'entrata in vigore della Cotif e della regola europea ECM, la continuità in sicurezza della circolazione dei carri (collaudi dopo manutenzione/revisione, ammissione tecnica, ecc.)



- Riapertura — attraverso contratto di servizio o affidamento a RFI — delle OMV (officine manutenzione veicoli) ormai chiuse o dismesse da Trenitalia ma indispensabili per garantire la sicurezza di circolazione.
- Richiamo a RFI affinché :
- 1. Ottemperi al suo ruolo di “Soggetto Pubblico” in tema di investimenti e adeguamenti della rete, degli scali. Oggi un soggetto privato che voglia costruire un nuovo raccordo o riattivarne uno già esistente ma non operativo, si trova in una situazione talmente difficile nell’ottenimento di permessi, autorizzazioni, ecc. che praticamente è impossibilitato a raggiungere lo scopo, peraltro del tutto legittimo.
- 2. Non dismetta o disabiliti gli Scali Merci non più utilizzati da Trenitalia ma preventivamente verifichi se altre imprese ferroviarie possano proficuamente svolgere ivi la loro attività.
- 3. Incentivi l’ utilizzo dei raccordi ferroviari.



Un'azione incisiva per l'attraversamento alpino

L'economia italiana si basa prevalentemente sull'interscambio con gli altri paesi dell'Unione Europea. Possiamo affermare senza tema di smentita che è interesse specifico del paese promuovere ed incrementare negli anni futuri questi rapporti. Per servire adeguatamente il mercato è imprescindibile il transito alpino il quale, ovviamente, può essere fatto solo via strada o via ferrovia. Attualmente la strada ne detiene il 67,5% e la ferrovia il 32,5%. Solo nell'attraversamento della Svizzera questi dati si invertono con la ferrovia che detiene il 64,3% (dati Alpinfo).

La preponderante quota stradale non sembra per ora destare preoccupazioni circa la capacità degli assi di traffico transalpini, ma all'orizzonte 2020/2030 in caso di mantenimento della prevalenza stradale potrebbe determinarsi una seria crisi di saturazione delle infrastrutture stradali senza che per esse esistano programmi a livello europeo per accrescerne le capacità di traffico. Se questo avvenisse ne soffrirebbe in modo preoccupante l'economia italiana.

Per contro gli attuali programmi di investimento in infrastrutture alpine sono impostati esclusivamente su opere ferroviarie:



- quelli della Svizzera sono i più concreti e realistici come dimostrano il tunnel di base del Lotschberg (canna singola) già aperto al traffico da due anni, tunnel di base del Gottardo che sarà aperto al traffico nel 2016 ed il suo completamento del Ceneri nel 2019;
- quelli che interessano direttamente l'Italia sono ancora molto in ritardo in quanto il tunnel di base del Frejus è ancora nella fase di definizione del tracciato e quello del Brennero ha appena iniziato i lavori preparatori, per cui qualsiasi previsione di una loro apertura al traffico si situa a non prima del 2020.

E', dunque, da prevedersi un graduale trasferimento forzoso del traffico frontaliero dalla strada alla rotaia.

Un simile fatto dovrebbe preoccupare i nostri Governi per l'arretratezza dei progetti relativi all'adeguamento o alla costruzione ex-novo delle linee ferroviarie che dai confini (Sempione, Chiasso/Luino e Fortezza) proseguano almeno sino alla rete dei terminal intermodali della pianura padana con capacità di traffico e prestazioni (lunghezze, pesi dei treni, sagoma) adeguate alle caratteristiche dei nuovi trafori di base. A questo occorre anche aggiungere la necessità di definire una nuova rete di terminal specie nel Nord Italia tenuto conto che, dalla fase di individuazione a quella di realizzazione, passano necessariamente diversi anni.



Questa preoccupazione è stata recentemente confermata da fonti svizzere proprio in occasione della caduta dell'ultimo diaframma del traforo di base del Gottardo.

Pertanto è indispensabile che l'Italia programmi e metta in cantiere tutti gli investimenti necessari affinché l'infrastruttura ferroviaria almeno nel Nord Italia sia adeguata per caratteristiche funzionali e per sagome a quanto sarà realizzato con i nuovi tunnel e già in essere a Nord delle Alpi.

Fortunatamente questi concetti sono stati recepiti nel recente documento della Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica intitolato: Piano Nazionale per la Logistica. L'augurio è che, a differenza di quanto avvenuto nel passato in occasione di analoghi documenti, le linee guida del Piano trovino concreta attuazione.



Un'azione puntuale per i porti italiani

Attualmente i porti del Nord Italia, siano essi sul lato Adriatico che sul Tirrenico, hanno un'attività importante ma prevalentemente indirizzata ai traffici aventi come origine destino il mercato nazionale della Valle Padana.

Pertanto non detengono la totalità di questi traffici ma per una parte importante sono utilizzati i porti del Nord Europa, in particolare Rotterdam. Le ragioni sono da individuarsi in una molteplicità di cause fra cui **le più importanti sono l'eccessivo costo risultante del trasporto ferroviario (conseguenza di quanto descritto ai precedenti punti 2 e 3) e le carenze delle infrastrutture ferroviarie-portuali**. Queste cause incidono pesantemente sulla possibilità di attirare traffici provenienti o destinati al Far East ed aventi come **origine/destino non solo i mercati immediatamente a Nord delle Alpi ma anche quelli della nostra pianura padana**. Infatti solo con un servizio ferroviario efficiente al pari di quello dei porti del Nord si potranno convincere le grandi Compagnie Armatoriali a scalare a Genova, La Spezia, Vado Ligure, Trieste, Venezia per i traffici di cui sopra ed abbandonare il lungo percorso dal Mediterraneo ai porti del Nord.



Occorre pertanto attivare un disegno politico che individui le priorità indispensabili in materia infrastrutturale per permettere ai porti italiani, grazie ad una infrastruttura ferroviaria adeguata, di poter competere e svolgere il ruolo sopracitato che porterebbe un enorme ritorno al paese **sia in termini di crescita delle attività logistiche che in termini di maggiori introiti incassati dall'Erario per i diritti di importazione.**

Fortunatamente il già citato "Piano Nazionale per la Logistica" affronta puntualmente anche questa problematica considerandola prioritaria ai fini degli interessi nazionali.

Occorre, anche in questo caso, che al documento segua una precisa linea di intervento.



Il Regolamento dell'Unione Europea 913/2010

In data 22/09/2010 il Parlamento Europeo, di concerto con il Consiglio, ha emanato il Regolamento 913/2010 divenuto ormai legge per gli stati membri poichè trascorsi venti giorni dalla sua pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

Il titolo del documento recita: “relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo”. Il documento affronta in modo esplicito due grandi temi al momento in sofferenza:

Lo stato di avanzamento delle reti TEN-T per la parte riguardanti le ferrovie;

La regolazione dell'assegnazione della capacità di infrastruttura alle imprese ferroviarie.

Sul primo tema l'UE prende atto della necessità di ridurre a nove i corridoi merci. Occorre tener presente che ben quattro di questi coinvolgono l'Italia e precisamente:

- corridoio 1, che riprende il TEN 24;
- corridoio 3 che, pur modificato nel percorso in Nord Europa, riprende il TEN1 sino a Palermo;



- corridoio 5 che, pur con varianti, ricalca il TEN 23 sino a Vienna/Bratislava donde si arricchisce di un percorso addizionale via Klagenfurt/Tarvisio sino a Venezia/Trieste/Ravenna/Bologna;
- corridoio 6, che riprende il TEN 6 estendendolo a ovest sino alla Spagna via Marsiglia con ciò ricollegandosi al TEN 16.

Sul secondo tema, l'UE riordina e rinnova la materia con un ventaglio di norme allo scopo di semplificare le regole in atto e di creare nuovi organismi di riferimento per fluidificare al massimo l'esercizio ferroviario con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati.

In Italia, pur considerando la ristrettezza dei tempi intercorsi dall'entrata in vigore del regolamento, non è stata data adeguata evidenza al documento. Il Regolamento pone in risalto che occorrerà individuare i soggetti che dovranno partecipare ai vari organismi internazionali definiti nel documento per mettere in atto quanto in esso previsto per incrementare l'uso del trasporto ferroviario merci nel contesto europeo. L'auspicio è che per l'ennesima volta in Italia non si sottovaluti **il trasporto ferroviario nel suo complesso**, con il rischio di emarginazione **rispetto alla modalità stradale**, tenuto presente il grande interesse strategico che **avranno** nel futuro sia **l'attraversamento alpino che il ruolo dei porti**.

