



- 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**.

