

Con il patrocinio di :



**“Treni merci a standard europei
per un trasporto intermodale
a servizio dell’industria e dei porti”**

Milano, 24 Febbraio 2016

ARGOMENTI PER LA DISCUSSIONE

**Museo Nazionale della Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci
Sala Auditorium – ingresso Via San Vittore, 21, ore 14.00**

A - Cosa chiedono i clienti?

Ai fornitori di trasporto intermodale i clienti chiedono:

- qualità e flessibilità (puntualità, affidabilità, reattività nelle criticità),
- concorrenza con il tutto gomma (costo più competitivo, ovvero più basso).

Per ottenere la massima competitività i clienti si rivolgono ad una ampia platea di fornitori tra di loro in concorrenza.

La liberalizzazione dei servizi ferroviari ha risposto a tali esigenze? Come?



Qualità e flessibilità

E' l'aspetto in cui i servizi ferroviari dei newcomer hanno risposto in modo più positivo ed innovativo grazie:

- al modello industriale "point to point",
- all'utilizzo di locomotori di ultima generazione - interoperabili ed elettronici,
- ad una buona flessibilità,
- ad un customer service reattivo.

Ed in parallelo è aumentata anche la qualità di Trenitalia Cargo.



Libertà nella scelta dell' impresa ferroviaria

E' un aspetto con luci ed ombre. La scelta di imprese che non fossero obbligatoriamente l'impresa nazionale è stata un'esperienza positiva ma il numero attuale di imprese (circa 20) è ancora una criticità perché su molte relazioni ferroviarie, la scelta è tra pochi operatori, indicativamente un terzo o un quarto del numero totale.

Inoltre i volumi complessivi dei treni-km sono diminuiti (grafico 2 dell'allegato 1) nonostante FerCargo abbia incrementato notevolmente i propri servizi contribuendo a contenerne la discesa. E ciò anche se negli ultimi cinque anni non sia nata nessuna impresa ferroviaria merci ed, anzi, tre hanno cessato l'attività. In altri Paesi, per es. in Germania, le Imprese Ferroviarie costituiscono una platea dieci volte superiore.

Le motivazioni principali di questa stasi nello sviluppo del mercato sono:

- la limitata redditività di impresa,
- gli atteggiamenti attendisti dei decisori verso la piena liberalizzazione.

Ne consegue che possono affermarsi in prima battuta le Imprese Ferroviarie emanazioni di:

- Ferrovie Nazionali di altri Paesi,
- Operatori Logistici fortemente focalizzati sul ferroviario,
- Ferrovie di ambito regionale che sviluppano un ramo merci,



Concorrenza con il tutto gomma

L'interazione tra clienti da una parte e incumbent/newcomer dall'altra ha migliorato la qualità dei servizi ed ha contenuto i prezzi ai clienti senza che, tuttavia, la rotaia non sia riuscita ad essere competitiva con il camion che ha eroso un'ulteriore quota modale (grafico 1 di Allegato 1).

I newcomers sono stati efficaci nel trasporto internazionale dove le imprese camionistiche avevano ed hanno una dimensione medio grande con una struttura industriale dei costi che ha consentito al treno di competere. Infatti, le prime Imprese ferroviarie sono nate sulle relazioni internazionali in particolare attestate ai terminal di Verona, Milano e Novara, nodi dai quali le unità di carico avrebbero potuto proseguite prevalentemente via camion per il centro e sud Italia.

Tutte le nuove imprese che hanno operato sui traffici nazionali si sono consolidate ma non sono potute crescere oltre certe dimensioni perché sul cabotaggio i costi dei padroncini o degli autisti dell'est Europa, non permettono di competere al di là di specifiche nicchie di mercato la cui offerta consente di ottimizzare l'uso del materiale rotabile e del personale di guida.

Di conseguenza si è complessivamente ridotta la quantità dei servizi ferroviari (grafico 2 Allegato 1) perché:

- l'incumbent ha privilegiato una politica di abbandonare i trasporti merci in perdita senza peraltro tendere ad azioni di efficientamento,
- i newcomers - soprattutto sul nazionale - hanno potuto far fronte ad un contenuto costo di avvio avendo la necessità di raggiungere velocemente l'equilibrio economico (peraltro facendosi carico delle quotidiane difficoltà di numerose e complessivamente onerose barriere all'ingresso).

Il comportamento dell'incumbent, che ha dimezzato in pochi anni i suoi treni merci, è quindi stato conseguente ad una comprensibile scelta imprenditoriale resa ancor più "legittima" da nessuna forma di accompagnamento del Governo del processo di liberalizzazione in un settore la cui struttura dei ricavi e dei costi non consentiva un servizio profittevole.

Sulle ricadute della liberalizzazione si può aprire un interessante dibattito nel quale la prossima privatizzazione del Gruppo FSI sarà una scelta politica importante e per certi aspetti dirimente.

FerCargo ha dimostrato in questi ultimi anni (analogamente ad NTV) che la liberalizzazione produce ricadute positive sul mercato e che Trenitalia è in grado di competere. In merito siamo convinti che sia giunta l'ora della "**coopetition**" ossia prima la cooperazione che consente maggiore competitività del comparto (in primis in Associazione) e solo dopo la competizione.

Se poi l'intermodalità avesse un prezzo competitivo, ovvero un costo per i clienti più basso del tutto camion, almeno sulle medie-lunghe distanze e sui corridoi ad elevata domanda, la liberalizzazione, a parità di regole, riprenderebbe fiato ed i volumi crescerebbero creando un effetto rete assimilabile ad una "**metropolitana delle merci**" con vantaggi::

- di competitività per l'industria ed i porti che ne rappresentano nodi strategici,
- di qualità per l'ambiente ed i cittadini.

Incrementando complessivamente le frequenze dei treni su una rete consolidata (siano servizi Trenitalia che FerCargo) si porrebbero le condizioni:

- per iniziare a rispondere alla domanda della grande distribuzione (GDO).
- per privilegiare i veicoli stradali al trasporto regionale ad essi più consono e caratterizzato da raggi di azione, peraltro, non congeniali agli operatori dell'est Europa.

B – Ecco il perché di questo Convegno.

Siamo convinti che oggi esistano le condizioni per rendere competitiva l'intermodalità. Riteniamo opportuno discutere con i clienti della ferrovia (Associazioni, M.T.O., Caricatori), con il gestore della rete nonché con i terminal e le imprese ferroviarie su come diminuire gli elementi di costo dell'intermodalità per renderla competitiva con il tutto gomma.

FerCargo ha maturato esperienze variegata grazie alle specificità dei suoi Associati e propone al dibattito una semplice ricetta: **fare in Italia ciò che si fa da molti anni negli altri Paesi in Europa**, in particolare adeguando:

- la lunghezza treni da 550 mt a 750 mt,
- il peso trainabile da 1.600 ton. a 2.000 ton. (con + 25% di merce a treno),
- i limiti sagome (da eliminare)
- le normative (in particolare sul macchinista solo)

L'adeguamento normativo e del peso trainabile sono a costo zero mentre per l'adeguamento della lunghezza e delle sagome servono interventi infrastrutturali ma di costo contenuto rispetto a quelli delle nuove infrastrutture ed in particolare delle gallerie di valico.

Tali adeguamenti, **peraltro obbligatori a seguito dei Regolamenti UE sui corridoi merci e reti Ten-T**, rendono contestualmente più efficaci:

- i nuovi trafori ferroviari alpini che da soli non consentirebbero una maggiore competitività della ferrovia ma **solo una potenziale maggiore quantità di treni**;

- gli incentivi recentemente approvati dal Governo con la Legge di Stabilità 2016 (ferrobonus e marebonus) e con la Legge "Interventi per il territorio" (di tali Leggi sono in corso di definizione i relativi Decreti attuativi per la concreta applicazione).

Con riferimento ai citati incentivi è doveroso l'apprezzamento per una importante decisione politica che consentirà una inversione di tendenza dell'andamento del comparto, maggiori investimenti alle Imprese Ferroviarie e la nascita di altre. Infatti il trend nell'ultimo decennio ha registrato un peggioramento significativo nell'incidenza ferroviaria con le altre modalità (vedi grafici allegato 1) la cui quota split modale è oggi solo del 7-8 %, ovvero la più bassa d'Europa (media Europa 18% con la Svizzera al top con il 68%).

Grazie!

Sono dovuti i **ringraziamenti al Governo, ed al Ministro Delrio in particolare**, ma è ancor più doveroso ogni sforzo per recuperare efficienza e competere il più possibile autonomamente in un mercato europeo completamente liberalizzato. Il 15 ottobre scorso con una lettera collegiale Anita - Assologistica - Confrasperto - SosLog - Asstra - Trenitalia e FerCargo avevano portato all'attenzione del Sig. Ministro delle riflessioni sulla criticità del cargo ferroviario, riflessioni di cui si è tenuto conto in buona parte.

Dobbiamo essere consapevoli che, anche se realizzassimo tutto quanto oggi proposto per la discussione insieme ad altre iniziative che potranno nascere dal dibattito, ci avvicineremmo alla media degli altri Paesi, ma saremmo ancora distanti da quelli più virtuosi perché nel frattempo gli altri continuano a correre.

A titolo di esempio la Confederazione Elvetica lo scorso mese di dicembre ha approvato il rapporto sul trasferimento del traffico 2015 e, **non soddisfatta della quota ferroviaria del 68,6 %**, ha deciso di adottare misure supplementari per favorire l'ulteriore trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia (allegato 2) e ciò nonostante gli standard europei da noi proposti siano da loro una realtà consolidata e sia prossima l'attivazione della nuova galleria di base del Gottardo (la più lunga galleria del mondo).

In questo Convegno lasciamo da parte gli importanti scenari macro economici e le ricadute su un mercato del trasporto sempre più globalizzato e condizionato dai trasporti marittimi, come pure lasciamo da parte l'ottimizzazione della complessa filiera logistica, perché le opportunità da cogliere sono comuni sia al trasporto intermodale che al tutto gomma.

Abbiamo organizzato il Convegno per **ricercare i solo fattori che rendano più competitivo il trasporto intermodale** per sviluppare le nostre imprese ferroviarie e, come già citato, per dare un contributo all' industria ed al sistema dei porti (penalizzati dai costi di trasporto superiori ai loro competitor internazionali) nonché per aiutare la qualità dell' Ambiente.



In particolare per l'Ambiente le ferrovie fanno molto: lo scorso anno solo le Imprese aderenti in FerCargo hanno trasportato oltre 4,5 miliardi di tonnellate km equivalenti a 350.000 viaggi all'anno ovvero a 1000 viaggi al giorno con i camion.

C - Perché proprio ora questo Convegno.

Teniamo conto che lo sviluppo delle reti Ten-T (allegato 3) è oramai una realtà ed un impegno istituzionale per i vari Stati.

Infatti:

- le ultime grandi opere infrastrutturali su tali corridoi merci sono avviate (gallerie dei valichi internazionali di Modane con la Francia e del Brennero con l'Austria, il terzo valico dei Giovi a servizio dei Porti Liguri e l'alta capacità Treviglio-Padova);
- in Svizzera la nuova galleria di base del Gottardo, la più lunga al mondo con i suoi 57 Km, sarà attivata il 1 giugno 2016 e la gallerie delle Ceneri entro il 2019 trasformando così una ferrovia di montagna in una ferrovia di pianura;
- Rfi ha iniziato gli interventi di adeguamento moduli e sagome (allegato 4).

Abbiamo ritenuto che si dovevano condividere i temi, come detto nel punto precedente, ed individuare gli interventi ancora necessari, tenuto conto che l'intera linea (o meglio relazione) deve:

- avere standard coerenti sull'intera relazione perché un solo punto di scostamento la degraderebbe per intero
- comprendere anche i binari di arrivo e partenza degli interporti, dei porti nonché degli altri terminal e raccordi.

E la tempistica di realizzazione, se non perdiamo più tempo, può ancora essere compatibile con le esigenze di:



- **rendere l'intermodalità adeguata all'Europa prima della scadenza dei citati incentivi del Governo;**
- **concludere gli interventi, sul Rhine Alpine Corridor, prima delle gallerie di valico del Gottardo e delle Ceneri.**
- **concludere gli interventi per tutti i corridoi prima dell'apertura all'esercizio delle gallerie di valico Lione – Torino, del Terzo Valico dei Giovi e della nuova linea AC Treviglio-Padova che libera capacità sull'attuale.**


Ulteriore elemento importante che rende attuale il Convegno è la recente istituzione da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti della rinnovata **Unità Tecnica di Missione** che deve attuare le scelte del Sig. Ministro sulla politica dell'intermodalità e logistica.


D - I benefici dell'adeguamento all'Europa.


Adeguarsi all'Europa richiede:

- **treni lunghi 750 mt ,**
- **peso max 2.000 ton ,**
- **senza limiti di sagome,**
- **identica normativa.**

Di seguito cercheremo di motivare i benefici dell'adeguamento alle lunghezze, peso e sagome europee. Le differenze oggi in atto sulle linee italiane valgono circa il 20% dell'attuale costo di produzione di un treno merci ed attivano una competitività con il tutto gomma per tutti i prodotti industriali e per i Porti su lunghezze superiori ai 250-300 km:

 **La maggiore lunghezza del modulo verso costo trazione:** un treno oggi lungo 450-550 mt e di 1.600 tonnellate di peso massimo se diventa di 750 mt e di 2.000 tonnellate trasporta il 25% in più di merce. I maggiori costi sono un incremento del pedaggio, il maggiore onere dei carri aggiuntivi e, in caso di pendenze elevate, la doppia trazione. In sintesi il beneficio netto è stimabile variabile tra il 10-12%.

 **La maggiore lunghezza vs costi manovre terminalistiche:** le manovre terminalistiche hanno un costo a treno e, quindi, il costo a carro è inversamente proporzionale alla lunghezza del treno, quindi il costo di manovra di un carro in un treno più lungo del 25% è inferiore dello stesso 25%. I costi attivati da treni più lunghi sono solo quelli, eventuali, del rinnovo del locomotore di manovra perché quello in dotazione potrebbe non essere in grado di trainare 2000 tonnellate anziché 1600. Tuttavia questo caso si potrebbe presentare solo in raccordi con pendenze e comunque sarebbe un costo ammortizzabile nel lungo periodo. Tenuto conto che i costi di manovre incidono per un 4-8% sul costo della trazione (a seconda della lunghezza della relazione) la riduzione del 25% incide a treno per l'1-2% al terminal. Si può quindi concludere che per un treno nazionale (che utilizza 2 terminal) il risparmio è doppio e quindi del 2-4% mentre per un treno internazionale (che utilizza di un solo terminal) è dell'1-2% (non si può infatti tenere conto del vantaggio del terminal straniero che è già di 750 metri).

 **Le sagome:** il profilo ridotto impone soprattutto di rinunciare a segmenti di mercato (i trailer) nei quali la domanda è elevata. Limitando l'esame al minor costo dei segmenti di mercato che non si perdono grazie all'utilizzo dei carri ribassati (per es. i container e casse mobili, gli high cube) si risparmierebbe il maggior costo del 30% dei carri stessi equivalente ad un 3-5% del costo trazione. A non usare più i carri ribassati si avrebbero altri benefici di incerta quantificazione ma non marginali: il principale è che appena la domanda sale in alcuni casi, causa scarsità di disponibilità essendo tali carri costruiti solo per l'Italia, o non se ne trovano sul mercato – e quindi si deve rinunciare al business, ovvero il prezzo aumenta con dei picchi significativi – e quindi si deve spendere ancora di più.

Per utilizzare il treno verso il centro-sud Italia con i trailer, Confcommercio ha proposto l'utilizzo delle linee AV anche per i treni merci (nel convegno di maggio 2015 "Italia Disconnessa" e nel primo Forum Internazionale di Cernobbio ad ottobre 2015).

Tala proposta consiste nell'utilizzare durante la notte le linee AV/AC le cui gallerie non hanno limiti di sagome raggiungendo le aree di Roma, Napoli e Salerno senza dovere attendere che siano ultimati gli impegnativi lavori di allargamento sotto esercizio delle lunghe gallerie appenniniche.

Così facendo, in parallelo ai vantaggi trasportistici, si metterebbero a reddito i maggiori costi di costruzione delle nuove linee ad AC che, proprio perché tali, sono stati di almeno il 30% superiori di quelle che si sarebbero avuti con linee specializzate per l'AV.

In conclusione, e con una stima prudenziale:

10-12% (< costo trazione) + 2-4% (< costo manovre) + 3-5% (< costo sagome) =



Esistono poi gli altri benefici importanti sul traffico internazionale perché la rete inadeguata in Italia penalizza il trasporto sull'intera tratta ed impone oneri di manovra nelle stazioni di confine (per fare di tre treni due convogli in export e viceversa in import) con ulteriori maggiori costi e minore qualità del servizio.



La normativa ed il macchinista solo

Qualche riflessione merita la normativa del trasporto ferroviario, che interessa molti aspetti di cui citiamo solo per brevità, il modulo di condotta del macchinista solo, il trasporto delle merci pericolose e infine l'applicazione di alcuni Regolamenti UE in modo differente da parte di Ansf rispetto alle altre Agenzie Europee.

Per i terminal terrestri citiamo invece la normativa urbanistica, con le relative autorizzazioni necessarie, che impone un tempo autorizzativo molto superiore di quelli necessari alla realizzazione dell'opera, e l'onere dell'applicazione dell'Imu mentre per i terminal portuali anche la normativa doganale che determina tempi di transit time superiori alle altre realtà europee.

Di seguito approfondiamo unicamente la normativa sul macchinista solo, paradosso tutto italiano, che tra tutte le normative da adeguare è quella a maggiore impatto economico e di certa quantificazione.

Prima di affrontare l'aspetto normativo è necessario richiamare la dinamica del prezzo del pedaggio che **subì un importante incremento, con l'eliminazione del coefficiente K2** dalla formula del calcolo, **perché la tecnologia avrebbe permesso alle imprese di recuperarne pari valore facendo a meno del secondo agente** (così Rfi ha potuto autofinanziare le tecnologie a terra con i maggiori proventi del pedaggio).

Ma non solo, per le Imprese Ferroviarie le tecnologie di bordo (che si dovevano interfacciare con quelle appena citate di terra) hanno comportato un maggior costo per locomotore di 400.000 €.

Ebbene, oggi dopo quasi un decennio i treni sono condotti da un macchinista ma a bordo c'è ancora un agente polifunzionale mentre in Europa c'è da sempre un solo macchinista e le tecnologie di terra non sono state finanziate dalle Imprese Ferroviarie ma dagli Stati.

Se ci confrontiamo con l'Europa:

- i treni internazionali sono effettuati con le stesse locomotive e carri sia in import che in export e spesso, utilizzando ormai locomotive interoperabili, si tratta proprio del medesimo convoglio;

- la rete di Rfi, mentre è meno performante sull'efficienza del trasporto merci, è tecnologicamente la più avanzata e sicura di quelle degli altri Paesi (grazie agli interventi prima citati pagati dalle Imprese Ferroviarie).

Ebbene nonostante ciò **alcune Asl ritengono che i tempi di soccorso al macchinista in caso di malore siano troppo lunghi, anche con la presenza del polifunzionale, e chiedono addirittura di utilizzare due macchinisti** (attenzione che tali affermazioni non riguardano la sicurezza del treno e quindi dei passeggeri o delle merci, ma il tempo di soccorso del macchinista dopo che in caso di suo malore il treno si ferma immediatamente, ed in completa sicurezza, in una lunga galleria o su un viadotto di difficile accessibilità).

E ciò senza porsi almeno quattro domande:

- perchè in tutta Europa c'è da sempre un solo macchinista su tutti i treni ?
- perchè altre Asl in Italia hanno invece dato l'ok ?
- perché in Italia le ferrovie storicamente "non Fs" hanno da sempre un solo macchinista ?
- perché servirebbero due macchinisti sui treni dove ci sono i binari ed un sistema automatico di frenatura che interviene in caso di malore del conducente ed invece un solo conducente sugli autobus e sui camion che non hanno tali sistemi di supporto?

Come FerCargo abbiamo argomentato le nostre convinzioni alla Commissione interministeriale competente sulla salute dei lavoratori (Ministeri Lavoro, Salute ed Industria) per il necessario coordinamento sia nazionale, non essendo logico che la vigilanza sia frammentata tra una pluralità di Asl, e sia internazionale perché le Reti Ten-T impongono standard coerenti tra i vari paesi (proprio per l'interoperabilità oggi finalmente conquistata con grandi sforzi). Peraltro sia "l'interoperabilità ferroviaria/Reti Ten-T" che "la Salute dei Lavoratori/Dlgs 81/2008" sono conseguenti a Direttive e Regolamenti UE e quindi le applicazioni nazionali devono essere necessariamente unitarie (o almeno discusse a livello europeo per motivarne eventuali specificità). Vedremo gli sviluppi, ma il **secondo macchinista non può essere accettato dalle Imprese Ferroviarie anche sul piano del business** : infatti le Imprese sono già in credito relativamente alla eliminazione del citato sconto K2 per i **costi non recuperati negli scorsi anni relativamente all'agente polifunzionale**, e se l'evoluzione fosse negativa si attiverebbero da parte di FerCargo delle azioni **per recuperare tutte le spese impropriamente sostenute** (nel passato per il citato polifunzionale e nel futuro per il secondo macchinista) **non essendosi poi concretizzati i benefici promessi che ne motivavano gli oneri**.

Quanto premesso l'incidenza del maggior costo di due macchinisti sarebbe del 7 - 10%, a seconda dell'organizzazione di ciascuna Impresa Ferroviaria, peraltro **dimezzando i vantaggi** raggiungibili con il modulo treno e le sagome.

D – La programmazione di Rfi e gli ulteriori urgenti interventi

Rfi ha pianificato la messa a modulo di 750 mt e l'adeguamento sagome: i programmi sono sintetizzati nei grafici in allegato 4.

Tale programmazione costituisce una scelta innovativa rispetto al passato sia nel metodo (i grafici sono molto chiari e riportano anche delle date) e sia nel merito (per le motivazioni appena espresse) **e ciò merita apprezzamento.**



Quanto premesso proponiamo per la discussione degli ulteriori urgenti interventi:

Capacità:

Precedentemente abbiamo detto che le nuove infrastrutture coerenti con le Reti Ten-T/corridoi merci servono essenzialmente per la capacità senza contribuire alla competitività dell'intermodalità ferroviaria (che è prioritaria perché già oggi esiste una potenzialità residua inutilizzata perché il tutto gomma costa meno).

Ciò ribadito è però necessario che la capacità per i nuovi flussi sia la stessa sull'intero corridoio, ovvero non ci debbano essere "strozzature" mentre riteniamo che ne esisterà una nel nodo di Milano.

Infatti tale nodo deve potere essere attraversato dall'incremento dei flussi verticali del Rhine Alpine Corridor da nord (Gottardo e Ceneri) e da sud (Terzo Valico dei Giovi) nonché da quelli orizzontali del Mediterranean Corridor e degli ulteriori treni passeggeri AV dopo il completamento dell'intera tratta Milano-Venezia.

Ma non solo, dovrà anche fare fronte, seppure indirettamente, ai flussi provenienti dallo Scandinavian Mediterranean Corridor (asse del Brennero) nonché, sempre indirettamente, anche da quelli del Baltic Adriatic Corridor.

In merito si incominciano a valutare scenari infrastrutturali di una gronda merci di Milano, che non riteniamo sia il caso di approfondire in questa sede, mentre si sottolinea l'urgenza dell' **upgrading tecnologico dell'intero nodo e non del solo quadrante nord est pianificato da Rfi.**

Tali interventi consistono in nuove tecnologie per il distanziamento dei treni che aumentano la potenzialità del nodo permettendo la presenza di più treni tra due stazioni rispetto alla tecnologia standard (in certe condizioni ideali si raddoppierebbe ma essendo il traffico misto AV – Regionale – Cargo e non essendo previsti interventi nelle stazioni la maggiore potenzialità sarà del 30- 50%).

Moduli a 750 mt:

Tre sono i punti sui quali riteniamo necessaria una integrazione della pianificazione dei corridoi merci:



il modulo deve essere sempre 750 mt e non variabile tra 650 – 750 mt. .



devono essere adeguati anche i binari di proprietà RFI (arrivo e partenza) dei terminal. E' auspicabile che siano adeguati anche i binari interni per ridurre i costi delle manovre senza spezzare il treno **ma quelli RFI di arrivo e partenza (binari della stazione a servizio del terminal) sono indispensabili.** E' inutile adeguare a 750 mt le linee Torino Venezia e quelle di valico se poi non esiste nessun terminal sulle stesse che possa ricevere o fare partire un treno da 750 mt, e così via per ogni relazione.

Ecco nel dettaglio la situazione dei soli interporti:

- Verona Quadrante Europa 600 mt (7.000 coppie treni anno),
- Cim di Novara 600 mt (4.000 coppie treni anno),
- Padova 600 mt (2.500 coppie treno anno),
- Rivalta Terminal Europa 450 mt (1.000 coppie treni anno),
- Bari 650 mt (1.000 coppie treni anno),
- Mortara 650 mt (500 coppie treno anno).

Si aggiungano ancora Milano Segrate/Smistamento di Terminal Italia, Busto Arsizio di Hupac, Brescia di Hupac, Melzo di Contship Italia ed altri.



sul Rhine Alpine Corridor i porti liguri, con l'apertura del Gottardo e delle Ceneri e con il modulo a 750 mt fino alla pianura padana, perdono competitività verso quelli del nord Europa non essendoci a sud di Milano in programma al 2017 nessun intervento di adeguamento dei moduli che restano di molto inferiori ai 600 mt indicati in planimetria: per esempio i binari a servizio del terminal VTE di Genova Voltri, il più importante Porto d'Italia, sono lunghi solo 500 mt. e peraltro sono solo tre e già oggi costituiscono una "strozzatura" che penalizza l'incremento di treni. Occorre precisare che questi interventi sono necessari, unitamente a quelli di tecnologici del nodo di Milano, prima dell'entrata in esercizio del terzo valico senza i quali tale importante opera infrastrutturale non consentirebbe nessun incremento di potenzialità merci.

I Porti del Nord Europa hanno lo stesso costo del nolo marittimo (se non inferiore) ma quello terrestre per il Nord Italia è di oltre il doppio del precedente: se quest'ultimo diminuirà sensibilmente sia per la nuova galleria del Gottardo che per i moduli a 750 mt programmati da Rfi solo a Nord dell'asse Torino – Venezia il punto di convenienza di Rotterdam scende più a sud rispetto alle attuali condizioni.

Sagome gallerie

Come per i moduli RFI ha iniziato ad intervenire anche sulle sagome che costituiscono l'intervento più complesso sia per i tempi che per i costi.

Infatti la riprofilatura delle gallerie in esercizio può essere eseguita solo in regime di interruzione con tempi e costi di realizzazione importanti.

Su questo aspetto viene però in aiuto la proposta di utilizzare durante la notte le linee AV/AC che richiede solo gli interventi puntuali sulle linee tradizionali.

In conclusione si evidenzia che le azioni proposte per il dibattito consentono di attivare l' "Area Schengen" anche per i treni merci che purtroppo, ancora oggi, subiscono delle soste ai confini per

le differenti lunghezze, peso trainabile e modulo degli equipaggi. Richiamiamo questo fatto perché chi si opponesse ad adeguarsi alle regole comuni di fatto impedirebbe il libero scambio delle merci per ferrovia e quindi chi ha l'onere della pianificazione degli interventi deve tenere conto.

Un ultimo ma non per questo non meno importante argomento.

Se riuscissimo ad avere un costo dell'intermodalità competitivo con il tutto gomma ciò potrebbe non essere sufficiente per lo split modale se tale obiettivo non fosse condiviso con l'autotrasporto che, detenendo oltre il 90% della quota modale, deve essere il protagonista di questo cambiamento.

In molte iniziative intermodali di successo tale approccio ha costituito la carta vincente.

Infatti un'Impresa attiva gli investimenti (per es. su pianali e casse mobili) ed i conseguenti i nuovi modelli industriali solo se condivide l'obiettivo e se gli interlocutori della filiera (in primis ferrovie e terminal) sono percepiti affidabili.

Speriamo di avere stimolato il dibattito al fine di condividere delle conclusioni che siano utili a chi ha il compito di pianificare il futuro dell'intermodalità dell'Italia nel contesto europeo e che attivino dei benefici competitivi all'industria ed ai porti.

Buon dibattito



IL PRESIDENTE FERCARGO

Giancarlo Laguzzi
Giancarlo Laguzzi

ALLEGATI:

1. Andamento volumi e incidenze varie modalità ;
2. Corridoi merci;
3. Confederazione Svizzera – Misure supplementari per il traffico merci;
4. Moduli sagome Rfi al 2017.