

INTERMODALITÀ, CO-MODALITÀ E SISTEMA A RETE NEGLI INTERPORTI
Milano, Forum della logistica e dell'autotrasporto, 4 novembre 2011

Intervento di Roberta Gili, Presidente del Freight Leaders Council

Il tema dell'intermodalità è sicuramente centrale per il Freight Leaders Council, come dimostra il fatto che il primo dei nostri Quaderni, pubblicato venti anni fa, dedicato alla sicurezza delle merci pericolose, era sottotitolato «Linee guida per il trasporto intermodale strada-ferrovia» e che dei 21 quaderni pubblicati finora, ben nove si occupano di intermodalità, multimodalità o trasporto combinato.

L'ultimo di tali studi, pubblicato nel novembre 2009, sotto il titolo «Il trasporto intermodale combinato in Italia: possibili interventi di sostegno», denunciava il «concreto rischio di una desertificazione dei servizi di trasporto combinato nel nostro Paese» e di un «ulteriore abbattimento della quota di trasporto intermodale e combinato», in assenza di immediati interventi del Governo a sostegno dell'intermodalità.

Ricordando che in Europa «i contributi pubblici al trasporto ferroviario vanno dai 12 milioni di euro l'anno dell'Ungheria ai 160 della Svizzera», il documento proponeva di adottare subito, fin dal 2010, un modello di contributi simile a quello in vigore in Svizzera, che prevede l'erogazione in relazione alla singola unità di carico trasportata, con una quota fissa (correlata ad ogni nuova unità di carico indirizzata al trasporto su ferro) ed una quota variabile (legata alla percorrenza della unità stessa in territorio nazionale).

Una prima stima dell'ammontare complessivo di tale contributo, secondo i calcoli del Freight Leaders Council, si attesta intorno ai 121 milioni di euro, da inserire in un quadro di interventi programmatici coordinati.

A seguito anche del nostro intervento, il governo ha riproposto, nel 2010, il cosiddetto «ferrobonus», un incentivo di 2 euro/treno km alle imprese che nel corso di quell'anno avrebbero effettuato almeno l'80% del traffico ferroviario merci svolto nel 2009, per uno stanziamento complessivo di 26 milioni di euro.

Una risposta parziale, che poteva solo contenere il degrado del settore, ma non incidere al punto di invertire una tendenza che vede nelle carenze infrastrutturali il principale nodo da risolvere, sia pure nei tempi lunghi richiesti dalle opere sul territorio.

I modesti incentivi concessi dallo Stato al settore nel periodo 2006-2008, difatti, ebbero modesta efficacia, dimostrando da un lato che un incremento significativo del trasporto ferroviario di merci è condizionato da una rete tuttora inadeguata e dall'altro che per avere effetti incisivi il sostegno deve essere di dimensioni rilevanti.

E devono essere distribuiti, soprattutto in una fase di crisi grave come quella attuale, con raziocinio e discernimento, riconoscendo cioè la specificità del trasporto merci su ferro nelle lunghe percorrenze e la priorità di quello su gomma sulle distanze più brevi.

È stato proprio il Freight Leaders Council, con un suo seminario tenuto lo scorso maggio, ad avanzare una proposta, con una lettera inviata al sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo

Giachino e ripresa poi anche dall'amministratore delegato del Gruppo FS, Mauro Moretti, di modulare diversamente gli incentivi concessi ogni anno all'autotrasporto, in modo da sostenere le imprese che rispettano la «vocazione» della gomma sui percorsi al di sotto dei 2-300 km.

Quanto alle infrastrutture, è evidente che esse vanno inserite in un processo di più lungo periodo - e per questo è determinante, sul breve e medio periodo, sostenere il combinato con incentivazioni importanti - ma esistono altre infrastrutture che possono essere realizzate a costi accessibili, ma capaci di avere ricadute di grande efficacia sull'ottimizzazione del processo logistico.

Penso, in particolare, anche se non esclusivamente, al sistema interportuale del Paese che costituisce l'ossatura portante di quel sistema logistico che il Piano nazionale in corso di attuazione dovrebbe vitalizzare proprio attraverso precisi interventi, mirati sui nodi di connessione dei collegamenti.

Nell'ultimo incontro tenuto dal sottosegretario Giachino per fare il punto dei lavori del Piano, lo scorso 6 settembre, è stata appunto fatta osservare la rilevanza - per cogliere tutti i vantaggi, economici, ambientali, di sicurezza, che l'intermodalità può comportare - della relazione porti-interporti.

È questa relazione che dobbiamo sostenere, se vogliamo «intercettare» le merci provenienti dal Far East e dare all'Italia quel ruolo di piattaforma logistica proiettata nel Mediterraneo, che in tanti, a parole, le attribuiscono.

Ci auguriamo che il Piano della logistica sia capace di far seguire alle parole i fatti.