



IL TRASPORTO INTERMODALE E COMBINATO IN ITALIA

POSSIBILI INTERVENTI DI SOSTEGNO

**Documento a cura del
Gruppo di Lavoro FLC “ Intermodalità ”
Coordinatore Aldo Maietta**

Novembre 2009

1. Premessa – La crisi

La attuale grave crisi finanziaria che, a partire dal secondo semestre del 2008 ha investito l'intero pianeta, ha avuto (ed ha) pesanti ripercussioni su tutti i settori dell'economia, interessando tutti i mercati nazionali ed internazionali e investendo anche il settore dei trasporto delle merci e in particolare quello del trasporto intermodale e combinato ferroviario, nazionale e internazionale (marittimo e terrestre).

Tra il 2008 e il 2009 la percentuale di riduzione dei container movimentati per ferrovia nel nostro Paese ha raggiunto valori del 35%, ben maggiori di quelli della corrispondente, significativa, contrazione del mercato

I trasporti corrieristici, nello stesso periodo, pur mostrando anch'essi un segno negativo, hanno risentito in misura minore della crisi. In effetti la riduzione dei volumi e la tendenza a ridurre al minimo le scorte lungo le filiere, ordinando il venduto, hanno favorito in parte il ricorso al corriere e al collettamista.

Tutti i principali porti italiani, ad eccezione di Taranto (+11%), hanno visto nel primo semestre del 2009 ridursi il numero di container ricevuti e movimentati: Genova -12%, Trieste -16%, La Spezia -21%, Livorno – 28%.

Le previsioni macroeconomiche prodotte in questi giorni dall'OCSE e FMI non sono incoraggianti: si stima per l'andamento del commercio mondiale una chiusura del 2009 con una contrazione del -12% e per il 2010 una leggera crescita del 2,5% ed un PIL per il 2010 nell'area euro molto vicino allo 0% (+0,3%).

A partire dal 2010 lo scenario potrebbe ulteriormente modificarsi anche a seguito delle **opportunità legate a scelte differenti nelle politiche di sviluppo internazionale nei vari Paesi:** si pensi ad esempio alla possibilità di nuovo impulso verso settori merceologici ecosostenibili, o a modifiche nella rete degli scambi e dei flussi verso diversi mercati di produzione (es. continente Africano) tali da ripercuotersi sul sistema dei collegamenti oggi esistenti.

D'altra parte, le analisi di cui disponiamo sulla reazione delle imprese alla crisi, porta alcuni analisti a sostenere la possibilità di una riduzione, non sappiamo ancora quanto strutturale o congiunturale, del grado di globalizzazione dei sistemi economici: una recente analisi sui distretti industriali italiani, curata dall'ufficio studio di Intesa San

Paolo¹, evidenzia una riduzione dei flussi di import rispetto ai flussi di export, a testimonianza di una contrazione della tendenza, precedentemente determinatasi, verso la esternalizzazione produttiva.

Eventuali **minacce** potrebbero, invece, giungere dall'incremento del **costo dell'energia** che potrebbe assumere dimensioni tali da condizionare fortemente le scelte dei vettori di trasporto (risulta difficile fare previsioni, ma è presumibile che, una volta, usciti dalla crisi, a causa della crescita della domanda, il costo dell'energia tenda all'aumento).

In ogni caso è presumibile immaginare (almeno nei primi anni del dopo crisi) un mancato ritorno alla crescita del tasso di sviluppo dei trasporti in misura maggiore del tasso di crescita del PIL (come osservato nel periodo antecedente alla crisi).

È opportuno, tuttavia, sottolineare che nell'ambito di tale crescita complessiva del settore del trasporto delle merci, le stime di volta in volta elaborate sulla suddivisione di tale crescita tra le diverse modalità di trasporto, hanno fatto registrare dalla modalità “tutto gomma” un ruolo dominante, rispetto a quella della ferrovia che ha finora visto una fase di continuo arretramento, almeno in Italia.

La capacità di rilancio e conseguente recupero delle quote di mercato per la ferrovia è strettamente collegata a fattori interni allo stesso sistema ferroviario, quali ad esempio l'andamento dei costi di produzione del trasporto, la natura e il livello degli investimenti nel materiale rotabile, i progressi compiuti nella qualità della rete infrastrutturale (linee e soprattutto nodi) ed a fattori esterni allo stesso sistema ferroviario, rappresentati in primo luogo dalla politica nei confronti dell'autotrasporto e dai progressi compiuti nell'ambito dei processi di liberalizzazione del mercato.

2. Il trasporto delle merci e i riflessi sull'ambiente.

Negli ultimi anni precedenti alla crisi in corso, il trasporto merci in Europa aveva già subito profondi cambiamenti a seguito dell'allargamento dell'Unione Europea ad Est e

¹ Intesa San Paolo, “Monitor dei distretti”, Servizio studi e ricerche, settembre 2009

del parallelo sviluppo delle attività portuali legate ai traffici intercontinentali ed in modo particolare a quelli con origine/destinazione l'Estremo Oriente.

I fenomeni di delocalizzazione produttiva (verso l'Europa dell'Est prima e verso il Far East dopo), che hanno spinto molte imprese manifatturiere dell'Europa occidentale ad aprire impianti produttivi e di distribuzione in regioni caratterizzate da un minor costo della manodopera, hanno contribuito ad alimentare i flussi di trasporto sulle lunghe percorrenze essenzialmente marittime per materie prime, semilavorati e prodotti intermedi (fra il luogo di produzione della componentistica ed il luogo di assemblaggio, distribuzione e consumo finale), il che ha riguardato il far East ma anche regioni extra-europee, nell'area del Mediterraneo e nel Nord Africa.

Nello stesso tempo, oltre alla delocalizzazione, l'Europa occidentale ha visto fenomeni opposti di **consolidamento produttivo/distributivo** con concentrazione in poche unità di produzione/distribuzione che servono l'intero mercato europeo: questo processo, tumultuoso negli anni 80-90, ha fatto ulteriormente aumentare la necessità di trasporto su lunga distanza e collaborato alla congestione dal momento che i transiti avvengono con modalità just in time.

Come già accennato il trasporto delle merci nell'UE fino al 2008 ha registrato un tasso di crescita costantemente superiore a quello del PIL; **la maggior parte dell'incremento è stato però assorbito dai mezzi su gomma**, mentre il comparto ferroviario ha registrato una crescita del traffico complessivamente modesta, con conseguente **perdita di quota di mercato, la quale si attesta tra il 5% e il 20% del totale (15% per i Paesi UE15)**, a seconda dei Paesi considerati.

Nell'ambito delle diverse modalità di inoltro offerte al mercato dal trasporto ferroviario, l'elevata dinamica della domanda e la spinta sempre maggiore verso la "unitizzazione" delle merci, ha favorito lo sviluppo del **trasporto ferroviario combinato terrestre (mediante cassa mobile e semirimorchio) e di quello intermodale marittimo (mediante container marittimo), che hanno registrato un costante trend di crescita all'interno del mix di offerta ferroviaria**, passando dal 42% del 2001 ad oltre il 50% del traffico ferroviario merci totale nel 2009.

Parallelamente, tuttavia, la concorrenza del "tutto - strada" si è fatta sempre più pressante lungo tutte le direttrici di traffico, sia sulla media che sulla lunga percorrenza, anche a

seguito dell'ingresso sul mercato del trasporto di operatori stradali “low cost” provenienti dai paesi dell'Europa orientale e dei Balcani.

Tutto ciò ha influito indubbiamente sul peggioramento della “salute ambientale ed energetica” e della sicurezza dei trasporti nei Paesi industrializzati, contribuendo alla **nascita e al rafforzamento di un’esigenza globale di inversione di marcia in termini di ambiente, sostenibilità e sicurezza.**

Al fine di ridurre i fenomeni negativi legati alla congestione, all'incidentalità ed all'eccessivo inquinamento atmosferico ed acustico, **l’Unione Europea ha posto e continua a porre particolare accento sulle politiche di rilancio e sviluppo del trasporto ferroviario delle merci**, favorendo progetti e programmi indirizzati ad una sua complessiva modernizzazione ed ottimizzazione.

3. Il trasporto intermodale e combinato in Italia – scenari regolatorio ed infrastrutturale attuali e prospettici.

Il traffico intermodale e combinato nell'ambito del quale le imprese ferroviarie operano offrendo servizi di trasporto e trazione sulla rete europea è riconducibile essenzialmente alle tre tipologie di servizi di seguito descritte.

3.1. Traffico internazionale essenzialmente combinato terrestre: riguarda treni sufficientemente lunghi e pesanti, formati all'estero, che passano i valichi alpini ed effettuano una tratta relativamente breve in Italia (intorno ai 100/200km) che termina in un terminal ferroviario, un interporto o una piattaforma intermodale situata nella pianura Padana (i principali esempi sono rappresentati da Novara, Segrate, Melzo, Busto Arsizio, Verona).

Lo scenario regolatorio di riferimento per i prossimi anni sarà presumibilmente influenzato da alcuni **fattori di carattere esogeno che riguardano le politiche che verranno adottate in materia di trasporto delle merci da Svizzera ed Austria**, in relazione all'intenso e crescente traffico di attraversamento da cui i due Paesi sono

toccati ed alla relativa alta sensibilità ambientale delle due comunità (si veda l'allegato 1 relativo al caso svizzero).

Sul corridoio di collegamento ferroviario europeo Rotterdam-Genova che attraversa la Svizzera, la novità infrastrutturale di maggior rilievo è rappresentata dall'entrata in funzione dei nuovi tunnel del **S. Gottardo e del Loetschberg**. Il primo, che richiede ancora diversi anni di lavori (secondo le previsioni di AlpTransit, il complesso del nuovo tunnel del Gottardo dovrebbe essere operativo entro la fine del 2017), consentirà di collegare Zurigo a Milano con un treno passeggeri in circa 2h e 50min² e permetterà di trasportare da 35 a 40 milioni di tonnellate di merci ogni anno, contro le attuali 21, a seguito di un investimento stimato di circa 20 miliardi di €.

La galleria del Loetschberg³, lunga 34,6 km (inaugurata nella sua configurazione parziale attuale a giugno del 2007) collega Basilea a Novara e a Genova e permette ad oggi il transito di 110 treni al giorno, di cui l'80% merci (al completamento della seconda "canna" su tutto il percorso, la capacità raddoppierà, con un notevole incremento della qualità e della produttività del servizio).

A seguito della realizzazione dei 2 tunnel citati e del conseguente potenziamento delle linee esistenti, è ragionevole ritenere che **il governo svizzero intenda ridisegnare la propria politica dei transiti di merci su strada, con un ulteriore restringimento dei margini di manovra per l'autotrasporto, a favore del trasporto ferroviario.**

Sul versante austro-tedesco il nuovo tunnel di base del **Brennero** rientra nell'ambito della realizzazione del corridoio Nord-Sud Berlino-Palermo. La galleria di base, lunga 55 km, dovrebbe entrare in funzione intorno al 2020. Ad opera ultimata, la capacità installata (comprendente le due linee, la nuova e la storica) sarà di oltre 400 treni al giorno, di cui l'80% merci, con un sensibile accorciamento dei tempi di viaggio attraverso la nuova linea.

Gli interventi in programma sui 3 corridoi di attraversamento delle Alpi, del San Gottardo del Loetschberg e del Brennero, sono destinati a modificare profondamente le potenzialità della linea ferroviaria per le merci e per le persone lungo la direttrice Nord-Sud, consentendo alle principali imprese ferroviarie pubbliche e private di aumentare in modo molto significativo l'offerta e la qualità dei trasporti nei collegamenti fra l'Italia e

² Diventeranno circa 2h e 40min con il completamento delle gallerie "Ceneri" (vicino a Lugano) e "Zimmerberg" (vicino a Zurigo)

³ Nella fase attuale a doppia canna per un terzo della tratta, a singola canna per i restanti due terzi.

la Germania (e i Paesi scandinavi) attraverso la Svizzera e l'Austria, con tempi di percorrenza competitivi rispetto ad altre modalità di trasporto.

Sul versante francese, il progetto di **potenziamento della Torino-Lione attraverso il Frejus** è in una fase di discussione tra governo italiano, enti locali ed organizzazioni dei cittadini in relazione alla scelta del tracciato interessato in territorio italiano. Nella situazione attuale, il transito dei treni merci, pur significativo in termini assoluti, presenta dei limiti di sviluppo rappresentati dalla pendenza della linea storica che non consente il transito a treni pesanti se non utilizzando la doppia o tripla trazione, con costi decisamente superiori rispetto a modalità di trasporto alternative.

Una volta terminata l'attuale fase di studio del tracciato, se il progetto decolla, si potrà contare per tutti i collegamenti est-ovest (verso Francia, Gran Bretagna e Paesi Iberici) su un notevole incremento della capacità ferroviaria attuale (più che raddoppiata), una significativa riduzione dei costi di produzione del servizio e un notevole miglioramento della qualità del servizio offerto.

Al contrario, in assenza di interventi di potenziamento della linea attuale, l'offerta, i costi e la qualità del trasporto ferroviario non potranno migliorare significativamente.

Tuttavia già oggi qualche elemento di novità nello scenario infrastrutturale attuale si è di recente determinato e **sarebbe opportuno mettere in campo gli idonei incentivi per favorire comportamenti convergenti degli operatori in linea con il nuovo scenario.**

Le rotte di penetrazione dei treni internazionali di combinato, infatti, si sono storicamente attestate su **terminali posti nella gronda Nord** del nostro Paese (essenzialmente Novara, Busto e Verona), sia per ragioni storiche sia per inadeguate dotazioni infrastrutturali delle linee ferroviarie più meridionali del nostro Paese.

Oggi, anche in presenza di nuova capacità infrastrutturale di qualità resa disponibile nel nostro Paese, i comportamenti degli operatori risentono ancora delle eredità storiche che, a questo punto, possono e devono essere messe in discussione, al fine di rendere effettivamente fruibile tale nuova capacità: gli investimenti infrastrutturali sulla rete ferroviaria che sono recentemente giunti a completamento in Italia dovrebbero spingere ad **operare treni internazionali spostando il baricentro degli arrivi e delle partenze verso la parte terminale della pianura padana**, per utilizzare al meglio le massime

portate in termini di peso e di lunghezza dei treni. Nel concreto, nella definizione di possibili incentivi a sostegno della intermodalità in Italia **andrebbero individuati strumenti per favorire una maggiore penetrazione dei treni internazionali intermodali sul territorio nazionale**, almeno sino a quando i comportamenti degli operatori stessi non terranno conto delle modificazioni infrastrutturali che si sono determinate, e che sono costate ingenti risorse finanziarie alla collettività nazionale.

La ridefinizione delle basi operative di attestazione dei traffici da parte degli operatori intermodali richiede **trasformazioni nell’assetto dell’organizzazione e dei servizi** che meritano di essere tenute nel conto per sfruttare appieno una nuova capacità disponibile di infrastrutture di standard europeo che intanto sono state messe in esercizio (si pensi al raddoppio ormai operativo della Verona – Bologna).

3.2. Trasporto combinato terrestre nazionale. Tale traffico si basa su **due distinti filoni che hanno nella pianura padana il proprio fulcro comune.**

La prima matrice è legata al **rilancio sulle rotte nazionali** (verso il centro e il sud del Paese) delle prima citate relazioni internazionali di traffico combinato terrestre (parzialmente anche di intermodale marittimo di traffici provenienti dai porti del nord-Europa).

Il secondo filone di traffici di combinato terrestre è legato al **trasporto di merci principalmente dalle aree di produzione del nord-Italia ai mercati di distribuzione e consumo finali del centro e del sud (e delle isole).**

In entrambi i casi l’origine dei trasporti è individuabile essenzialmente nella pianura padana; le caratteristiche geografiche della localizzazione, da un lato, degli hub di smistamento dei flussi provenienti dal nord-Europa e, dall’altro, dei nostri principali insediamenti produttivi del nord-Italia, fa sì che **le tratte non inferiori a 500-600 km, potenzialmente servibili dalla ferrovia, riguardino soprattutto i collegamenti tra l’area padana e le regioni meridionali e le isole.**

Le caratteristiche infrastrutturali di tali collegamenti ferroviari in relazione alla portata lorda trainabile e per asse nonché alla lunghezza dei binari di scambio (modulo ferroviario) costringono alla formazione di **treni di portata e lunghezza inferiore a quella consentita in altri Paesi europei** (in generale in Italia si attestano sulle 1.100 tonnellate e 550 metri), che trova il suo limite maggiore in Sicilia, dove (per gli ulteriori

vincoli legati alle operazioni di traghettamento su nave dei treni nel passaggio dello Stretto di Messina), i convogli ferroviari non possono superare i 400 metri di lunghezza.

La forte concorrenza del mezzo su gomma, presente in modo molto significativo su questo segmento di mercato (trasporto di contenitori e casse mobili), **sia con il “tutto-strada” che con lo “strada-mare”** (soluzione entrambe sovvenzionate dallo Stato), ha storicamente portato alla determinazione di tariffe ferroviarie molto basse rispetto agli attuali costi di produzione del servizio, rese possibili negli anni passati anche da un contributo statale dedicato al traffico combinato su ferro.

Un ulteriore elemento di criticità è rappresentato dalla necessità di una doppia rottura di carico, dovuta alla terminalizzazione su gomma all'inizio ed alla fine della tratta ferroviaria ("camion-ferrovia-camion"), a fronte dell'unica rottura presente nel caso del traffico originato dai porti ("nave-ferrovia").

3.3 Trasporto intermodale marittimo: riguarda il trasporto di container marittimi tra i porti italiani e i principali mercati nazionali di origine/destinazione tendenzialmente interporti, retroporti e piattaforme logistiche.

Nel complesso l'insieme dei porti italiani, che ha beneficiato dell'esponentiale incremento dei flussi intercontinentali di container registrato negli ultimi anni (prima della crisi del 2009), movimentata mediamente (a parte il 2009) circa 10 milioni di teus all'anno con una netta prevalenza dell'importazione rispetto all'esportazione. **Nell'import (traffici di container carichi dai porti all'entroterra) la parte predominante dei traffici è movimentata dalla modalità stradale, mentre il traffico ferroviario di container vede la prevalenza di traffici di esportazione** (i traffici in import sono essenzialmente riposizionamenti di vuoti dai porti all'entroterra).

Nel recente passato, particolarmente a fronte degli aumentati scambi commerciali con il continente asiatico, tale tipo di traffico ha registrato notevoli, continui incrementi: i flussi di traffico merce (provenienti dal far East, dalle Americhe o dal Nord Africa) transitano dai nostri porti e si diramano sul territorio nazionale (in senso opposto per i traffici di esportazione di prodotti finiti nazionali) su tratte relativamente brevi che possono variare da 100 a 300 km.

Tuttavia oggi la componente di gran lunga più significativa del citato incremento di traffici di container con il far-east è intercettato dai porti del nord Europa e da quelli del Mediterraneo occidentale (Spagna). Tale realtà di fatto, se opportunamente gestita dal sistema Paese Italia, rappresenta di fatto un ulteriore potenziale e prezioso serbatoio di sviluppo per il traffico intermodale marittimo nazionale e internazionale sulla direzione sud-nord: tale prospettiva sarebbe legata alla **possibilità di intercettare nei porti italiani merce destinata ai porti del nord Europa e della Spagna ed indirizzarla via ferro, attraverso il nostro Paese, alle destinazioni dei mercati finali dell'Europa centro-occidentale** (producendo così un benefico bilanciamento nella direzione Italia-estero dei flussi internazionali).

Un'ulteriore sentita esigenza dell'intermodalità marittima è di **aumentare la quota ferroviaria in ambito importazioni** (dai nostri porti verso l'entroterra), **a scapito della modalità stradale**. In questo caso **la difficoltà è costituita dal sistema di sostegni statali in vigore per l'autotrasporto** (che si riflette, insieme alla strutturale maggiore flessibilità del mezzo autostradale, sul prezzo al cliente finale) **e dalli inefficienze infrastrutturali ed organizzative delle principali aree portuali italiane**.

Una considerazione trasversale a tutte le tipologie di servizio descritte è rappresentata dalla consapevolezza che cambi e progressi tecnologici possono rendere interessante il trasporto combinato anche per tratte ferroviarie medio-brevi, con ciò aprendo la modalità intermodale e combinato a volumi potenzialmente molto alti.

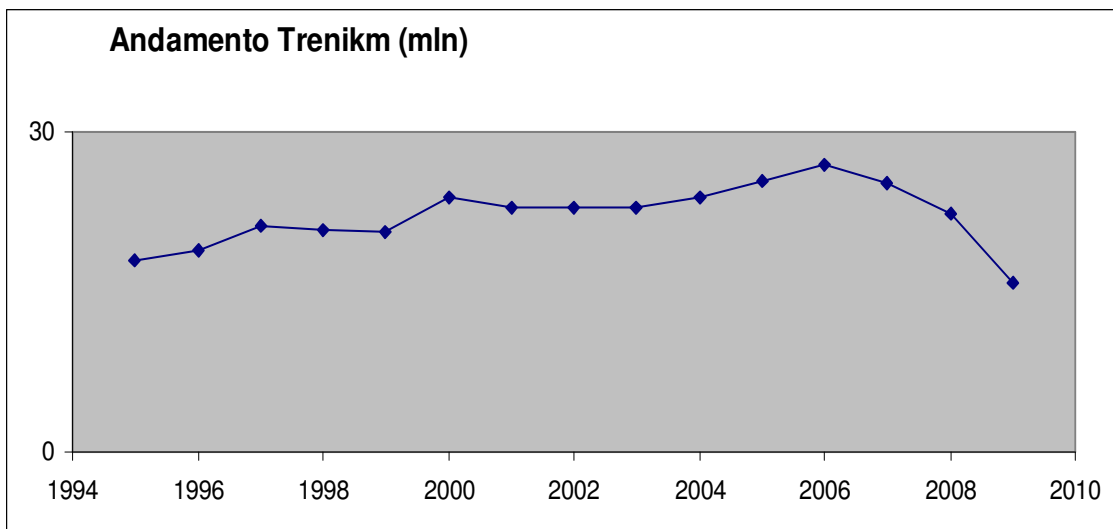
4. Perché è necessario sostenere il trasporto intermodale e combinato?

Il sovrapporsi delle criticità e dei punti di debolezza che oggi appesantiscono il trasporto intermodale e combinato e che saranno evidenziati nel seguito dello studio, ha reso storicamente il trasporto intermodale, in Italia, poco competitivo, generando una serie di occasioni mancate in termini di:

- a. *ambiente e sicurezza* (congestione della rete auto-stradale, dei transiti frontaliere e dei varchi portuali, normalmente posizionati nelle aree urbane, con i relativi pesanti riflessi in termini di sicurezza);
- b. *risparmio energetico* (i fenomeni di cronica congestione citati, oltre a disottimizzare la catena produttiva del trasporto delle merci, producono un notevole spreco della risorsa petrolifera);
- c. *gateway* (incapacità dell'Italia di sfruttare la naturale posizione geografica quale punto di entrata delle merci destinate al centro Europa);
- d. *capacità di trasporto della rete nazionale* (un maggior utilizzo del treno è indispensabile per creare una maggiore capacità nel trasporto terrestre);
- e. *sinergia tra le diverse modalità di trasporto* (specializzazione del trasporto per classi di distanza e tipologia di merci trasportate);
- f. *operatività degli scali ferroviari* (orari di apertura, efficienza operativa, celerità delle operazioni di scarico e carico).

L'urgenza e l'importanza di un sostegno al traffico intermodale e combinato su ferrovia si evidenzia in modo immediato e drammatico se si analizza l'andamento della produzione ferroviaria nazionale (di tutti gli operatori) relativa a tale tipologia di traffico negli ultimi anni (si veda il grafico in fig.1).

Fig.1. L'andamento in Italia della produzione ferroviaria di traffico intermodale e combinato.



Il dato più significativo che rivela l'assoluta impossibilità di assecondare una soluzione inerziale è il crollo della produzione nazionale del complesso degli operatori (di oltre il 40%) tra il 2006 (ultimo anno di applicazione degli incentivi ex lege 166) e la previsione di chiusura del 2009 (si passa da 27 milioni di treni*km del 2006 a 16 milioni previsti nel 2009).

5. Azioni di sostegno e sviluppo del settore intermodale/combinato negli altri Paesi UE (per esigenze di ambiente ed energia).

Di seguito vengono indicati i principali interventi di sviluppo degli altri Paesi allo scopo di contrastare il continuo aumento dei prezzi petroliferi e ridurre le emissioni dei gas serra.

Austria: è previsto **un contributo di 24 Mln€** (fino al 2014) per acquisto di tecnologie innovative, sistemi ed attrezzature e realizzazione di studi di fattibilità **volti allo sviluppo del trasporto combinato**, oltre ad una storica politica disincentivante all'autotrasporto che spinge le merci verso la ferrovia (autostrada viaggiante)

Belgio: è stata prorogata la precedente decisione Commissione Europea per **incentivi di 25 Mln€ annui** (in 4 anni) per contributi in conto esercizio per gli operatori di trasporto ferroviario merci (con distanza ferroviaria minima 51 km) **ed incentivi finalizzati all'avvio di nuovi servizi di trasporto combinato Internazionale.**

Sono previsti inoltre **ulteriori incentivi al trasporto merci alternativo alla modalità stradale di 3,5 Mln€ annui** (in 6 anni), per finanziamenti all'acquisto di terreni, attrezzature e sviluppo infrastrutture e impianti destinati al trashipment oltre a incentivi per il trasporto di container per via navigabile.

Francia: sono stati **prolungati gli aiuti di Stato al trasporto combinato di 40 Mln€ annui** per il periodo 2008-2012. Inoltre il Ministro per l'Ambiente ha presentato nel settembre 2009 un piano di sviluppo del traffico merci ad alta velocità su ferrovia

attraverso il collegamento di aeroporti e porti favorendo così il trasporto combinato anche su breve tragitto.

La tariffa di accesso all'infrastruttura ferroviaria è stata ridotta per i treni merci ed è prevista una carbon tax a partire dal 2011.

Sono infine stati stanziati **7 Mld€ per il periodo 2009-2015, in gran parte destinati al traffico ferroviario delle merci** per l'ammodernamento della rete infrastrutturale, la creazione di nuovi snodi attorno ai grandi centri urbani di Lione, Nimes e Montpellier e il miglioramento del servizio nei porti francesi.

Svizzera (si veda nota allegata alla fine del documento); viene riconosciuta una duplice forma di contributo: **una quota variabile per ogni treno intermodale in transito sul suolo elvetico** (in funzione della nazione di destino, per il 2010 sono previsti contributi tra 850 e 2000 euro a treno) e **un'ulteriore quota fissa di euro 90 per ogni unità di carico trasportata su ferro ed assimilabile ad un autoarticolato stradale**. **L'ammontare totale degli incentivi previsti dal governo svizzero per il 2010 è di circa 160 milioni di euro.**

Germania: è previsto **un contributo di 115 Mln€ annui** (fino al 2011) per la costruzione ed estensione dei Terminal ed acquisto di attrezzature per transhipment.

Polonia: è previsto **un contributo di 111,6 Mln€** (fino al 2015) per la costruzione di centri e terminali logistici ed acquisto di attrezzature in genere.

Repubblica Ceca: è previsto **un contributo di 40 Mln€** (in 5 anni) per la **graduale realizzazione dell'interoperabilità tra i sistemi ferroviari nazionali e quelli dei Paesi limitrofi** nonché tra gli operatori ferroviari. Inoltre è previsto un ulteriore contributo a favore della riduzione dell'impatto ambientale del trasporto ferroviario e dell'aumento della qualità in termini di sicurezza (diminuzione numero di incidenti).

Gran Bretagna: è previsto **un contributo di 19 Mln€** (in 5 anni) **per incentivi al trasporto merci alternativo alla modalità stradale**, incluso trasporto ferroviario combinato.

Ungheria. E' previsto un contributo di **12 Mln€ (periodo 2008-2011) per incentivi all'autostrada viaggiante** tra la città ungherese Szeged e Wels (Austria).

6. Aree di criticità e relative proposte di intervento.

Prima di analizzare nel concreto le aree di criticità del trasporto intermodale e combinato in Italia e di ipotizzare e proporre una corretta strategia di intervento in materia di aiuti a tale modalità di trasporto, è necessario precisare che:

- 1) qualsiasi intervento in materia di trasporto intermodale/combinato non può prescindere dalle caratteristiche strutturali di tale tipologia di servizio che implica **il raggiungimento di elevati volumi e frequenza di inoltro** quale condizione per la sostenibilità commerciale ed economica del servizio stesso;
- 2) in contesti sempre più competitivi sarà importante da parte delle imprese ferroviarie **garantire un servizio qualitativamente accettabile** in termini di puntualità, qualità, sicurezza del trasporto, celerità delle operazioni di scarico e carico dei convogli ferroviari, flessibilità e affidabilità, fattori per i quali il mercato richiede livelli sempre più elevati con sempre minor margine di negoziabilità.

6.1. Criticità.

Il traffico internazionale combinato terrestre nel nostro Paese, come detto, nei fatti è stato finora l'anello terminale delle relazioni internazionali nel segmento terrestre (per tratti di cortissimo e corto raggio sul territorio italiano), con rilanci verso il centro-sud del Paese. Risultando tale traffico pesantemente sbilanciato nella direzione nord-sud, occorre **puntare a creare i presupposti per favorire l'incremento delle esportazioni delle merci su ferro verso i Paesi europei e comunque per favorire trasporti combinati da sud verso il nord.**

L'insieme dei successivi inoltri nazionali (che di fatto è rappresentato dal **combinato nazionale terrestre**), rappresentando il settore più a rischio concorrenza da parte delle modalità stradale e marittima (oggi entrambe adeguatamente sovvenzionate da contributi statali), risulta essere l'area di maggiore criticità e necessita pertanto degli interventi più significativi al fine di **riequilibrare l'assetto concorrenziale tra le varie modalità di trasporto**.

Nella intermodalità marittima, si sono realizzati servizi solo dai porti italiani agli inland interni nazionali, o dai porti del Nord Europa verso alcuni terminal del Nord Italia: come detto è ormai indispensabile **stimolare una internazionalizzazione della portualità nazionale**, che sarebbe funzionale a catturare quote di traffico destinate al nostro Paese ed oggi servite da altri sistemi portuali (del Mediterraneo e del nord-Europa).

Per tali motivazioni è innanzitutto necessario un **ridisegno in logica sistemica dell'offerta dei servizi intermodali**, per ricostruire una maglia di relazioni adeguata per i collegamenti tra una selezione di porti strategici e la rete dei principali inland terminal, oltretutto con le principali direttrici internazionali di collegamento con il centro Europa.

Nell'ambito, poi, delle criticità registrabili oggi nel settore delle **attività terminalistiche**, è da annoverare l'esigenza sempre più avvertita dal mercato di **servizi accessori alla trazione ferroviaria**, gestiti in modo integrato all'interno degli interporti e dei terminal: in particolare manovre ed handling, ma anche trasbordo della merce, stoccaggio, riparazione corrente di casse mobili e container.

Il fattore critico di successo per il sistema degli MTO sarà dunque sempre più rappresentato dalla creazione di una serie di **piattaforme**, attrezzate ed adeguate sia in termini di servizi competitivi sia in termini di soluzioni tecnologiche, **per una efficiente gestione delle operazioni terminali**, offerte a tutti gli operatori a pari condizioni di trattamento in funzione dei volumi delle prestazioni richieste, avendo un interlocutore unico capace di assicurare il miglior svolgimento delle operazioni terminali, spesso così strategiche per la qualità complessiva del servizio offerto alla clientela finale.

6.2. *Ambito e modalità di intervento.*

L'esame delle aree di criticità rilevate nei vari ambiti attività del settore dei trasporti intermodale e combinato suggerisce quindi **logiche pragmatiche di breve termine**, che si affianchino alle strategie di lungo termine sulle grandi opere infrastrutturali, in modo da favorire il **rafforzamento immediato nel grado di integrazione tra il trasporto marittimo, stradale e ferroviario e lo sviluppo dell'interoperabilità della componente materiale rotabile tra le diverse reti ferroviarie.**

In base alle criticità evidenziate, gli ambiti di intervento possono essere individuati in particolare nella vezione ferroviaria, nelle aree portuali, negli inland terminal e nella disponibilità di materiale rotabile.

6.2.1. Per quanto riguarda la **vezione ferroviaria**, accanto ed in contrapposizione alla teorica individuazione del punto di forza del trasporto intermodale e combinato nel fatto di rappresentare una tecnica di inoltro capace di coniugare la naturale vocazione della vezione ferroviaria nelle lunghe percorrenze e la capacità del modo "strada" di essere flessibile e capillare nella penetrazione sul territorio, occorre registrare un duplice ordine di criticità.

La prima connessa all'esistenza di **costi di produzione elevati** (con ovvi riflessi sul livello del prezzo del servizio al cliente finale), collegata da ultimo all'attuale inadeguatezza della rete, degli scali ferroviari e dei lay-out di questi ultimi.

In secondo luogo, lato mercato, esiste di fatto **un'alterazione delle regole di concorrenza con uno sbilanciamento a favore delle modalità stradale e navale** che deve essere urgentemente sanata con una qualche forma di contribuzione pubblica.

In ogni caso qualunque **forma di contributo deve essere erogata direttamente all'operatore (industriale o aggregatore)** alla cui sfera decisionale è legata la scelta della modalità di inoltro della merce e deve essere commisurata al livello del transfer modale verso la modalità ferroviaria.

6.2.2 Per quanto riguarda le **aree portuali**, l'elemento di maggiore debolezza della ferrovia rispetto ad altre modalità di trasporto come la gomma è rappresentato, nell'ambito dei collegamenti con la rete ferroviaria, dalla scarsa efficienza nei **tempi e nei costi delle manovre portuali**. **Le principali cause di tale criticità sono da ricercarsi in:**

- 1) la scarsa capacità operativa degli scali in tema di programmazione e realizzazione delle opere portuali;
- 2) una infrastruttura ferroviaria portuale antiquata che genera costi e tempi non più accettabili dal mercato;
- 3) l'assenza nella maggior parte degli scali portuali italiani di fasci di binari di lunghezza tale da consentire la formazione di treni sufficientemente lunghi o almeno coerenti con le lunghezze massime consentite dai binari della rete ferroviaria;
- 4) lo scarso coordinamento tra tutti gli attori operanti in ambito portuale (terminalista, dogana, Guardia di Finanza, operatore di manovra, Autorità Portuale);
- 5) la frammentazione delle manovre ferroviarie portuali in termini di responsabilità, controllo ed efficienza ed il non adeguamento delle tratte di raccordo (per permettere una più rapida ed efficiente immissione dei treni sulla rete ferroviaria),
- 6) il mancato coordinamento tra i vari MTO per un più efficiente sfruttamento della capacità di saturazione del carico treno con evidenti ripercussioni sui costi e tariffe;
- 7) le lunghe attese per carico e scarico delle merci.

La politica di rilancio dei porti deve, pertanto, muovere prioritariamente dalla rimozione delle sopra ricordate criticità che rendono meno competitiva la portualità italiana, ma deve anche tener conto dell'esigenza di riconfigurare un disegno strategico complessivo che consenta ad **un selezionato numero di porti del nostro Paese di “fare sistema”, di acquisire la “massa critica” necessaria a fronteggiare un mercato in rapida evoluzione** e la concorrenza sempre più agguerrita degli scali marittimi dell'area

mediterranea e del nord-Europa. Va sottolineato che risulta andare in questa direzione il disegno di legge allo studio da parte del Governo che punta in sintesi a riattivare il processo di infrastrutturazione, completando il processo di autonomia finanziaria delle autorità portuali e rendendo più efficienti i servizi resi dai porti.

Si ritiene, tuttavia, che **andrebbe maggiormente valorizzata, in tale provvedimento, una logica di sistema infrastrutturale nel suo insieme**, che veda la rete dei porti veramente strategici dialogare con gli interporti e con le piattaforme strategiche, in modo tale da articolare una maglia di collegamenti con caratteristiche e standard europei. Sarebbe davvero auspicabile che **l'approccio della politica dei trasporti fosse non più settoriale** (strada versus ferrovia o mare, porti versus interporti), **ma cominci ad essere coerente con la visione della Unione Europea, che sta andando verso una logica di corridoio di traffico, inteso come sistema di linee, infrastrutture e punti terminali connessi ed innervati secondo una concezione integrata.**

Va ricordata infine la sempre **maggiore aspirazione da parte degli operatori**, al fine di superare il complesso delle citate criticità, **ad autoprodursi il servizio di manovra nelle aree portuali stesse.**

6.2.3 Per quanto riguarda lo sviluppo di **inland terminal** la costruzione di una rete strategica di collegamenti tra interporti, porti e terminal intermodali, mediante la identificazione di servizi ferroviari di elevata qualità e frequenza, diventa ormai una priorità, considerata l'evoluzione della politica dei trasporti europei, che ormai ragiona per corridoi prioritari, come testimonia la proposta di direttiva UE presentata alla fine del 2008.

Se l'Italia è stata certamente un Paese antesignano nella creazione del concetto stesso di interporto, **oggi registriamo una rincorsa inutile a costruire nuove infrastrutture interportuali** che non hanno la sufficiente massa critica, mentre il tema vero è quello di potenziare la rete degli Interporti primari per collegarla all'Europa.

Ad oggi invece sono radi e rari i collegamenti tra interporti nazionali e tra interporti italiani e grandi piattaforme logistiche europee, indispensabili per poter poi connettere la rete dei servizi nazionali con il network comunitario.

7. Articolazione delle forme di sostegno in relazione alla criticità della vezione ferroviaria.

Come già accaduto in altri paesi europei, per essere efficaci le misure di sostegno previste devono essere accompagnate anche da **parallele e coerenti misure di regolazione del trasporto stradale, volte a favorire politiche di sostenibilità ambientale e ridistribuire in modo più equilibrato i costi esterni del trasporto** a chi effettivamente li genera, ed in definitiva ad incentivare in tal modo il trasferimento modale, secondo una strategia unitaria e coerente dell'intera politica dei trasporti, da applicarsi possibilmente in un quadro temporale ben definito.

In relazione alle possibili forme di calcolo del contributo se ne propone una tipologia analoga a quella utilizzata in Svizzera, che prevede l'erogazione dello **stesso in relazione alla singola unita di carico trasportata, UTI** (sia container che cassa mobile, delle varie misure previste) e la suddivisione in due quote:

- **una quota fissa**, correlata ad ogni UTI sottratta al trasporto su gomma ed indirizzata a quello su ferro, (modulato in base alla diversa lunghezza della UTI stessa), il cui rationale è di contribuire ad un parziale bilanciamento dei costi fissi del trasporto;
- **una quota variabile**, legata alla percorrenza della UTI stessa in territorio nazionale, come forma di sostegno alla parte variabile dei costi del trasporto stesso.

Di seguito analizziamo le varie forme possibili di sostegno per le tre tipologie di traffico prevalente.

7.1 Traffico internazionale combinato terrestre.

In relazione alla tariffa, l'aspetto più importante è rappresentato dal fatto che tali traffici hanno già beneficiato degli aiuti previsti dalla normativa in vigore nello Stato di provenienza o di transito; proprio a seguito di ciò, ed in considerazione dell'attuale, modesta, estensione del percorso effettuato nel nostro paese, tale

tipologia di traffico non giustificherebbe, nell'attuale configurazione dei traffici, l'erogazione di specifici contributi. Andrebbe, invece, **incentivata la prosecuzione di questi servizi internazionali spostando verso sud** quanto più è possibile il baricentro degli arrivi e delle partenze, **per poter sfruttare la nuova capacità infrastrutturale** di buona qualità che si è determinata per effetto della entrata in esercizio di importanti investimenti nazionali sulla rete ferroviaria italiana (in particolare il raddoppio della Bologna-Verona).

Altro tema sul quale concentrare l'attenzione delle politiche dei trasporti per l'intermodalità riguarda **i traffici in partenza dal nostro Paese, per incentivare i quali va studiato un percorso ad hoc** (legandolo in qualche modo all'esigenza al tempo stesso di incentivare le esportazioni, di decongestionare i transiti autostradali e di combattere l'inquinamento delle valli alpine).

7.2. Traffico nazionale terrestre.

L'insieme dei fattori critici in precedenza indicati (forte concorrenza del mezzo su gomma nel trasporto di contenitori e casse mobili e doppia rottura di carico, "camion-ferrovia-camion", dovuta alla terminalizzazione su gomma all'inizio ed alla fine della tratta ferroviaria), contribuisce ad ampliare la dimensione della forbice fra i costi efficienti di produzione (del servizio ferroviario e di quelli ad esso collegati, terminalizzazione stradale e tiri gru nei terminali di partenza e di arrivo del carico) e le tariffe che l'operatore ferroviario è in grado di applicare al cliente, tenendo conto della concorrenza del "tutto - strada".

Ciò implica la definizione di **un contributo piuttosto significativo, necessario per raggiungere un livello di copertura dei costi da considerarsi accettabile nel medio-lungo periodo, che potrebbe essere articolato in relazione alle percorrenze delle UTI (casse mobili) relative a nuovi traffici (o ad incrementi di frequenza di traffici esistenti) indirizzati alla modalità ferroviaria anziché alle altre.**

Il sostegno alla produzione di tale tipologia di servizio assume un particolare peso nel contesto italiano, caratterizzato, come ampiamente noto, dalla presenza

di sistemi produttivi formati da piccole e medie imprese (PMI) e distretti industriali, abituati a vendere i propri prodotti franco-fabbrica e ad affidare i servizi logistici e di trasporto a soggetti terzi, stabiliti dall'acquirente.

In presenza di un'offerta più competitiva dei servizi di trasporto su ferro, il "tutto-strada" come mezzo di trasporto attualmente più utilizzato potrebbe essere sostituito da soluzioni organizzative più articolate ed ottimizzate che prevedano anche l'uso del treno, almeno sulle tratte più lunghe e/o più trafficate, dove oggi sono più evidenti le conseguenze negative legate all'utilizzo eccessivo del mezzo stradale.

Gli esempi più noti riguardano la direttrice Nord-Sud da Napoli a Milano e quella Est-Ovest di attraversamento della pianura Padana che interessano le regioni più industrializzate del paese; proprio su tali direttrici, l'entrata in funzione delle nuove linee ad alta velocità/capacità tra Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli già oggi consente parzialmente, e dal Dicembre 2009 in modo definitivo, di incrementare in modo molto significativo il numero di tracce disponibili sulla linea storica.

L'erogazione di aiuti indirizzati al trasporto combinato ed a quello intermodale (sempre conferiti direttamente al proprietario o aggregatore delle merci per la sua “scelta ferroviaria”) potrebbe trovare un molteplice razionale da parte dello Stato nell'intento di favorire il riequilibrio modale, migliorare “la salute ambientale”, ridurre l'incidentalità, aumentare la sicurezza e promuovere un maggior utilizzo della capacità ferroviaria resa disponibile dal consistente investimento pubblico nelle nuove linee.

7.3. Traffico internazionale marittimo.

Come visto gli elementi che determinano livelli eccessivi di costo per tale tipo di traffico sono rappresentati da criticità infrastrutturali soprattutto nelle aree portuali che comportano la disponibilità di treni più corti (meno performanti in termini di peso trasportato e più costosi) rispetto a quelli effettuati in ambito internazionale, il che comporta nella situazione attuale, che **la tariffa applicata**

consente un recupero solo parziale dei costi sostenuti (rispetto alla modalità concorrente del "tutto-strada").

La rimozione dei citati vincoli infrastrutturali e la regolazione delle diseconomie organizzative nei rapporti tra i vari soggetti coinvolti nelle attività portuali, potrebbero consentire al trasporto intermodale di competere con altre modalità di trasporto nelle stesse condizioni che si realizzano nei porti del nord Europa.

Fino alla realizzazione degli interventi necessari a rimuovere i vincoli descritti si ritiene necessario un aiuto alla gestione che dovrebbe compensare tali diseconomie e potrebbe anche in questo caso essere erogato in relazione alle percorrenze delle UTI (container marittimi) di nuovi traffici (o ad incrementi di frequenza di traffici esistenti) indirizzati alla modalità ferroviaria.

In questo caso, l'utilità di tale intervento non sarebbe rappresentata soltanto dall'incentivo all'uso della ferrovia, ma anche dallo stimolo ad intervenire con maggiore tempestività e decisione sull'assetto attuale delle linee ferroviarie di adduzione ai porti e del lay-out interno alle aree portuali.

Un adeguato sviluppo del segmento ferroviario consentirebbe inoltre di dare ulteriori margini di crescita ai principali porti storici italiani che hanno già raggiunto elevati livelli di congestione nei collegamenti "lato terra" e di **stimolare la cattura di traffici diretti in centro Europa** (e ad oggi sbarcati nei porti del nord Europa) **promuovendo di fatto per il nostro paese il ruolo di piattaforma del Mediterraneo** (finora enunciato solo in termini teorici e retorici) per tutti i traffici provenienti dall'estremo oriente e diretti in Europa. A tal proposito si tenga presente che oggi meno del 5% dei container movimentati nei porti del Nord Italia sono destinati oltre confine.

Il bilancio pubblico collegato ad una qualche forma di erogazione di contributi per tale traffici intermodali di treni internazionali, **oltre al ritorno in termini ambientali e di sicurezza, avrebbe altri due immediati effetti positivi economicamente tangibili** che, da soli, ricompenserebbero ampiamente il "costo" dell'incentivo.

Il primo, diretto, sarebbe determinato **dall'incremento a favore dell'erario dei versamenti di IVA, dazi ed altre imposte relative ai container** destinati in centro Europa che potrebbero essere dirottati sui porti italiani.

Il secondo, indiretto, determinato da un **incremento di movimentazione dei container presso i terminal portuali del Nord Italia (quindi fatturato, imposte, occupazione, indotto)** destinati al centro Europa, oggi in sbarco nei porti del Nord Europa.

Una necessaria considerazione finale valida trasversalmente per tutte le potenziali forme di contributo è che l'identificazione puntuale e precisa dei segmenti di trasporto in merito ai quali è opportuno intervenire, pur considerando le risorse all'intermodalità come un sottoinsieme della contribuzione a sostegno all'autotrasporto, nasce dalla constatazione che **per ottenere il massimo di efficacia del provvedimento in programma sia assolutamente necessario evitare regolamenti di attuazione degli aiuti che prevedano forme di erogazione cosiddette "a pioggia"**, con benefici che tendono a ricadere indistintamente su tutti i segmenti del trasporto combinato e di quello intermodale.

Ciò non consentirebbe di **concentrare le risorse su quei comparti del trasporto che in assenza di un adeguato supporto non potrebbero utilizzare il trasporto ferroviario a livello ottimale.**

8. Alcuni accenni sulle modalità di erogazione dei contributi.

Un aspetto essenziale dell'ipotesi di erogazione di contributi alla intermodalità, è rappresentato dalle modalità di erogazione. Pur non intendendo in questa sede entrare nei particolari su tale tema, si ritiene necessario dare alcune indicazioni in merito agli indirizzi di fondo da perseguire che si ritiene utile proporre.

Va in primo luogo posto l'accento sul fatto che il contributo (erogato al soggetto che sceglie la modalità di trasporto su ferro) si pone come obiettivo **la riduzione del costo**

del trasporto nella tratta ferroviaria e non nell'intero spostamento origine - destinazione della merce, esso quindi non dovrebbe contemplare il costo della tratta (o delle tratte) compiuta tramite mezzi su gomma. **Potrebbe anche essere presa in considerazione l'ipotesi di abbattere il pedaggio di accesso alla rete ferroviaria per i servizi di trasporto combinato**, assegnando maggiori corrispettivi ai gestori della rete ferroviaria, per tener conto delle minori risorse derivanti dall'incasso dei pedaggi nella loro attuale formulazione. Su questa strada si sta muovendo recentemente il governo federale svizzero.

Un ulteriore, importante, elemento è rappresentato dalle modalità di definizione delle tariffe: obiettivo del provvedimento dovrebbe essere quello di favorire l'adozione su tutti i segmenti di mercato identificati in precedenza di **tariffe adeguate al livello dei costi medi prevalenti in imprese ferroviarie efficientate operanti sul mercato senza particolari vincoli di natura "sociale"**; il contributo non può e non deve dunque costituire "un alibi" per la copertura o, peggio, il mantenimento e consolidamento nel tempo, di condizioni di inefficienza e/o di cattiva organizzazione nell'espletamento del servizio di trasporto, né deve rappresentare un vincolo per le imprese ferroviarie a mantenere in vita servizi "sociali" strutturalmente non sostenibili.

Allo scopo si è provveduto ad individuare step differenti di contribuzione che riflettano interventi nel breve e nel lungo periodo.

Per il breve periodo **l'aiuto previsto dovrebbe avere una durata temporanea di 18-24 mesi e contenere un sistema a degressività temporale per abituare gradualmente i clienti al prezzo corretto di mercato** che deve essere pagato per la soluzione intermodale.

La natura degli aiuti dovrebbe altresì inglobare **un approccio che tenda a favorire gli investimenti in nuovo materiale rotabile** quali locomotori, nolo locomotori comprensivi dei costi manutentivi ed in generale in prodotti e/o assetti organizzativi e manageriali innovativi.

La gestione degli aiuti dovrebbe basarsi su procedure di accertamento delle condizioni di finanziabilità ispirate da **criteri il più possibile semplici, ed il finanziamento della legge dovrebbe prevedere meccanismi di attuazione basati sul massimo di linearità e trasparenza, in modo da consentire una automatica replicabilità delle norme di**

allocazione delle risorse nel passaggio da una legge finanziaria all'altra, fino ad esaurimento del programma complessivo.

9. Interventi di lungo periodo

Nell'ambito degli auspicabili finanziamenti di interventi di lungo periodo dovrebbero essere affrontati i seguenti filoni di investimenti:

- **nei “nodi” infrastrutturali**, dando priorità agli interventi relativi a situazioni di maggiore strategicità sia per il traffico nazionale che per i collegamenti internazionali,
- **in tecnologie innovative in ambito terminalistico nazionale**: nuove tecnologie per la gestione e l'ottimizzazione del carico e dello scarico al terminale;
- **in infrastrutture terminalistiche strategiche all'estero** (terminali intermodali nel sud della Germania con la funzione di "banchina retro portuale" dei porti italiani), come già fatto in Italia dai governi svizzeri, austriaci e tedeschi tramite le proprie imprese ferroviarie controllate;
- **in materiale rotabile trainante** di idonea potenza, indispensabile per la realizzazione di migliori condizioni sul piano economico del trasporto intermodale (per consentire la riduzione dei costi di produzione attraverso la formazione di treni in grado di trasportare, anche su tratte internazionali, da 36 a 52 TEU con 25-26 carri per 550-600 metri di lunghezza e peso di 1200-1600 tonnellate);
- **in materiale rotabile trainato** idoneo, carri ribassati, che, date le attuali limitazioni di sagoma su molte tratte nazionali, risulta indispensabile per consentire la creazione di tratte servite dalla modalità intermodale ove oggi ciò è semplicemente non fattibile.

10. Conclusioni.

In conclusione è possibile suddividere le linee di intervento in due direzioni parallele e caratterizzate da diversi ambiti temporali di intervento:

- 1) **il tema di un concreto sostegno all'intermodalità** per il quale va sottolineato con la massima rilevanza il **carattere di estrema urgenza nella assunzione di decisioni da parte del Governo nazionale**. In assenza di immediati incentivi allo sviluppo dell'intermodalità, già operativi per l'inizio del 2010, **siamo in presenza del concreto rischio di una desertificazione dei servizi di trasporto combinato nel nostro Paese**, con un ulteriore gap di competitività per le nostre imprese e per il nostro sistema di mobilità: **tardare ad assumere decisioni rischia di annullare le minime condizioni sul terreno per un reale rilancio dell'intermodalità**.
- 2) **il tema degli investimenti infrastrutturali** di medio-lungo periodo (sia in ambito ferroviario, che terminalistico, che tecnologico, che in materiale rotabile), che impegna un orizzonte temporale più lungo e che, **rivestendo un ruolo più strategico e dovendosi inserire in una logica di sistema Paese, potrebbe beneficiare anche di successivi approfondimenti nell'ambito dei lavori della Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica**.

In relazione al primo filone di intervento può essere utile sapere che **una prima stima dell'ammontare di contributo statale** finalizzato a rendere possibile il ritorno ad un livello di produzione di intermodale e combinato ferroviario (relativo all'intero settore nazionale) confrontabile con quello del 2006 (ultimo anno di erogazione di contributi ex lege 166) **si attesta intorno ai 121 milioni di euro**.

Infine non si ritiene di essere eccessivamente pessimisti nell'affermare che **in assenza di contributi già dal 2010 si possa immaginare un concreto rischio di ulteriore abbattimento della quota di trasporto intermodale e combinato ferroviario in Italia (relativa alla offerta da tutti gli operatori) non inferiore al -30%**, che in termini assoluti si traduce in un passaggio da una produzione complessiva di 27 milioni

di treni km nel 2006 **ad una previsione di circa 11 milioni di treni km nel 2010, pari a circa il 40% del livello di produzione di appena 3 anni fa.**

Allegato 1:

L'esperienza svizzera degli interventi di politica dei trasporti a sostegno dell'intermodalità

Recentemente è stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione degli incentivi al trasporto combinato ed alla intermodalità nella Confederazione Elvetica⁽⁴⁾: si tratta di una buona occasione per riflettere sulla architettura degli strumenti di politica dei trasporti utilizzati per favorire il riequilibrio modale e lo spostamento del traffico dalla soluzione del tutto strada verso l'intermodalità.

E' utile premettere che **il Governo federale svizzero ha avviato, ormai dal 2000, una linea di concreta azione di politica economica tendente a generare lo sviluppo del trasporto combinato, nella consapevolezza che, in assenza di risorse della collettività, lo squilibrio del sistema dei trasporti sarebbe andato ancor di più nella direzione dello sviluppo del trasporto stradale.**

Sin dall'origine infatti, **la finalità del governo elvetico è stata quella di favorire lo sviluppo del trasporto combinato nei transiti alpini**, nella consapevolezza che la posizione geografica della Svizzera come Paese essenzialmente di transito imponeva una azione concreta di sostegno finanziario alle soluzioni alternative rispetto al tutto gomma.

⁴ Confédération suisse, "Bidding procedure for combined transport in 2010", Bern, september 2009

Tale ferma determinazione si riscontra nel **rilevante livello di risorse finanziarie statali che il Governo federale svizzero mette a disposizione degli operatori intermodali: per il 2010 vengono messi a gara incentivi per 130 milioni di euro.**

Un secondo significativo elemento in tal senso è da riscontrarsi nella novità sostanziale rispetto agli anni precedenti introdotta nel bando di gara per il prossimo anno: **dal primo gennaio 2010 il margine di contribuzione pagato dal trasporto merci come parte del pedaggio di accesso alla infrastruttura ferroviaria cesserà.**

Con la cessazione di questa fonte di ricavo, il governo ha contestualmente deciso di incrementare i contributi pubblici ai gestori della infrastruttura, in misura di 40 milioni di franchi svizzeri (poco meno di 27 milioni di euro). Per tale ragione, non è ammessa più al contributo per il trasporto combinato, come nel passato, la voce del pedaggio di accesso alla infrastruttura: in tal modo le imprese ferroviarie pagheranno, per l'accesso alla rete di un treno combinato, 0,0015 franchi svizzeri per tonnellata/km.

Se si sommano i due valori in gioco, quindi, **i contributi complessivi che il governo federale svizzero destina annualmente allo sviluppo del trasporto combinato sono pari a 157 milioni di euro.**

In definitiva, al fine di poter comparare gli effetti della politica dei trasporti, **il governo svizzero, in un Paese di minore dimensione rispetto ad una media regione italiana, destina alla intermodalità un terzo dei sussidi che il governo italiano destina invece al finanziamento dell'autotrasporto.**

Soprattutto a ciò è da collegare le conseguenze in termini di ripartizione modale tra i due Paesi.

Nel bando di gara per gli incentivi 2010 al trasporto combinato, viene definito, per i trasporti transalpini non accompagnati, **un massimale di incentivo per ogni unità di carico, che è pari a 90 euro per consegna**, per tutti i trasporti intermodali che, provenienti da Olanda, Francia, UK, Belgio, Lussemburgo, Scandinavia, Germania e Svizzera sono destinati all'Italia.

Viene stabilito, sempre per il trasporto intermodale non accompagnato, un sussidio massimo per treno, pari a:

- 1940 euro per le relazioni tra Italia e Sud Germania-Svizzera;
- 1650 euro per le relazioni tra Italia e UK, Belgio e Lussemburgo;

- 1600 euro per le relazioni tra Italia e le regioni tedesche del Reno, della Ruhr e del Meno
- 1540 euro per le relazioni tra Italia e Scandinavia e Germania del Nord
- 1420 euro per le relazioni tra Italia e Francia
- 850 euro per le relazioni tra Italia ed Olanda.

Per i trasporti non transalpini di unità di carico sono stabiliti sussidi di importo inferiore, composti da un contributo fisso e da un contributo chilometrico: il contributo fisso è pari a 15 franchi svizzeri per il traffico domestico ed a 24 franchi svizzeri per le merci in import-export, mentre il contributo chilometrico è pari a 0,5 franchi svizzeri per ogni consegna chilometro viaggiante in Svizzera. Per queste tipologie di sussidio è fissato un massimale, pari a 80 franchi svizzeri ad unità di carico per il traffico interno ed a 89 franchi svizzeri per il traffico di import export.

Nel caso di trasporti combinati non accompagnati non transalpini che riguardino il collegamenti tra due siti privati e che non hanno una origine o una destinazione per mare o per gomma non è previsto alcun sussidio.

Al fine di poter concorrere alla assegnazione dei contributi, **gli operatori devono dare evidenza al governo svizzero del proprio conto economico per ciascun tipo di servizio, evidenziando le proiezioni di ricavi e costi.**

Le domande devono essere presentate entro il 30 novembre 2009, indicando la programmazione dei servizi ferroviari previsti ed il numero di consegne intermodali interessate, evidenziando anche i risultati dell'anno precedente ed esplicitando se tali trasporti godono di altre sovvenzioni pubbliche (ad esempio programmi Marco Polo da parte della Unione Europea).

E' possibile in corso d'anno riprogrammare i servizi, comunicando le variazioni all'ufficio del Governo ogni trimestre, variando anche il conto economico della relazione in funzione degli andamenti effettivi.

Il pagamento del contributo è subordinato dalla compilazione, su base mensile, di un report da parte dell'operatore ammesso al sussidio, nel quale vengano indicate il numero di consegne effettuate; su base trimestrale devono essere comunicati dati sulla qualità del servizio e variazioni sul programma delle effettuazioni dei treni.

I contributi assegnati vengono ridotti in funzione del numero delle effettive consegne effettuate, sino ad una riduzione del 15%. In considerazione della crisi economica in corso, per il 2010, se il numero delle consegne è ridotto tra il 15 ed il 25%, il sussidio per unità di carico o per treno è ridotto del 2%. Per riduzioni di valore maggiore al 25% il sussidio è ridotto del 5%.