



Archivio Hupac

“QUESTE LE RICETTE DEGLI OPERATORI”

Scopriamo assieme le priorità indicate dagli addetti ai lavori per uno sviluppo adeguato dell'intermodalità nel nostro Paese.

di **Alessia Furia**

Di intermodalità si parla tanto di questi tempi. Ma cosa pensa della sua applicazione nel nostro Paese chi, giorno dopo giorno, opera garantendo oppure utilizzando servizi intermodali? Agli addetti ai lavori abbiamo chiesto di indicare le priorità di cui necessita questo settore, al fine di competere ad armi pari non solo con altre modalità di movimentazione delle merci

(in primis l'autotrasporto), ma anche con i diretti competitor del resto dell'Unione Europea. Le risposte le trovate nella nostra inchiesta, dalla quale emerge in particolare la necessità di aggiornare le infrastrutture ferroviarie specie nelle aree del Meridione, oltre all'ineliminabile bisogno di adeguamento della rete intesa sia come linee che come nodi intermodali. Indispensabile viene poi giudicata l'en-

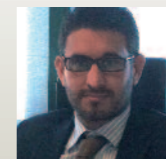
trata in scena di nuovi operatori ferroviari. Sul piano tariffario si chiede una politica più dinamica e attenta alle richieste del mercato, puntando pure a una contrazione delle incombenze burocratiche. Da ultimo si evidenzia l'importanza degli incentivi pubblici al settore, dato lo stato di squilibrio che si presenta del nostro Paese, dove la parte del leone la continua a svolgere l'autotrasporto. ■>



La prima priorità è il miglioramento delle infrastrutture ferroviarie nel Sud Italia. La dorsale adriatica si candida a divenire, nell'ambito della rete ferroviaria nazionale, quella espressamente dedicata al trasporto merci potendo collegare due tra i principali hub di transhipment in ambito mediterraneo, Gioia Tauro e Taranto, con il mercato europeo. Dopo l'adeguamento della galleria di Cattolica per consentire il transito dei container di sagoma high-cube, occorre quindi quanto prima risolvere il collo di bottiglia del raddoppio Termoli-Lesina. La seconda priorità è quella di attivare servizi di collegamento ferroviario diretto tra i porti del Sud Italia (Taranto in particolare) e il Nord Europa. L'utilizzo di hub intermedi, infatti, non consente a tutt'oggi un'offerta competitiva dei servizi intermodali. Infine, la terza priorità è quella di migliorare la performance dell'operatore Trenitalia Cargo. I servizi di shuttle ferroviari sono, infatti, molto spesso bloccati o in ritardo a causa della mancata disponibilità degli operatori di manovra. Inoltre è opportuno migliorare la comunicazione con i clienti del servizio ferroviario, i quali molto spesso non vengono informati di eventuali ritardi. E sarebbe necessario altresì potere offrire tariffe più competitive, il tutto con l'obiettivo di riequilibrare la domanda di trasporto sulla modalità ferroviaria.

“MIGLIORARE LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE DEL SUD ITALIA”

**Charley Dietvorst,
Direttore generale
dell'Interporto di Puglia**



Oggi più che di efficienza si parla di mancata sostenibilità economica dell'intermodalità. Tra le priorità vanno sicuramente segnalati, gli incentivi costanti sull'utilizzo dell'intermodale, in quanto chi fino ad oggi ha fatto investimenti si trova con le attrezzature inutilizzate. È indispensabile una maggior competitività dell'operatore ferroviario Tenitalia Cargo, in particolare sul combinato, che ci propone tariffe fuori mercato rispetto alle altre modalità (strada e mare). Sarebbe infine utile un invito da parte del Governo all'utilizzo del sistema ferroviario e navale direttamente alla committenza, che oggi ha un unico imperativo quello di risparmiare e, purtroppo, risparmio vuol dire spesso l'utilizzo del trasporto su gomma.

“L'INTERMODALITÀ VA SOSTENUTA CON COSTANTI INCENTIVI”

**Giovanni Agrillo,
AD di Esperia
e presidente regionale
FAI Sicilia**



Per rendere più efficiente e competitiva l'intermodalità in Italia consideriamo importanti una politica tariffaria dinamica e attenta alle richieste del mercato, riducendo al minimo le incombenze burocratiche, una vera apertura agli operatori italiani e stranieri e risolvere le problematiche inerenti le capacità di carico spesso inadeguate alle esigenze, le molte tratte a binario unico e mirati interventi infrastrutturali nonché una maggior disponibilità di carri moderni e funzionali. Nel panorama dell'intermodale europeo, i nostri interporti si collocano in posizioni di tutto prestigio; dobbiamo ribadire e migliorare le nostre capacità operative con servizi sempre più di qualità a tutto vantaggio anche dell'occupazione. Il nostro autoporto che nel 2010 ha visto sostare per l'espletamento delle operazioni doganali oltre 130.000 mezzi, può offrire anche un importante servizio intermodale, valore aggiunto alle nostre attività di oggi, ma soprattutto a quelle di domani. Al Terminal Intermodale di Trieste-Ferneti abbiamo appena inaugurato il nuovo raccordo ferroviario che congiunge direttamente il terminal alla vicina stazione di Villa Opicina, permettendoci sia il collegamento con il porto di Trieste sia quello con le reti nazionali e internazionali. Già partito con successo, il servizio da e per la Russia e la Cina.

“UNA POLITICA TARIFFARIA PIÙ DINAMICA E ATTENTA AL MERCATO”

**Giorgio Maranzana,
Presidente del Terminal
Intermodale
di Trieste-Ferneti**



Quel che più necessita la nostra intermodalità è un adeguamento della rete ferroviaria intesa sia come linee che come nodi intermodali. In particolare, considerando gli standard delle ferrovie europee e, soprattutto, gli standard dei grandi progetti ferroviari transalpini (Brennero, Gottardo e Lötschberg), i requisiti basilari delle linee sono dati dalla lunghezza dei treni (700 metri), dai pesi assiali (categoria D4 pari a 22,5 tonnellate per asse) e dalle sagome (PC80) per corrispondere adeguatamente alle moderne esigenze del trasporto combinato. Nella riqualificazione della rete va sottolineata poi la necessità di eliminare i “colli di bottiglia” nelle relazioni con il Centro e Sud Italia. Per quanto concerne i nodi, la priorità si estende alla capacità complessiva del sistema dei terminal intermodali che deve essere rapportata alle importanti prospettive di diversione del traffico transalpino merci dalla strada alla ferrovia. La futura capacità del traffico merci sui due nuovi assi transalpini NEAT del Lötschberg e del Gottardo è, infatti, stimata in 50 milioni di tonnellate/anno rispetto agli attuali 20 milioni di tonnellate (fonte: Alpitransit) mentre l'offerta terminalistica lato Italia è fortemente sottodimensionata. È quindi necessaria una politica di incentivi per promuovere l'offerta ferroviaria favorendo l'accesso di nuovi soggetti (imprese ferroviarie) e allargando così l'attuale mercato ancora eccessivamente “concentrato” e con ridotti/nulli margini di recupero dei costi di produzione del trasporto ferroviario merci, ai fini di una maggiore competitività della rotaia rispetto alla strada. Infine indispensabile è il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie nei porti in funzione di un più ampio ruolo svolto dalla portualità nazionale rispetto alla domanda di trasporto europeo: occorre passare da porti “regionali” a porti con area di influenza continentale. Le infrastrutture ferroviarie nei nostri porti non sono, tuttavia, in grado di accogliere treni merci di standard europeo e di assicurare così un'adeguata offerta integrata di servizi di trasporto terra-mare.

“ADEGUARE LA RETE FERROVIARIA SIA NELLE LINEE CHE NEI NODI INTERMODALI”

**Andrea Astolfi,
Presidente di TIMO
(società di gestione
del terminal intermodale
di Mortara)**

**“SERVONO
STRUMENTI
DI INCENTIVAZIONE
PUBBLICA”**

**Alessandro Ricci,
Presidente
dell'Interporto
di Bologna**



Servono strumenti di incentivazione pubblica per lo sviluppo della intermodalità, che creino le condizioni per un rilancio del trasporto ferroviario merci in Europa: in questo modo, accanto alla apertura del mercato a nuove imprese ferroviarie, si possono introdurre meccanismi che consentano di rilanciare la competitività del sistema ferroviario su scala comunitaria. Di questa politica di attivo sostegno ha bisogno in particolare l'Italia, che si trova a operare in una condizione particolarmente grave di disequilibrio, con il rischio di un pesante spiazzamento di convenienza nel ricorso al trasporto combinato, che può determinare nel tempo un ulteriore ritardo del nostro Paese nella attuazione di un riequilibrio modale richiesto fortemente dalle istituzioni della Unione Europea. Le aree di criticità rilevate nei vari ambiti di attività intermodale inducono a prevedere logiche pragmatiche di breve termine, che si affianchino alle strategie di lungo termine sulle grandi opere infrastrutturali, volte a favorire un rafforzamento immediato nel grado di integrazione tra il trasporto marittimo, stradale e ferroviario e il conseguente sviluppo dell'interoperabilità del materiale rotabile tra le diverse reti ferroviarie. Quanto alle misure di sostegno all'intermodalità, come già accaduto in altri Paesi europei, per essere efficaci tali misure 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 e 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 pari alla durata della legislatura.



Le priorità sono innanzitutto la pianificazione di azioni mirate allo sviluppo e all'efficienza dei servizi nei terminali merci. A tale proposito, la principale azione riguarda l'ottimizzazione nelle fasi di gestione dei terminali, oltre all'integrazione nel sistema della logistica di una rete di terminali intermodali. Anche i tempi sono importanti: non più di 30 minuti per la gestione di un camion in entrata e in uscita. E altresì, l'ottimizzazione tra le fasi di manovra, carico e scarico per avere un prezzo sempre più competitivo rispetto alla gomma. Inoltre, dovrebbe essere prevista una maggiore e più incisiva comunicazione al fine di diffondere la cultura dell'intermodalità. La parola d'ordine deve diventare: informazione, sia tra gli operatori che già sono utilizzatori del "ferro" e sia tra coloro che potenzialmente lo potrebbero diventare. Puntare anche sullo sviluppo di una cultura sociale al fine di far comprendere i danni che le emissioni di CO2 possono provocare a livello di inquinamento. Infine, il sostegno pubblico per gli onerosi investimenti sull'intermodalità verso organismi come il nostro è una condizione che riteniamo imprescindibile.

**“SVILUPPARE
E RENDERE EFFICIENTI
I SERVIZI ALL'INTERNO
DEI TERMINAL
MERCÌ”**

**Flavio Zuliani,
Presidente di Consorzio
Zai Quadrante Europa**

**“AUSPICABILE
LA PRESENZA
DI PIÙ ATTORI
CHE SI FACCIANO
CONCORRENZA”**

**Roberto Arghenini,
AD di Interporto Rivalta
Scrvia e Rivalta
Terminal Europa**



Auspichiamo la comparsa di un maggiore numero di attori nel settore dell'intermodalità che si facciano concorrenza, al fine di innalzare il livello qualitativo dei servizi. Riteniamo, infatti, che investire nell'intermodalità sia la chiave per migliorare la sostenibilità dei trasporti nei collegamenti con l'Europa. E' questa l'opportunità che le società dovrebbero cogliere, con la raccomandazione che le risorse investite dovranno servire non solo a promuovere quanto già reso operativo, ma ad attivare ulteriori prestazioni improntate all'intermodalità. Insomma, vorremmo una sintesi alta tra quantità e qualità dei servizi messi a disposizione. Nello scenario attuale vediamo che il settore sta crescendo; soprattutto da parte dell'industria e dalla politica notiamo la volontà di sviluppare dei progetti virtuosi in un'ottica ecocompatibile e di sostenibilità. Dal punto di vista legislativo, riteniamo siano fondamentali le normative di sostegno finanziario (ferro-bonus), che creano, se applicate correttamente, delle ottime possibilità a chi intenda offrire servizi intermodali a prezzi competitivi.



Innanzitutto occorre migliorare l'accesso alla rete per le imprese ferroviarie cargo, anche perché oggi la disponibilità di tracce negli orari e sulle linee interessate al servizio merci è carente. E ancora da migliorare è l'accesso ai nodi (porti, interporti e piattaforme logistiche) spesso problematico, risolvendo carenze infrastrutturali "puntuali" che limitano la possibilità di produrre i treni o creano diseconomie (ad esempio limitazioni di sagoma). Nel concetto di miglioramento dell'accesso alla rete va inclusa anche la possibilità di produrre treni più lunghi e più pesanti di adesso. Occorre quindi disporre di servizi di trazione ferroviaria efficienti e soprattutto affidabili non solo sulle dorsali internazionali, ma anche nei collegamenti interni. In questo senso è indispensabile dare pieno compimento alla liberalizzazione del settore del cargo ferroviario. Da ultimo occorre una politica governativa di sostegno al trasporto ferroviario che lo metta in condizione di competere realmente con le altre modalità di trasporto e in primis con l'autotrasporto. Il ferrobonus è una iniziativa positiva, ma non può da sola essere sufficiente a colmare il gap con il trasporto su gomma

**“RENDERE PIÙ AGILE
L'ACCESSO ALLA RETE
PER LE IMPRESE
FERROVIARIE”**

**Sergio Giordani,
presidente
di Inteporto Padova**