

Gli scenari di traffico secondo le Concessionarie autostradali

Audizione del 23 aprile 2007 di Fabrizio Palenzona, Presidente di AISCAT, del Segretario Generale Massimo Schintu e del Direttore Tecnico Maurizio Rotondo, oltre a Erich Cuaz, Consigliere Affari Internazionali dell'ASECAP

Presentazione. Mario Virano ringrazia i rappresentanti delle associazioni italiana ed europea delle Concessionarie autostradali, AISCAT e ASECAP, che hanno accettato di offrire all'Osservatorio il loro punto di vista sulle problematiche del trasporto su strada, in particolare nell'arco alpino, a partire dal Presidente di AISCAT, Fabrizio Palenzona, il Segretario Generale Massimo Schintu e il Direttore Tecnico Maurizio Rotondo, oltre a Erich Cuaz, Consigliere Affari Internazionali e assistente del segretario generale dell'ASECAP. L'opportunità di quest'audizione è emersa in occasione delle altre riunioni sullo stesso tema quando è stata evidenziata la stretta correlazione tra il traffico merci sui valichi ferroviari e quello nei passaggi stradali per la possibile integrazione tra le due modalità di trasporto, specie in un'ottica di trasferimento modale.

Situazione infrastrutturale. Fabrizio Palenzona segnala innanzitutto che in Italia, e in Piemonte in particolare, negli ultimi dieci anni si è accumulato un notevole ritardo sotto il profilo infrastrutturale e della mobilità delle merci.

Con la ripresa economica del nostro Paese e, nel complesso, dell'Europa, si rafforza la domanda di mobilità delle persone e delle merci, ma rispetto a ciò l'Italia appare del tutto impreparata e in ritardo su tutte le modalità di trasporto, come dimostrato dalle lunghe code sulle tratte autostradali. Ricorda l'ottica lungimirante con la quale negli anni Cinquanta si è avviata la costruzione dell'Autostrada del Sole, in presenza di una domanda di traffico non ancora di entità tale da giustificarla: la A1 si è poi rivelata un'arteria fondamentale, consentendo in modo determinate lo sviluppo economico del Paese. La situazione dunque penalizza oggettivamente l'Italia, e se non realizzerà, in particolare, il sistema derivante dall'incrocio del Progetto Prioritario 6 (già noto come Corridoio 5) e del Progetto Prioritario 24, perderà un'importante occasione di sviluppo, tenuto conto che all'estero, al contrario, la rete infrastrutturale progredisce, come dimostra la direttrice Lione-Vienna, che è già una realtà e sarà completata a breve.

Da noi la rete autostradale, dopo venti anni di blocco, è in condizioni di saturazione, specie in alcune tratte come ad esempio nell'attraversamento di Mestre e nelle zone intorno a Milano.

A meno che non si assuma la strategia dell' "ingorgo programmato", occorre dare una risposta concreta che, sul lungo periodo, è rappresentata dallo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie accompagnate da politiche di sistema e da un piano della logistica che consentano la creazione di un sistema di interscambio tra infrastrutture marittime, ferroviarie e stradali. Non c'è, infatti, alternativa per lo sviluppo ad un sistema multimodale ed il sistema autostradale, in tale ottica, può dare un contributo determinante per la realizzazione di centri modali di interscambio.

La barriera alpina. Valutando le distanze in termini di tempi di percorrenza, Fabrizio Palenzona segnala che le catene montuose hanno l'effetto di dilatare il territorio aumentando la lontananza dall'Europa, creando una sorta di "impedenza" al traffico

Traffico sugli itinerari autostradali collegati con la frontiera (veic.-km)

autostrada	km		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
A8/A9	Milano-Laghi con diram A8-A26	L	2.043,5	2.106,4	2.153,5	2.185,9	2.272,4	2.322,4	2.327,9	2.442,0
		P	384,7	405,9	414,5	414,8	427,4	444,6	443,7	459,6
		101,7 T	2.428,2	2.512,3	2.568,0	2.600,7	2.699,8	2.767,0	2.771,6	2.901,6
T1	Traforo del Monte Bianco	L	-	-	-	3,53	6,14	6,20	6,16	6,37
		P	-	-	-	0,62	2,06	2,55	3,96	4,10
		5,8 T	-	-	-	4,15	8,20	8,75	10,12	10,47
T2	Traforo del Gran San Bernardo	L	8,61	9,28	9,34	7,54	6,96	6,61	6,67	7,11
		P	0,93	0,97	1,08	1,39	1,11	1,09	0,82	0,85
		12,8 T	9,54	10,25	10,42	8,93	8,07	7,70	7,49	7,96
T4	Traforo del Frejus	L	6,49	7,93	5,71	6,48	5,85	5,73	4,40	5,78
		P	9,32	10,60	7,88	10,03	8,48	7,83	5,46	5,88
		6,8 T	15,81	18,53	13,59	16,51	14,33	13,56	9,86	11,66
A22	Brennero-Verona	L	1.907,5	1.897,3	2.019,5	2.129,1	2.180,8	2.205,5	2.205,8	2.271,6
		P	740,6	785,5	786,3	854,7	856,4	928,5	919,2	947,2
		224,0 T	2.648,1	2.682,8	2.805,8	2.983,8	3.037,2	3.134,0	3.125,0	3.218,8
A4	Venezia-Trieste (con dir. Udine e Portogruaro -Conegliano)	L	1.546,3	1.601,8	1.658,4	1.678,5	1.716,9	1.793,2	1.816,3	1.861,6
		P	535,4	575,4	604,5	632,3	651,1	687,9	722,9	767,0
		180,3 T	2.081,7	2.177,2	2.262,9	2.310,8	2.368,0	2.481,1	2.539,2	2.628,6
A23	Udine-Tarvisio	L	386,2	405,2	420,2	434,1	448,6	458,6	459,9	471,9
		P	164,1	188,8	200,5	216,2	226,6	221,7	224,2	235,9
		101,2 T	550,3	594,0	620,7	650,3	675,2	680,3	684,1	707,8
A10	Savona-Ventimiglia	L	895,2	918,4	934,4	978,1	998,0	1.000,7	1.005,9	1.033,3
		P	225,5	238,5	248,1	259,6	272,0	283,3	289,2	299,3
		113,3 T	1.120,7	1.156,9	1.182,5	1.237,7	1.270,0	1.284,0	1.295,1	1.332,6

sui collegamenti alpini; di fatto, l'Italia è al centro del continente, ma in realtà ne è lontana come la Grecia.

Ove si determina una dicotomia tra cittadino utente e cittadino residente, in specie a causa dei trasporti, è compito della politica risolvere i problemi dell'uso del territorio. Spetta al regolatore politico dare risposta alle esigenze di sviluppo del Paese nell'ottica di evitare la marginalizzazione dell'Italia risolvendo la criticità dell'attraversamento delle Alpi. Per sviluppare un ragionamento politico-istituzionale capace di risolvere i problemi del Paese, bisogna in Italia cambiare la mentalità superando le posizioni demagogiche e le contrapposizioni; allo stato, oggettivamente, il quadro è di sfiducia da parte del mondo imprenditoriale.

Di recente ciò è dimostrato da alcuni esempi, come quello del secondo trasportatore mondiale di container, un italiano, che ha scelto come sede operativa Marsiglia, non Genova, a causa delle croniche difficoltà infrastrutturali del porto italiano.

Volumi di traffico. Massimo Schintu ricorda che secondo una scelta programmatica fatta nel 1992, la Francia ha posto il nodo di Lione al centro del proprio sistema infrastrutturale; tale decisione teneva conto delle previsioni di crescita di domanda sull'asse ovest-est a seguito dell'allargamento europeo: così si è avviata la realizzazione di opere come l'autostrada della Maurienne e il rafforzamento dell'asse ferroviario Torino-Lione.

Circa la situazione del sistema autostradale italiano, basato su due grandi direttrici nord-sud ed est-ovest, Massimo Schintu fa presente che sull'asse padano la situazione si è progressivamente aggravata, a causa del trasferimento di parte dei flussi di traffico dell'altro asse.

In passato si è registrato l'opposto quando, nel periodo di chiusura del traforo del Monte Bianco, il traffico sull'autostrada del Brennero crebbe del 10-15% per il passaggio di mezzi provenienti da ovest con destinazione il valico di Ferneti e Trieste, a est.

Esempi di questa compensazione tra flussi nord-sud ed est-ovest, anche in relazione all'allargamento ad Est dell'Europa, sono la situazione sull'A21 Torino-Piacenza che, a fronte di aumento di traffico medio del 3-4%, registra una crescita di circa il doppio e quella sull'A4 Milano-Brescia, che ormai si trova ad avere 12 ore di punta al giorno.

Ugualmente in crescita è il traffico sulla A6 Torino-Savona, sulla A7 Milano-Serravalle e sulla A10 Savona-Ventimiglia, mentre sulla A4 Padova-Mestre, per gli aumenti verificatisi negli ultimi cinque anni, si sta rendendo improcrastinabile la decisione di realizzare la terza corsia, oggi in corso di progettazione, e va risolto il problema della strozzatura di Mestre.

Di fatto il sistema autostradale è in sofferenza: Maurizio Rotondo precisa che un'analisi condotta di recente ha dimostrato che la crescita dei traffici attraverso i passaggi alpini dal 1995 al 2004 è stata del 41,3% e che nei prossimi anni si prevedono aumenti annui intorno al 4%. I dati registrati dall'AISCAT nello stesso periodo mostrano una crescita attraverso il passaggio di Tarvisio (+44% nel traffico pesante), sulla A4 Mestre-Trieste (+45%), sulla A10 Savona-Ventimiglia (+32%) e lungo l'asse del Brennero (+27,9%). Sui trafori svizzeri, per via del contingentamento del traffico pesante, si è registrata una crescita del 20%. Lo studio "TransAlp", proposto dal Ministero delle infrastrutture italiano, ha fornito un riscontro positivo dei dati autostradali rilevati nell'indagine CAFT 2004.

Leve economiche. Quanto alle leve economiche, Fabrizio Palenzona ritiene che non siano utili interventi di regolazione del traffico stradale come quelli proposti dalla direttiva UE n. 2006/38 (la cosiddetta Eurovignette), perché portano un ulteriore carico fiscale per il trasporto pesante in mancanza di alternative praticabili.

Allo stesso modo ritiene illegittima la recente sovrattassa applicata all'ANAS, che probabilmente sarà oggetto di procedura d'infrazione da parte della Commissione europea. Inoltre, circa il finanziamento delle opere ferroviarie, fa presente la reale possibilità di ricorrere al Fondo di Garanzia già attivo, che rende praticabile la prospettiva di un finanziamento incrociato a loro favore, naturalmente nel rispetto delle normative europee in materia: l'esperienza del Brennero dimostra che il settore autostradale ha le potenzialità e il know-how per contribuire efficacemente alle scelte di cui il sistema Italia ha bisogno, in particolare per creare centri di interscambio strada-ferrovia.

Il caso del Brennero. Sulla questione del Brennero, le Province autonome di Trento e Bolzano hanno fatto una scelta politica ben precisa in senso intermodale, ribadisce Fabrizio Palenzona, e si sta lavorando in modo concreto ed efficace.

Massimo Schintu spiega che la Concessionaria dell'autostrada del Brennero ha costituito una società per il trasporto merci ferroviario, RCT, in parte a capitale pubblico con la partecipazione di una società privata tedesca, per agevolare il superamento della tratta critica Verona-Monaco da parte dei mezzi pesanti. Nel 2006 RCT ha trasportato l'equivalente di 154.000 TIR, realizzando inoltre un utile di esercizio; gli ottimi risultati economici hanno spinto la società a realizzare un nuovo centro intermodale, alternativo al quadrante Europa di Verona che è già saturo, e ad offrire il proprio servizio di trasporto lungo altre tratte, anche in direzione est-ovest: sono state già preventivate sette destinazioni in Italia ed è attivo il collegamento tra Nola e Milano Segrate.

La creazione di RCT è stata determinata dagli elevati livelli di traffico (in crescita più della media nazionale) e dalla decisione della Concessionaria, controllata quasi interamente dagli enti locali, di non realizzare la terza corsia.

Di fatto RCT si configura come una terza corsia, perchè oggi disimpegna un traffico di 30-36 convogli al giorno capaci di trasportare fino a 600 bisarche.

A monte del successo del trasporto merci su ferrovia lungo l'asse del Brennero c'è quindi il territorio, che ha fatto la scelta ben precisa di non consentire più il passaggio delle merci su strada; si tratta di una scelta politica strategica che poi è stata attuata dall'operatore ferroviario. Inoltre, contemporaneamente alla costituzione di RCT è stata costituita anche una società promotrice per la realizzazione della nuova ferrovia lungo l'asse del Brennero; per il finanziamento di questa infrastruttura la Concessionaria sta accantonando utili da alcuni anni, stimati oggi in 336 milioni di euro.

Per esaminare la possibilità di trasferire il tutto alla realtà piemontese, occorrerebbe coniugare le decisioni di ordine politico con l'iniziativa imprenditoriale e quindi realizzare gli investimenti necessari.

Programmi europei. Per quanto riguarda la programmazione infrastrutturale per rispondere a questa forte crescita, Maurizio Rotondo ricorda che il riferimento è costituito dalle reti europee TEN, definite nel 1994 e confermate nel 2004, fra le quali è compreso anche il progetto Torino-Lione. In merito alla direttiva UE 2006/38, rileva che conferma la tendenza al cross financing, definendo i criteri per applicazione di dazi, non illegittimi, per consentire il finanziamento incrociato delle infrastrutture; rileva inoltre che, nella revisione del Libro Bianco trasporti, si è passati dal concetto di trasferimento modale a quello di co-modalità, sottolineando così l'importanza di una collaborazione tra modi di trasporto in base alle vocazioni specifiche così da realizzare una organizzazione a rete.

Erich Cuaz ricorda che l'ASECAP raggruppa oggi 126 Concessionarie delle autostrade a pedaggio europee, che gestiscono oltre un terzo della rete esistente in Europa; l'Associazione, punto di riferimento nell'interlocuzione con le istituzioni comunitarie, sostiene naturalmente l'implementazione dei progetti prioritari UE e, fra di essi, la necessità della nuova linea ferroviaria Torino-Lione per far fronte alla forte domanda di trasporto prevista lungo l'asse ovest-est, ritenendo il collegamento una delle condizioni essenziali per una ripresa del sistema ferroviario a livello europeo.

Saverio Palchetti ricorda che l'autostrada del Brennero è nata per iniziativa degli enti locali interessati dal tracciato dell'infrastruttura da Modena al confine di Stato senza il contributo dello Stato. Va apprezzata la lungimiranza degli stessi enti/azionisti di assumere una decisione positiva per il territorio e per l'ambiente oltre che trasportisticamente valida. Da un decennio RCT è un validissimo esempio di collaborazione tra Paesi alpini (Italia, Austria e Germania) per lo sviluppo del trasporto combinato.

Mario Tartaglia conferma la previsione di forte crescita del traffico sull'asse del Brennero anche per i prossimi anni. In generale la collaborazione tra strada e ferrovia, concetto evidenziato dal Libro Bianco della Unione Europea, è un fatto necessario stante il fatto che il trasporto merci è di per sé intermodale. Tale principio è stato applicato in maniera efficiente lungo l'asse del Brennero dove, in una condizione di saturazione dell'autostrada, è presente un importante asse ferroviario che collega Verona, dove è presente già un importante nodo logistico, a Monaco di Baviera.

Per creare le stesse condizioni lungo la Linea Storica del Frejus occorrerebbe poter disporre di maggiori risorse infrastrutturali della rete ferroviaria. Attualmente sono in corso i lavori di adeguamento della sagoma della galleria del Frejus, che termineranno nel 2008-2009.

In questo momento, quindi, le condizioni dell'offerta ferroviaria non sono paragonabili a quelle della linea del Brennero. Infatti, pur essendosi sviluppato il mercato degli operatori ferroviari (in questo momento operano quattro diverse imprese ferroviarie sul trasporto merci dell'asse), la capacità su ferrovia è molto limitata e ciò incide sui flussi merci effettivi. Inoltre la domanda che si avrà sull'asse del Corridoio 5 dipenderà anche dallo sviluppo dei mercati verso l'Est e verso la Spagna.

Alla conclusione dei lavori di ammodernamento sarà possibile sfruttare la capacità ulteriore disponibile, ma tale capacità non sarà sufficiente a soddisfare la crescente domanda di traffico prevista degli studi di previsione.

Giannicola Marengo ricorda che, in un'ottica di sviluppo del servizio merci sulla Linea Storica, a RFI spetta il compito di assegnazione delle tracce, con una parità di trattamento tra Trenitalia e gli operatori privati; d'altra parte l'efficienza del servizio è in capo agli operatori ferroviari e in particolare di Trenitalia Cargo.

Gérard Cartier osserva che l'aumento di capacità a conclusione dei lavori in corso sulla Linea Storica consentirà di mettere in appalto il servizio di autostrada ferroviaria per le tracce che saranno ad essa riservate; questo appalto potrà essere l'occasione per il coinvolgimento delle società autostradali.

Luigi Rivalta sottolinea l'importanza degli elementi di criticità del trasporto stradale forniti dai rappresentanti delle società concessionarie che, in relazione alla situazione della Valle di Susa, fa riflettere sull'importante ruolo da assegnare alla ferrovia per cercare di risolvere i problemi del territorio. A tale proposito ricorda la necessità di decidere rapidamente sul da farsi, tenuto conto dei problemi posti dall'attraversamento di zone urbane, abitate da circa 100.000 persone. Fa presente inoltre l'esigenza di prevedere una nuova stazione ferroviaria all'esterno del nodo di Torino.

Franco Berlanda, riferendosi alle tematiche del nodo di Torino e in particolare sul progetto del collegamento di corso Marche, sottolinea l'importanza del possibile coinvolgimento economico delle Concessionarie per la realizzazione di tale infrastruttura.

Carlo Alberto Barbieri ritiene che emerga un quesito fondamentale da rivolgere alle Ferrovie italiane: l'Osservatorio sta dibattendo sulla necessità o meno del nuovo collegamento ferroviario e si hanno dati, testimonianze, esperienze che affermano la necessità dell'opera ed evidenziano possibili, significative sinergie tra gli attori.

Risultando evidente che l'operatore stradale non è contrario a quello ferroviario e avuta indicazione che è possibile muoversi in condizioni simili al Brennero, la domanda è la seguente: cosa si può fare per l'utilizzazione in chiave multimodale del corridoio che sarà disponibile a partire dal 2008?

Emerge la necessità di sistemi logistici da mettere a disposizione degli operatori: a Verona sono stati utilizzati quelli esistenti, a Torino c'è il polo logistico di Orbassano, di cui occorre prendere atto non come una realtà in corso di dismissione ma come il punto di forza di una nuova strategia a partire dal 2008 e in vista della realizzazione del nuovo collegamento.

Andrea Debernardi ricorda che il lavoro eseguito dall'Osservatorio si inserisce in un procedimento democratico di ragionamento ed approfondimento in relazione alla realizzazione dell'opera. Va preso atto che sono emerse delle novità su cui è possibile avviare una negoziazione con chiarezza di posizioni, ci sono però delle difficoltà soprattutto nei vincoli temporali, perché i tempi non sono maturi per giungere ad accordi anche parziali: la Val di Susa non reputa sufficiente il lavoro fatto fin ad ora e ritiene necessario qualche elemento in più rispetto alla semplice prospettiva di una diversa collaborazione tra le parti interessate; occorre quindi dare risposte concrete sulle questioni poste e ciò comporta un lavoro non breve per arrivare a risultati concreti.

Mario Virano pone due domande agli intervenuti: la prima, concernente il contesto del trasporto delle merci pericolose, e la seconda, finalizzata a completare il quadro conoscitivo sul nodo di Torino, acquisendo l'angolo visuale delle autostrade con riferimento alle relazioni con il sistema dei porti liguri, alla logistica e al centro intermodale di Orbassano.

Fabrizio Palenzona, sulla seconda domanda, informa che è stata costituita la società SLALA, una Srl partecipata da enti pubblici della Liguria e del Piemonte, al fine di promuovere un sistema efficiente di logistica distributiva.

Ritiene che il polo logistico di Orbassano rivesta ancora una grande importanza per il Piemonte e per la città di Torino. Occorrono completamenti stradali e ferroviari per svilupparne la funzione di cerniera verso la Lombardia e i porti liguri, così da garantire la creazione di un sistema distributivo capillare verso le realtà produttive locali: l'asse nord-sud, coincidente con il Progetto Prioritario 24, passante per Alessandria e Novara, si configura come il retroporto naturale di Genova che si incrocia con quello est-ovest verso Milano e la Brianza; da non trascurare il progetto di una direttrice mediopadana merci est-ovest, che potrebbe alleggerire il traffico sulle altre direttrici parallele e sul quale si sono fatti passi avanti concreti.

Quanto ad Orbassano, non è in discussione il suo ruolo; al contrario, l'ipotesi di un centro intermodale a Chivasso non ha senso, mentre quello di Alessandria si motiva in funzione delle relazioni con Milano, Piacenza e Cuneo, al fine di organizzare la produzione e la distribuzione di tali aree. In questo quadro efficiente, sia la ferrovia che l'autostrada sono chiamate a collaborare in un'ottica di sistema.

Merci pericolose Massimo Schintu segnala che sulle autostrade Italiane si contano mediamente 4 milioni al giorno di operazioni di pedaggio, delle quali il 25% è costituito dal traffico pesante; di questa aliquota, il 6% trasporta merci pericolose, cioè circa 60.000 veicoli. I percorsi medi dei mezzi che trasportano merci pericolose sembrano indicare trasporti brevi, attestati su circa 200 km di media; la distribuzione sulla rete di questi mezzi è abbastanza irregolare e costituisce una quantità difficile da controllare. Le norme internazionali (ADR) su tali tipologie di trasporto sono emanate dall'ONU e sono recepite dagli Stati membri, secondo proprie modalità; secondo le classificazioni date da queste norme, l'85% dei trasporti pericolosi si riferisce alla benzina e ai carburanti in genere: si tratta di circa 1,2 miliardi di km percorsi, solo per la parte in autostrada. L'alternativa è data dalla ferrovia: in termini di carico di rischio, la differenza è che sulla strada riguarda la coesistenza di mezzi, sulla ferrovia consiste nel passaggio e nello smistamento delle merci pericolose attraverso le stazioni, spesso localizzate entro o in vicinanza di centri abitati.

Le ADR di prossima emanazione avranno specifiche previsioni sulla sicurezza dei tunnel: a partire dalla Direttiva Comunitaria del 2004 si cercherà di escludere il transito di questi trasporti dai tunnel bidirezionali che sono ritenuti a maggior rischio. Al riguardo, sono in corso le analisi di rischio previste dalla direttiva del 2004: in particolare l'AISCAT condurrà una valutazione dei livelli di rischio sulla rete ligure con riferimento ai parametri previsti dalla direttiva applicata; uno degli aspetti da considerare è la continua evoluzione dell'elenco delle merci ritenute pericolose e la necessità comunque di tenere conto realisticamente dei prodotti innocui ma infiammabili.

Sotto il profilo ferroviario, in Italia è in vigore una normativa specifica per l'abilitazione delle stazioni ferroviarie allo smistamento di tali tipologie di merci, ponendo l'attenzione non tanto sui rischi legati alla fase di trasporto quanto a quelle di carico/scarico e stazionamento.

Saverio Palchetti riferisce della proposta avanzata dalla CIG ai Ministri competenti relativa al trasferimento, a partire dal 2008, sull'autostrada ferroviaria dei mezzi trasportanti merci pericolose attraverso il tunnel stradale del Frejus. In merito al citato programma "Transalp", tenuto conto che l'Italia non partecipa ufficialmente alla raccolta dati, chiede un chiarimento sulla tipologia dei dati e sulle basi dati in possesso di AISCAT e di ASECAP.

Maurizio Rotondo fa presente che AISCAT raccoglie i dati relativi ai percorsi e non sui flussi, che permettono analisi macroscopiche sui trend di sviluppo del traffico per la verifica dei modelli, ma non sono dati basati sui passaggi registrati con sensori.

Andrea Debernardi chiede come sia possibile rilevare e registrare i trasporti di merci pericolose alla luce di quanto previsto dall'ADR.

Mario Virano chiede di conoscere, se disponibile, il dato relativo alla percorrenza delle merci pericolose al di fuori della rete autostradale.

Circa la situazione di rischio sulle strade, l'elemento discriminante è costituito dalla galleria a due canne monodirezionali o a canna singola bidirezionale.

Per quanto riguarda i tunnel alpini verso la Francia, in quello del monte Bianco i transiti di mezzi con merci pericolose sono vietati. Nel tunnel del Frejus è stata presa la decisione di innalzare lo standard di sicurezza attraverso la realizzazione di una seconda canna destinata esclusivamente alle operazioni di sicurezza e di soccorso. Si lascia così immutata la situazione di partenza che prevede un traffico bidirezionale in una galleria singola. La completa messa in sicurezza, possibile con l'uso ai fini del transito della nuova galleria, non avviene per la preoccupazione che tale l'apertura possa generare un'ulteriore crescita di traffico. Al riguardo osserva che il problema potrebbe essere efficacemente regolato dalle barriere di accesso ai caselli. In parallelo alla costruzione della galleria di sicurezza stradale, viene attuato un trasferimento progressivo di merci pericolose dalla strada alla ferrovia che, nel caso specifico, considerato che il tunnel storico è una galleria a due binari, pone degli evidenti problemi di sicurezza.

Relativamente alla crescita degli attuali volumi di traffico, chiede quale possa essere uno scenario ragionevole e se, in particolare, l'attuale situazione possa essere considerata il massimo sopportabile, con le attuali infrastrutture, dal sistema alpino ovvero a quale orizzonte questa saturazione si debba attendere.

Domanda inoltre come i futuri incrementi di traffico possano essere convogliati sulle altre modalità, quale ruolo abbia in prospettiva l'innovazione tecnologica, se risulti più conveniente privilegiare il traffico leggero rispetto a quello pesante e quali altre azioni si pensano di adottare per fronteggiare la crescita di quest'ultimo.

Massimo Schintu fa notare che la Polizia è l'unico organo autorizzato ai controlli sui trasporti e che non è possibile svolgere da parte di altri soggetti i controlli sui trasporti di merci pericolose. Questa situazione discende da espresse previsioni della normativa ADR che sono manifestamente concepite a favore del mondo dei trasportatori.

Fa presente inoltre che il tema della sicurezza del traffico in galleria è un problema complesso che coinvolge vari attori. La definizione degli standard e dei criteri di sicurezza attiene al livello politico-amministrativo, di competenza dei gestori sono le misure tecniche in grado di ridurre l'energia di urto fra i veicoli e di tenere gli angoli di impatto i più bassi possibile.

Gli altri fattori legati all'adozione di corrette procedure di sicurezza e allo stesso comportamento umano purtroppo sono difficilmente prevedibili e controllabili. In ogni caso, il ruolo istituzionale delle Concessionarie non è quello di dare indicazioni politiche e di fare strategie bensì quello di recepire le direttive impartite dalle autorità preposte. Per assorbire aumenti di flusso le concessionarie possono agire a livello "tattico" ad esempio incoraggiando i traffici nelle ore notturne o nelle fasce di minore richiesta.

L'alternativa tra strada e ferrovia sarà principalmente decisa dal regime concorrenziale: se la ferrovia sarà in grado di assicurare qualità del servizio, tempestività e puntualità sarà facilmente realizzabile un trasferimento modale.

Quanto alla leva fiscale, precisa che la domanda di traffico stradale è anelastica nei riguardi degli aumenti di pedaggio e non ritiene che una leva efficiente per il trasferimento modale possa essere l'aumento dei pedaggi perché questa misura avrebbe effetti esclusivamente sociali in termini di malcontento dell'utenza. Gli aumenti imposti potrebbero, compatibilmente con le normative europee, servire solo a finanziare nuove infrastrutture. Viceversa, le Società Concessionarie sono interessate a piani di sviluppo della mobilità armonici e sostenibili così come nel citato caso dell'Autobrennero che è un esempio di come i ricavi da pedaggio contribuiscano ai costi di realizzazione della nuova ferrovia.

In merito alla convenienza di sopportare traffico leggero o pesante fa presente che il rapporto dei pedaggi fra classe A e classe C è compreso fra 2,5 e 3 e, quindi, la questione rimane sostanzialmente indifferente.

Se poi si considera che, secondo gli ultimi dati di CONFETRA, il costo del pedaggio si aggira attorno al 2% dei costi totali di trasporto e che il pedaggio autostradale vale il 3 per 1000 del paniere inflattivo, si conferma che il vero elemento discriminante della scelta modale è dato dalla qualità del servizio.

Saverio Palchetti ricorda che, a seguito degli incidenti nei tunnel stradali del Monte Bianco e del Frejus, la Francia ha raggiunto un accordo con i comuni per limitare il traffico di mezzi pesanti e per determinare quindi il trasferimento di mezzi pesanti sull'autostrada ferroviaria, che quindi rappresenta l'alternativa all'impossibilità di far crescere il traffico stradale; quindi in Francia la scelta del trasferimento modale è più sentita che non in Italia in quanto fa riferimento a precisi impegni del Governo nei confronti delle popolazioni locali. Chiede infine, se conosciute, quali siano le previsioni di saturazione dei valichi alpini in assenza di misure di politica modale.

Massimo Schintu dichiara che non sono disponibili analisi in proposito, tuttavia si ipotizza che nei prossimi 15 anni i traffici cresceranno del 40% (il 2% annuo) e, con questi volumi, l'attuale capacità dell'autostrada del Frejus risulterà insufficiente.

Sui costi esterni e sociali cita la imminente pubblicazione di un volume edito dalla casa editrice "Il Mulino" (a firma di Mariano Bella e curato da AISCAT e Prometeia con l'ausilio di numerosi esperti, tra i quali Marco Ponti), nella quale si prospetta la convenienza della realizzazione e dell'utilizzo delle autostrade a pedaggio.

Conclusioni. Mario Virano sottolinea il valore aggiunto che l'audizione ha apportato alla discussione ed alle conoscenze dell'Osservatorio, facendo emergere risultanze molto importanti circa la tematica degli scenari di domanda.

Le associazioni autostradali, dal loro osservatorio nazionale ed europeo, guardando al futuro, ci hanno fornito innanzitutto alcuni punti di riferimento significativi. L'attuale andamento crescente del traffico stradale è tale da generare su molte dorsali problemi di sostenibilità e al contempo viene riconosciuta una crescita di traffico sulle direttrici est-ovest che si accompagna alla crescita di domanda sulla direttrice storica nord-sud. Inoltre, in relazione al caso dell'asse del Brennero, si evidenziano due ordini di tematiche.

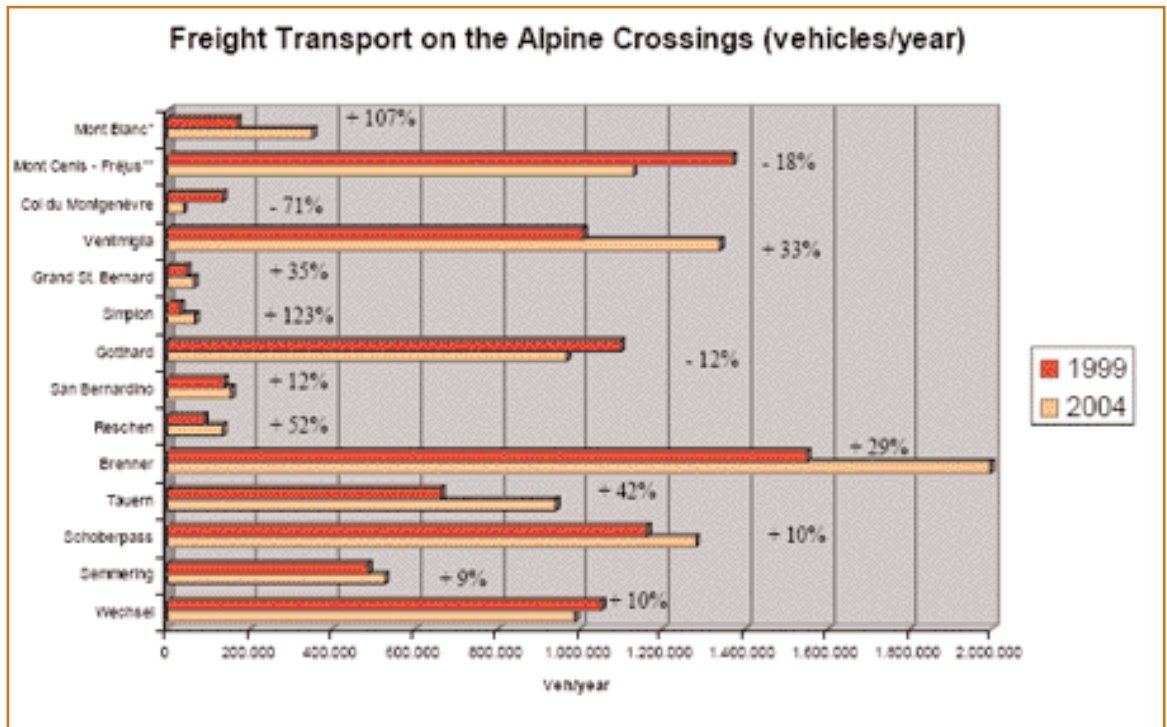
La prima si riferisce alla decisione della società autostradale, controllata dagli enti territoriali, di dare una risposta immediata alla forte domanda di traffico su strada, tale da mettere in crisi l'infrastruttura, con misure che hanno consentito un significativo trasferimento di traffico sulla ferrovia. Ciò pone una serie di quesiti correlati sia sulle motivazioni che hanno spinto l'autostrada a organizzare il traffico nel proprio corridoio in senso bimodale, escludendo il progetto della terza corsia, sia sul fatto che è stato necessario costituire un nuovo operatore privato, la società RCT, escludendo Trenitalia, al fine di utilizzare al meglio la capacità disponibile nella linea storica del Brennero. Nel caso occorrerebbe anche approfondire se tale sinergia con l'autostrada ha portato o meno un valore aggiunto.

La seconda tematica riguarda le motivazioni alla base della decisione di accantonare i propri utili e di sostenere la creazione del nuovo soggetto promotore BBT in vista della realizzazione del nuovo tunnel di base. Si tratta di un modello societario che propone un meccanismo a favore dell'integrazione tra le modalità di trasporto e di un ruolo imprenditoriale attivo sui nodi e sulle relazioni che potrebbe essere preso ad esempio nel settore autostradale.

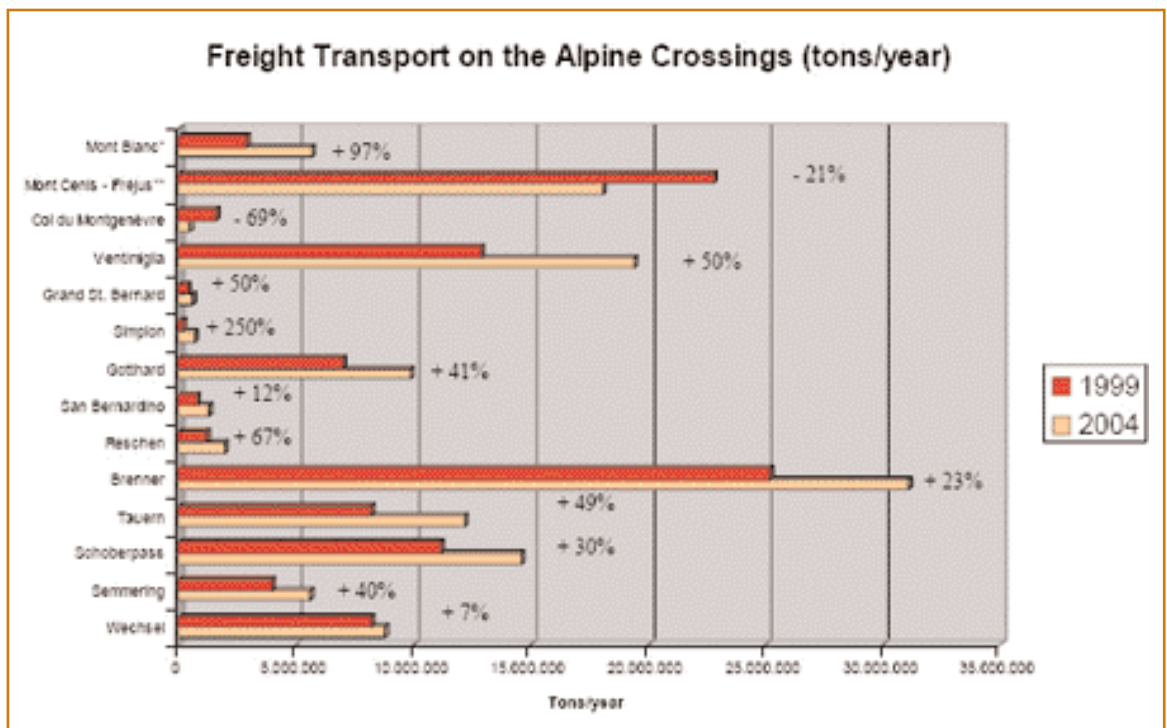
Confronto dati TransAlps

Estratto di un documento TransAlps fornito da AISCAT a seguito dell'audizione del 23 aprile 2007, corredato da una serie di osservazioni riguardo a quanto emerge dal confronto dei dati sul traffico merci lungo i valichi alpini nel 1999 e nel 2004

Traffico attraverso i Valichi Alpini nel 1999 e nel 2004 (veicoli/anno).
Traffico attraverso i Valichi Alpini nel 1999 e nel 2004 (veicoli/anno).



Traffico lungo i Valichi Alpini nel 1999 e nel 2004 (tonnellate merce/anno).



Valichi francesi

In media sui valichi francesi il numero di veicoli è aumentato del 6,7% passando da un valore di circa 2.684.000 veicoli nel 1999 a 2.863.000 veicoli nel 2004. Tale aumento è visibile anche nella quantità di merce trasportata. Infatti si passa da un traffico di 40,2 milioni di tonnellate nel 1999 a 43,7 milioni di tonnellate nel 2004, con una crescita del 8,7%.

Considerando singolarmente i valichi appartenenti all'arco alpino francese, tra di essi si notano alcune differenze. Infatti se da un lato il traffico attraverso Ventimiglia e il Monte Bianco dal 1999 al 2004 è aumentato, dall'altro si è verificato una flessione dei traffici attraverso il Colle del Monginevro e il Frejus.

È possibile imputare la causa di queste differenze al grave incidente avvenuto il 24 marzo 1999 all'interno del traforo del Monte Bianco. In quell'anno questo fatto ha causato la deviazione dei veicoli, solitamente diretti al Monte Bianco, sui valichi del Frejus e del colle del Monginevro, attraverso i quali nel 1999 si sono osservati volumi di traffico maggiori rispetto al 2004.

Infine nel 1999 attraverso il Monte Bianco, sebbene fosse stato aperto solo per 3 mesi, è transitato un numero di veicoli pari a circa il 50% del traffico relativo all'anno 2004. Questo è il risultato della nuova regolamentazione del transito dei veicoli merci all'interno del Monte Bianco, con la quale, in seguito all'incidente del 1999, sono stati diminuiti i volumi di traffico dei veicoli pesanti per offrire maggiori standard di sicurezza.

Valichi svizzeri

Sui valichi svizzeri si osserva una diminuzione dei volumi di traffico del 4,7%, passando da un valore di circa 1.317.000 veicoli nel 1999 a 1.255.000 veicoli nel 2004. In contrapposizione a questo dato, la quantità di merce trasportata è aumentata del 48,8%, con un traffico di 12,5 milioni di tonnellate nel 2004.

Questa contrapposizione tra volumi di traffico e quantità di merce trasportata è giustificata dal nuovo assetto normativo svizzero. Infatti il 1° gennaio 2001 sono entrate in vigore la nuova tassa sul traffico pesante, commisurata alle prestazioni, e la Legge federale sul trasferimento del traffico. Contemporaneamente sono stati aumentati i limiti di peso per gli autocarri. Questo ha modificato in modo sostanziale le condizioni vigenti nel settore del trasporto merci, in conseguenza delle quali nel 2004 sui valichi svizzeri sono transitati veicoli con un maggior carico.

Valichi austriaci

Sui valichi austriaci si è verificato un forte aumento dei volumi di traffico, attestato attorno al 17,3%, passando da 5.002.000 veicoli nel 1999 a 5.868.000 veicoli nel 2004.

Si osserva anche un incremento della quantità di merce trasportata, con un aumento del 28,1% passando dai 58 milioni di tonnellate nel 1999 a 74 milioni di tonnellate nel 2004.

I valichi con il maggior incremento di traffico in termini assoluti sono Schoberpass, Tauri (Tauern) e il Brennero (Brenner), mentre in termini percentuali il passo Resia (Reschen) registra addirittura un aumento del 51,7% dei volumi di traffico e del 66,7% della quantità di merce trasportata.

Infine si osserva una leggera flessione dei volumi di traffico sul valico Wechsel (-6,0%), sebbene la quantità di merce trasportata aumenti del 7,3%.

Variazioni nel parco veicoli pesanti che attraversa le Alpi dal 1999 al 2004

Analizzando la tipologia di mezzi pesanti transitanti lungo l'arco alpino è stata eseguita una classificazione degli stessi in funzione del numero di assi, individuando di conseguenza 4 categorie di veicoli (2 assi, 3 assi, 4 assi, 5 o più assi).

Come rappresentato nelle figure seguenti, nel 1999 i mezzi pesanti che attraversano i valichi alpini sono in prevalenza veicoli a 5 o più assi. In particolare in Francia la composizione del parco veicolare è pressoché simile su tutti i valichi considerati nell'analisi. In media i veicoli a 5 o più assi rappresentano l'86,4% del totale dei mezzi pesanti, mentre quelli a 4, 3 e 2 assi costituiscono rispettivamente il 3,7%, l'1,2% e l'8,2%.

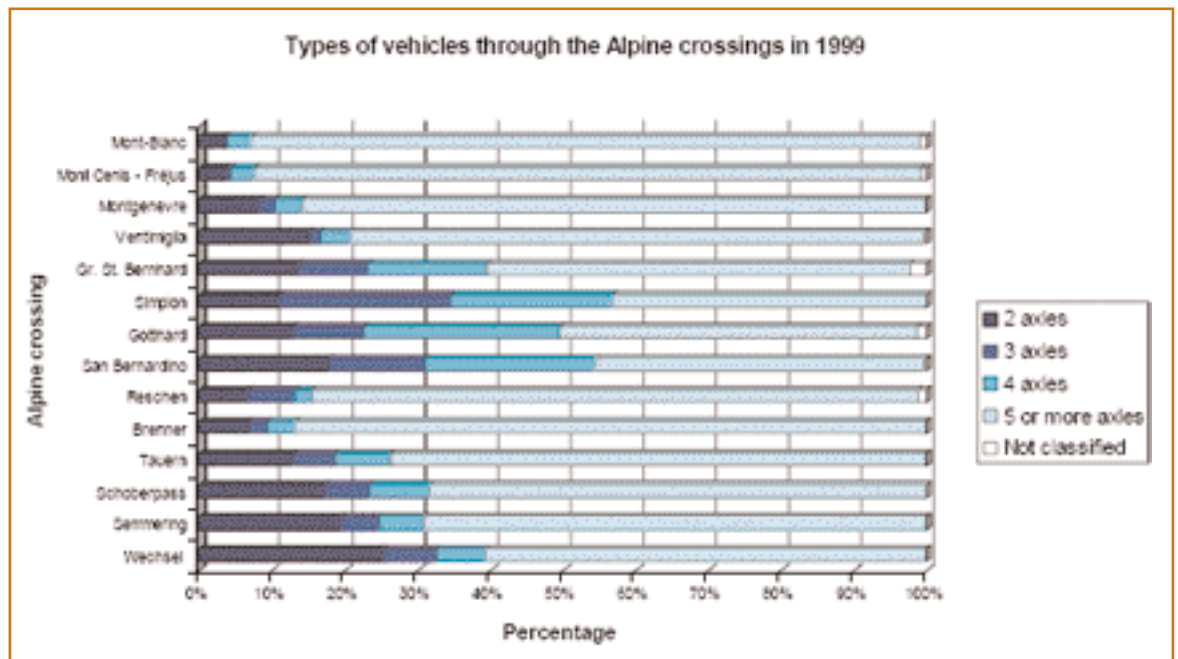
Nel rimanente 0,6% rientrano i veicoli non classificati a causa della mancanza delle relative informazioni circa il numero di assi.

In Austria i rilievi eseguiti mostrano una composizione del parco veicolare che varia notevolmente da valico a valico. I veicoli prevalenti sono quelli a 5 o più assi, che in media rappresentano il 73,3% del totale, ma i rispettivi valori variano dal 86,6% sul valico del Brennero al 60,5% sul valico Wechsel. In media i veicoli a 4, 3 e 2 assi costituiscono rispettivamente il 6,2%, il 5,1% e il 15,2% dei mezzi transitanti attraverso i valichi austriaci. Nel rimanente 0,2% rientrano i veicoli non classificati.

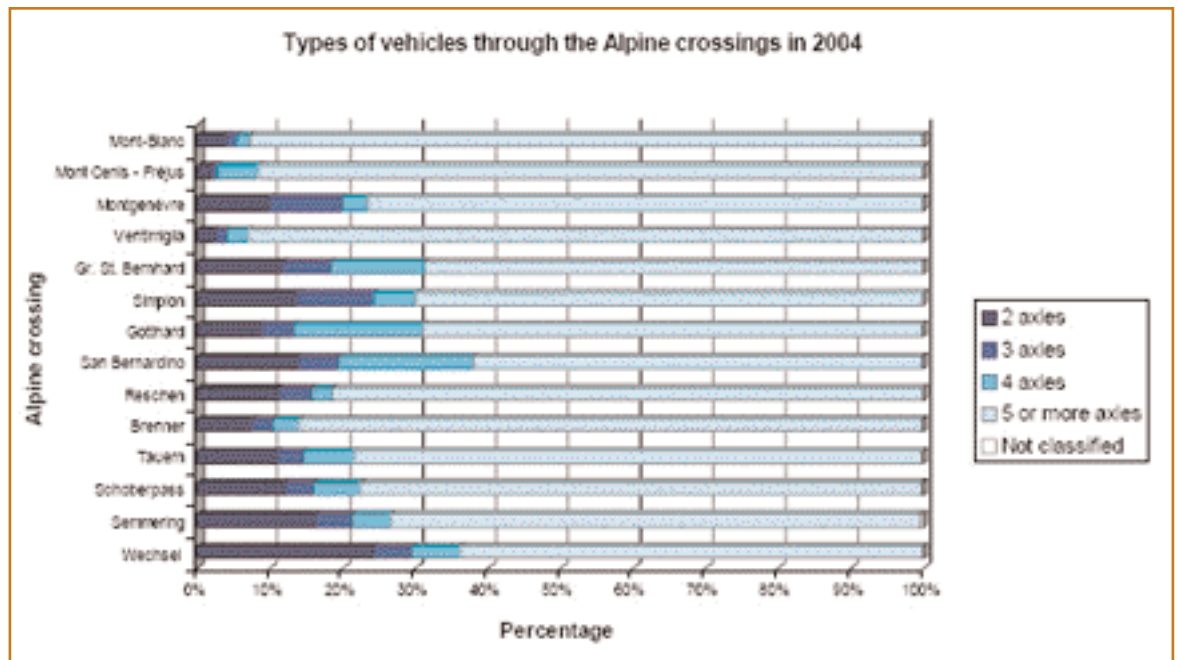
Analizzando i dati relativi ai valichi svizzeri, i veicoli a 5 o più assi, pur rappresentando la categoria di mezzi più diffusa, non assumono i valori elevati osservati in Francia e Austria e in media costituiscono il 49,0% dei veicoli totali.

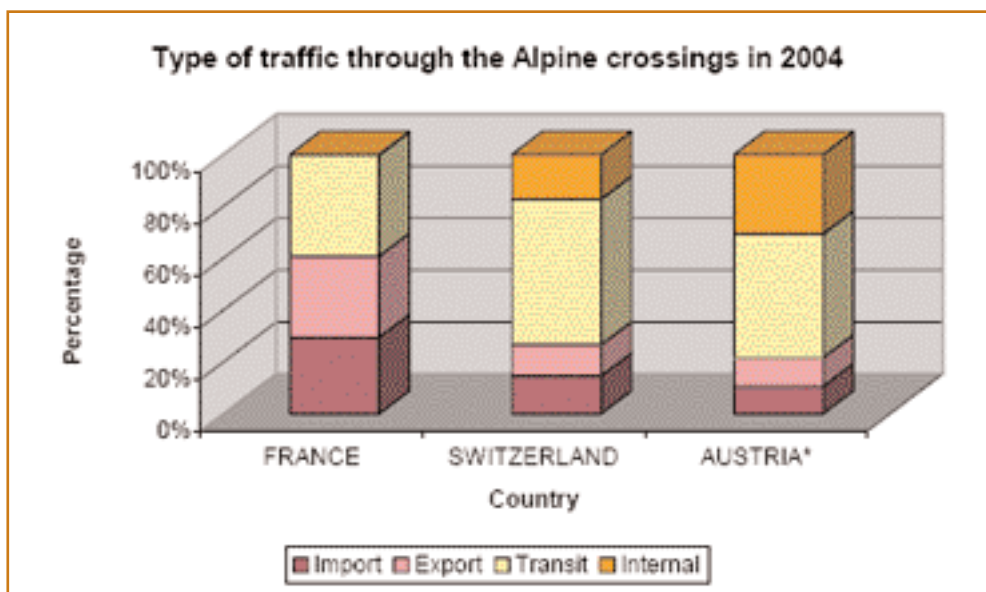
In Svizzera si osserva anche un discreto transito di veicoli a 4 assi i quali rappresentano il 26,0% del totale, mentre i veicoli a 3 e 4 assi costituiscono rispettivamente il 10,4% e il 13,4%. Nel rimanente 1,2% rientrano i veicoli non classificati.

Tipologia dei veicoli che attraversano i valichi alpini nel 1999.



Tipologia dei veicoli che attraversano i valichi alpini nel 2004.





Tipologia del traffico che attraversa l'arco alpino nel 2004

Nel 2004 il traffico lungo i valichi alpini è più omogeneo e la tipologia di veicoli più diffusa è sempre costituita dai veicoli a 5 o più assi.

Sui valichi francesi con un valore medio pari al 92,1% prevale nettamente il transito di veicoli a 5 o più assi, sebbene attraverso il Colle del Monginevro tale valore scenda al 76,5%. I veicoli con 4, 3 e 2 assi rappresentano rispettivamente il 3,9%, il 1,4% e il 2,6% del parco dei mezzi pesanti che attraversano i valichi francesi.

In Svizzera il traffico è pressoché simile su tutti i valichi con una prevalenza del passaggio dei veicoli a 5 o più assi che costituiscono il 67,9% del totale, mentre quelli a 4, 3 e 2 assi rappresentano rispettivamente il 16,9%, il 5,1% e il 9,9%. Nel rimanente 0,2% rientrano i veicoli non classificati.

Infine attraverso i valichi austriaci anche nel 2004 come nel 1999 si osservano delle variazioni della composizione veicolare da valico a valico. In media i veicoli prevalenti sono quelli a 5 o più assi (77,6% del totale) i cui valori variano dal 63,8%, registrato al valico Wechsel, all'85,7% osservato al valico del Brennero.

In media i veicoli a 4, 3 e 2 assi costituiscono rispettivamente il 5,5%, il 3,8% e il 12,8% dei mezzi transitanti attraverso i valichi austriaci. Nel rimanente 0,3% rientrano i veicoli non classificati.

Confrontando i dati illustrati in precedenza emerge un aspetto molto importante: dal 1999 al 2004 lungo i valichi alpini si osserva un apprezzabile aumento del transito di veicoli a 5 o più assi e una flessione del transito delle altre categorie di mezzi pesanti.

Infatti se nel 1999 attraverso i valichi alpini sono transitati 6,6 milioni di veicoli a 5 o più assi, cinque anni dopo questo valore è salito a oltre 8 milioni, di cui circa 1 milione al Frejus, oltre 1,2 milioni a Ventimiglia e 1,7 milioni al Brennero.

Avendo i veicoli a 5 o più assi una portata maggiore rispetto agli altri, è possibile dunque affermare che nel 2004 ogni veicolo trasporta più merce rispetto a quanto avveniva 5 anni prima.

Questo aspetto è stato sottolineato anche in precedenza, quando si è osservato che dal 1999 al 2004 la quantità di merce trasportata in termini percentuali è aumentata maggiormente rispetto all'incremento del numero di veicoli.

Origine e destinazione dei veicoli sull'arco alpino nel 2004

Per effettuare un'analisi sulle origini e destinazioni dei veicoli che attraversano l'arco alpino, occorre riferirsi a quei valichi che definiscono il segmento alpino da Ventimiglia al valico Wechsel.

Nel 2004 sui valichi francesi il 38% dei veicoli transitanti rappresenta, rispetto alla Francia, un traffico di transito, mentre la restante quota di traffico è equamente distribuita tra importazione ed esportazione dalla Francia.

Sui valichi svizzeri si nota una netta prevalenza del traffico di transito (56% del traffico totale) e quello di importazione ed esportazione rappresenta rispettivamente il 15% e il 12%. Attraverso i valichi austriaci, che rientrano nella presente analisi, gli spostamenti sono prevalentemente di transito (48%) e interni (31%).

Il traffico tra l'Austria e gli altri Paesi rappresenta circa il 20% del totale ed è equamente distribuito tra relazioni di importazione ed esportazione.

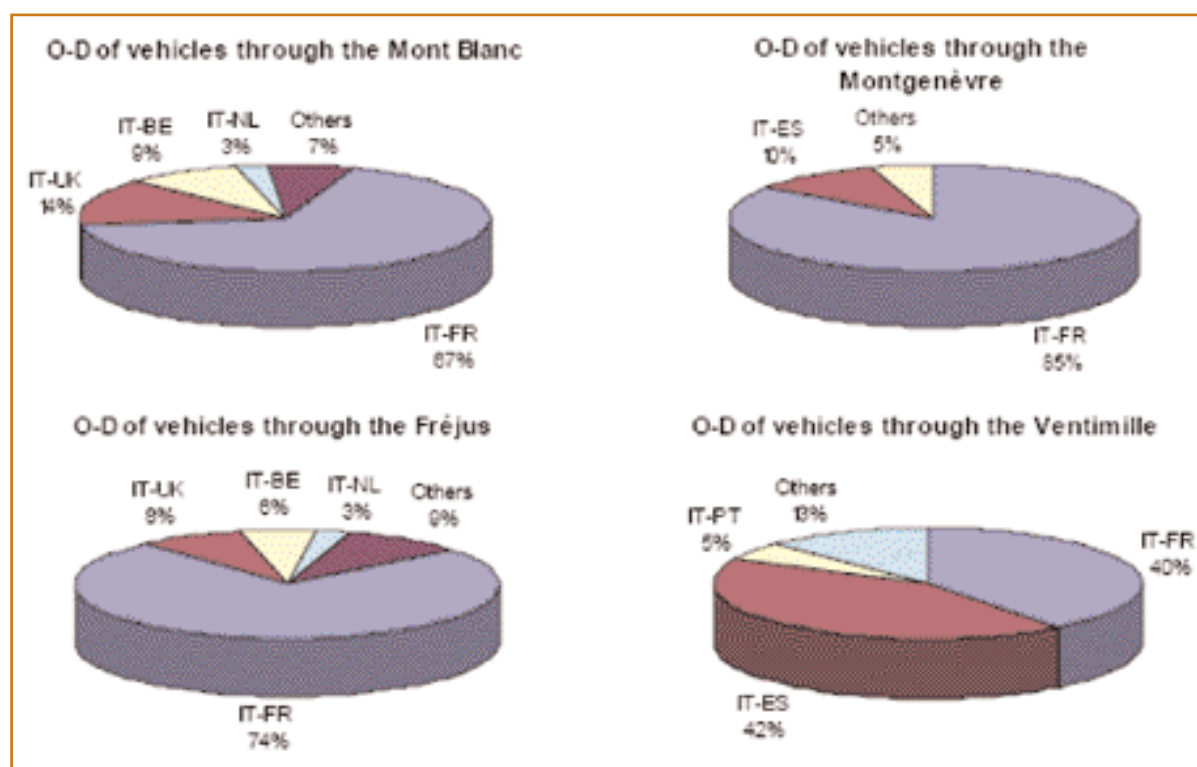
Si nota che sui valichi francesi il traffico interno è pressoché nullo, mentre in Svizzera rappresenta il 17% del totale e in Austria addirittura il 31%. Questo fatto si giustifica considerando che tutti i valichi francesi sono posti in prossimità del confine di stato, contrariamente a quanto accade in Svizzera e in Austria. Infatti da un lato in Svizzera i valichi del Gottardo e San Bernardino, oltre a creare un collegamento con l'Italia, costituiscono un corridoio che lega l'area del Canton Ticino al restante territorio svizzero, dall'altro in Austria la maggior parte dei valichi considerati è collocata all'interno del Paese, quindi può essere percorsa anche da un traffico interno.

Come illustrato nella figura seguente, i trafori del Monte Bianco e del Frejus sono prevalentemente utilizzati come collegamento tra Francia e Italia, mentre il restante traffico rappresenta principalmente le relazioni tra l'Italia e il nord-ovest europeo (Belgio, Olanda, Regno Unito).

Il Colle del Monginevro è utilizzato quasi esclusivamente come collegamento tra l'Italia e la Francia (85% del totale) e in minima parte per le relazioni tra la Spagna e l'Italia.

Ventimiglia appare un importante corridoio che collega l'Italia con la penisola Iberica (47% del traffico totale), mentre le relazioni Italia-Francia costituiscono il 40% del traffico totale.

Distribuzione delle Origini-Destinations del traffico merci che attraversa i valichi alpini francesi nel 2004.



Il trasporto delle merci pericolose

Nota di Aiscat per l'Osservatorio

PREMESSA

La crescente sensibilità agli ormai frequenti incidenti che si verificano sulla rete autostradale con il coinvolgimento di mezzi pesanti che trasportano merci pericolose, così definite secondo l'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per strada (ADR - Agreement concerning the international carriage of Dangerous goods by Road) con le evidenti criticità connesse per la circolazione, hanno condotto, nel corso dell'anno passato, ad un intensificarsi delle richieste di intervenire sul fenomeno.

Per rispondere a queste richieste, provenienti sia dall'opinione pubblica che dalle Istituzioni e spesso correlate a proposte che propongono soluzioni di dubbia efficacia, oltre che di elevato costo per le Concessionarie, l'AISCAT ha raccolto la sollecitazione di alcune Associate ed ha intrapreso un progetto volto, tra l'altro, alla ricostruzione di una mappa che evidenziasse i punti critici sulla rete autostradale per questa tipologia di trasporto.

La mappatura costituirà poi la base informativa necessaria per predisporre e supportare una proposta operativa del Comparto - da condividere con la Polizia Stradale - per la revisione della normativa in materia di circolazione delle merci pericolose.

Infatti l'opportunità offerta dalla revisione del Codice della Strada, attualmente in corso, consente di immaginare uno scenario in cui sia possibile riequilibrare il livello delle responsabilità tra il gestore dell'infrastruttura e l'operatore di autotrasporto specializzato, limitando al massimo i rischi connessi alla circolazione libera ed incontrollabile di mezzi che trasportano carichi potenzialmente pericolosi per la collettività oltre che per la circolazione.

Per qualificare e quantificare il fenomeno si è attuato un rilevamento dei transiti delle merci pericolose sulla rete autostradale.

Nei successivi paragrafi verrà sintetizzata la metodologia su cui si è imperniato il rilievo eseguito dalle Associate.

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Premessa

Il trasporto di merci pericolose su strada è regolato da una notevole mole di norme e regolamenti relativi all'imballaggio, al deposito, allo stivaggio, alla marcatura, all'etichettatura e al trasporto in senso stretto.

Il 1° strumento di regolamentazione, per tutto il territorio europeo, è l'accordo ADR.

Ad esso si affiancano un 2° strumento : direttive UE di recepimento dell'ADR, ed un 3° strumento : leggi nazionali e decreti di recepimento dell'ADR e delle direttive UE

Accordo ADR

L'Accordo ADR viene emesso dalla Commissione Economica per L'Europa delle Nazioni Unite. L'accordo europeo relativo ai trasporti internazionali delle merci pericolose trasportate via strada, stilato a Ginevra il 30 settembre del 57 sotto l'egida dell'UNECE, è entrato in vigore il 29 gennaio 1968 .

Per merci pericolose l'accordo intende quelle materie e quegli oggetti il cui trasporto su strada è vietato o ammesso solo a certe condizioni, specificate negli Allegati A e B all'accordo. L'Allegato A all'ADR specifica quali sostanze o preparati non possono essere trasportati e quali sostanze o preparati (compresi i rifiuti) possono essere trasportati sotto determinate condizioni. Esso contiene anche le prescrizioni per i contenitori e gli imballaggi e per l'etichettatura. L'Allegato B all'ADR contiene le prescrizioni riguardanti gli equipaggiamenti e le modalità per il trasporto delle merci pericolose specificate nell'Allegato A.

Principali direttive UE di recepimento dell'ADR

Direttiva 2000/61/CE

La suddetta direttiva del 10 ottobre 2000 (modificante la direttiva 94/55/CE, del 21 novembre 1994) riguarda l'avvicinamento della legislazione degli Stati membri in tema di trasporto su strada di merci pericolose.

Questa direttiva riprende nel diritto comunitario le disposizioni tecniche dell'accordo ADR, che stabilisce procedure uniformi per la sicurezza del trasporto di merci pericolose su strada.

Direttiva 95/50/CE

Nell'ambito della direttiva 94/55/CE (sostituita dalla 2000/61/CE) e allo scopo di migliorare ulteriormente la sicurezza del trasporto di merci pericolose, nonché di garantire un livello sufficiente di controlli da effettuarsi in modo armonizzato, il 6 ottobre 1995, il Consiglio ha adottato la direttiva 95/50/CE sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose. La direttiva comprende una lista di controllo armonizzata usata dagli Stati membri e un elenco armonizzato di codici delle infrazioni. Ciò consente un confronto attendibile fra i livelli di applicazione negli Stati membri.

Direttiva 96/53/CE

La Direttiva del 3/06/1996, relativa alla designazione e alla qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile di merci pericolose.

La direttiva impone agli stati membri ciò che segue: lo svolgimento di attività che riguardino il trasporto, il carico o lo scarico di merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile deve essere svolto sotto la supervisione di uno o più consulenti per la sicurezza.

Autorità competenti in Italia:

- Ministero dell'Ambiente;
- Ministero dell'Industria e del Commercio;
- Ministero della Sanità;
- Ministero dell'Interno;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ;
- Dipartimento della Protezione Civile.

Principali Leggi Italiane relative al trasporto di Merci Pericolose

Legge 285 del 30 aprile 1992, nuovo codice della strada

Legge 214 del 1 agosto 2003, in particolare gli articoli 168 e 142, relativi alla sicurezza stradale

Decreto Interministeriale del 03.03.1997 di recepimento della Direttiva 95/50/CE

Decreto Legge n.40 del 04.02.2000 di recepimento della Direttiva 96/53/CE (concernente il consulente per la sicurezza)

Decreto Legge del 03.05.2001 di recepimento della Direttiva 2000/61/CE (modifica alla direttiva 94/55/CE e leggi pertinenti)

Le leggi italiane di recepimento sono vaghe riguardo ad alcuni aspetti della normativa europea, a cui si riferiscono, rimandando spesso ad altre leggi specifiche su vari argomenti o lasciando ulteriore tempo al legislatore per adeguarsi agli standard internazionali.

Numerosi altri decreti sono già stati emessi dai vari Ministeri Italiani su:

- Sistemi e procedure di sicurezza
- Regolamentazioni relative ad impianti e sistemi di trasporto
- Prevenzione degli incendi

MONITORAGGIO TRANSITI DI VEICOLI ADIBITI AL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE

LA METODOLOGIA DI RILIEVO

Il rilevamento che le Associate hanno eseguito, coadiuvati dall'Associazione, è stato finalizzato principalmente alla determinazione qualitativa del transito delle merci pericolose, senza per questo tralasciare una analisi dettagliata degli aspetti quantitativi, allo scopo di avere, nell'immediato, un primo quadro del fenomeno, da cui le incidenze sul traffico totale e, in particolare, sul traffico pesante, necessaria a porre le basi per un successivo approfondimento. La determinazione dei volumi di traffico ha imposto la pianificazione del rilevamento ed ha comportato:

1. una mappatura del territorio per individuare dove eseguire il rilievo;
2. scegliere la durata del singolo rilievo;
3. individuare i periodi più opportuni, nell'arco della giornata, in cui eseguire il rilievo;
4. la scelta dei giorni in cui eseguire il rilievo;
5. la scelta della strumentazione più opportuna per eseguire il rilievo;
6. individuare in maniera univoca l'oggetto da rilevare;
7. individuare il modo di catalogare il rilevamento.

LA MAPPATURA DEL TERRITORIO E L'ESECUZIONE DEI RILIEVI

La mappatura del territorio ha implicato la scelta delle sezioni della rete dove effettivamente eseguire il rilevamento.

La scelta è stata fatta con il preciso obiettivo di consentire un rilievo esaustivo, ossia che permettesse di determinare in maniera univoca i flussi sulle diverse tratte della rete considerate.

La scelta del posizionamento delle sezioni di rilevamento, affinché fossero minimizzati i costi connessi al rilievo, ossia affinché fosse eseguito il numero minimo necessario di rilievi, è avvenuta, almeno in parte, congiuntamente, tramite una discussione tecnica tra i diversi Concessionari che gestiscono la tratta da monitorare.

Il rilievo, affinché fosse evidenziata la distribuzione dei transiti delle merci pericolose nell'arco dell'intera giornata, è stato eseguito, lì dove si presumeva che il fenomeno fosse maggiore, per 24 ore consecutive; nelle tratte che presumibilmente sarebbero state caratterizzate da un transito di merci pericolose più modesto si è convenuto di effettuare un rilievo che monitorasse la autostrada per un arco di 10-12 ore non prendendo in considerazione le ore notturne durante le quali, è appurato, tali transiti sono modestissimi.

In questo caso la sincronia del rilevamento è indispensabile per poter successivamente omogeneizzare i dati e dare quindi una visione di insieme.

Il criterio con il quale è stato scelto l'orario giornaliero all'interno del quale far ricadere il rilievo è fondato sulla necessità di monitorare i momenti critici, di maggior traffico.

Un fattore che condiziona la scelta del suddetto orario, perché determina i flussi maggiori, è la vicinanza, alla tratta analizzata, di siti industriali generatori ed attrattori dei maggiori movimenti di merci pericolose.

Ad ogni modo tenendo conto delle considerazioni precedenti nella analisi fatta sulla rete il rilevamento, generalmente, è stato eseguito dalle 7 del mattino alle 17; in alcune tratte è apparso opportuno ampliare l'analisi, fino ad estenderla, come già anticipato, in quelle particolarmente critiche, alle 24 ore.

Al fine di dare una certa validità statistica al rilievo, in funzione della rappresentatività del risultato, è apparso necessario eseguire un congruo numero di rilevamenti cadenzandoli secondo diverse giornate scelte opportunamente in considerazione della tipologia di sito industriale nelle vicinanze all'autostrada.

Il numero delle giornate e la scelta dei giorni della settimana in cui eseguire le rilevazioni sono stati condizionati dalla presenza di siti industriali nonché dalla necessità di minimizzazione dei costi.

Considerando il livello qualitativo della determinazione, la scelta di limitare il rilevamento ad un paio di giornate rappresentative è sembrata una buona soluzione.

Generalmente la rilevazione, per semplicità, è stata effettuata a vista, da parte di operatori, opportunamente istruiti, posizionati in prossimità di zone illuminate, quali svincoli e aree di sosta.

Inoltre si è tenuto conto, nella scelta della postazione dove ubicare il personale addetto al rilevamento, della necessità di massimizzazione della visuale prendendo in considerazione anche le possibili interferenze tra gli automezzi.

Nell'indagine sono stati rilevati il numero di mezzi che trasportano merci pericolose transittanti per la sezione in esame, ed il tipo di merce.

Per individuare il tipo di merce trasportata si è individuato il numero identificativo della materia secondo il codice ONU, tramite la lettura del pannello arancione che obbligatoriamente deve essere visibile sul veicolo (vedi esempio seguente).



Al contrario il codice Kemler – numero identificativo della tipologia di pericolo - è stato identificato, non attraverso un rilievo diretto, ma tramite un software appositamente sviluppato che, partendo proprio dalla conoscenza del codice ONU, individua il codice Kemler relativo.

Infine si è deciso di rilevare anche quei transiti effettuati da veicoli che presentavano il pannello arancione, caratterizzante il carico pericoloso trasportato, senza peraltro che su di esso venisse esplicitato il numero del codice ONU e/o il numero Kemler (veicoli vuoti o trasportanti collettame).

Generalmente non sono state riscontrate, nell'effettuazione del rilevamento, particolari difficoltà. In alcuni casi i dati sulle osservazioni effettuate all'imbrunire e nelle ore notturne, per ovvie difficoltà legate all'oscurità, nonostante la scelta del luogo, dove ubicare il personale, fosse stata fatta tenendo conto di tale fattore, hanno manifestato la presenza di errori di lettura del pannello del codice ONU.

Inoltre qualche rilevazione di codice ONU è stata persa a causa della copertura dei pannelli da parte di veicoli che si sono frapposti tra gli osservatori ed il veicolo da rilevare.

Infine è stata appurata la presenza, come ovvio, tramite controlli incrociati dei dati, di un errore umano nella rilevazione, a prescindere da quanto detto in precedenza, e nella annotazione dei dati.

Ciò nonostante sembra opportuno ribadire che la rilevazione nel suo complesso è stata soddisfacente.

PRESENTAZIONE DEI DATI

Premessa

Al fine di individuare, sulla base dei rilievi effettuati, le tratte autostradali critiche sotto il profilo del transito delle merci pericolose, e, nel contempo, al fine di formulare una proposta normativa che possa regolamentare il trasporto delle merci pericolose e la gestione della loro sosta in autostrada e ancora per individuare un approccio funzionale alla gestione delle emergenze connesse al trasporto di merci pericolose, l'AISCAT ha sviluppato un progetto mirato alla definizione, rappresentazione ed inquadramento normativo del movimento di Merci Pericolose, trasportate su gomma.

Rilevamenti e rappresentazione dei dati Il lavoro inizialmente si è incentrato sulla elaborazione dei rilevamenti eseguito dalle singole Associate ed è stato prevalentemente mirato a:

- omogeneizzare i dati inerenti i rilevamenti provenienti dalle varie concessionarie;
- interpretare i rilevamenti raggruppandoli sulla base dei Codici ONU;
- sottoporre i records alle trascodifiche ONU --> Kemler;
- classificare i rilevamenti in tre raggruppamenti di pericolosità;

La necessità di omogeneizzare i dati inerenti i rilevamenti delle differenti Concessionarie e di fornire un dato aggregato rispetto all'intera rete, ha comportato la individuazione di un database strutturato secondo i seguenti campi elementari:

- Rilevatore
- Autostrada in acronimo Axx
- Autostrada con nome in chiaro
- Tronco
- Gestore
- Punto di osservazione
- Verso di percorrenza
- Cod. AISCAT
- Km.
- Data
- Fascia oraria
- Tipo di automezzo
- Codice ONU
- Codice Kemler
- Famiglia di pericolosità

Il lavoro di omogeneizzazione ha condotto all'analisi di oltre 16.000 transiti di veicoli trasportanti merci pericolose, su oltre 60 punti di rilevamento lungo circa 4700 chilometri di rete autostradale monitorati. Di seguito vengono esposti alcuni risultati aggregati dell'analisi.

TRANSITI MERCI PERICOLOSE Analisi aggiornata a marzo 2004-07-19

Circa 16.000 transiti rilevati su
Circa 4.700 km di rete analizzati

La tabella seguente espone i dati aggregati relativi alle principali tipologie di merci che transitano sulla rete autostradale monitorata, in riferimento ai codici ONU analizzati. Risulta evidente la preponderanza dei materiali derivati dalla lavorazione del petrolio. Il primo materiale, in relazione all'incidenza sul totale delle merci trasportate, non attinente con il petrolio risulta essere la soluzione di Idrossido di sodio che incide per il 3,12% sul totale delle merci trasportate. Seguono una miriade di altri materiali con percentuali sul totale comunque dell'ordine del 1%. Da notare il valore rilevante della percentuale dei transiti per i quali,

CLASSIFICAZIONE SU CODICI ONU

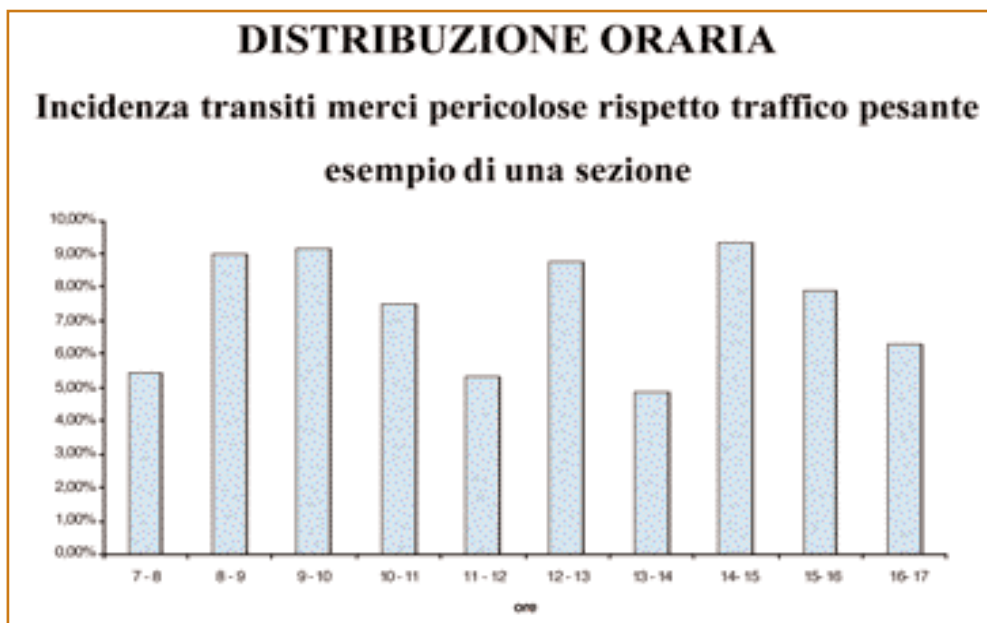
- 17,36% Gasolio**
- 17,10 % Benzina per motori di automobili**
- 14,83 % NC (non classificato) NR (non rilevato) NL (non leggibile)**
- 7,34 % Altri tipi di merci – Tossiche, Inquinanti, Infiammabili, Corrosive, Radioattive**
- 5,99 % Miscele di idrocarburi**

per un motivo o un altro, non è stato possibile individuare o assegnare un codice ONU (NC, NR e NL).



Un altro dato aggregato inerente l'intera rete analizzata riguarda la distribuzione oraria, nell'arco delle ventiquattro ore, emersa da una valutazione globale dei rilevamenti. Appare evidente il concentrarsi dei transiti delle merci pericolose nelle ore della mattina e del primo pomeriggio probabilmente in relazione agli orari di distribuzione delle merci e dei siti di produzione industriale.

A seguire riportiamo un istogramma esemplificativo della distribuzione, lungo la fascia oraria che va dalle 7 alle 17, delle incidenze del trasporto di merci pericolose rispetto al trasporto di tutti i veicoli pesanti. Nella sezione scelta, particolarmente significativa sotto il profilo dei transiti inerenti alle merci pericolose, per una incidenza del traffico pesante sul traffico totale pari al 21%, abbiamo incidenze dei trasporti di Merci Pericolose sul traffico pesante con picchi che raggiungono un massimo di 9 e 9,2% e con una media, sul periodo preso in considerazione, del 7,34%. Tale istogramma è stato costruito sui dati di una sezione particolarmente soggetta ai transiti di merci pericolose, pertanto si presta a rappresentarne il limite superiore in termini di volumi.



Più genericamente da un'analoga analisi effettuata su 16 sezioni rappresentative all'interno della fascia oraria che va dalle ore 7 sino alle ore 17 emerge che l'incidenza dei transiti di merci pericolose ha raggiunto il valore massimo di 7.61 % sul totale dei transiti di veicoli pesanti (classi di pedaggio 3, 4 e 5). Tali valori risultano indicativi della consistenza del fenomeno merci pericolose nell'ambito delle autostrade italiane.

A seguire, in relazione alla classificazione secondo l'indice di pericolosità Kemler, sono rappresentate le maggiori incidenze che le differenti materie analizzate presentano rispetto al totale delle merci pericolose.

LA CLASSIFICAZIONE KEMLER (principali incidenze quantitative)

•22,64 % materia liquida molto infiammabile (punto di infiammabilità a 21°C)
Esempio -BENZINA PER AUTOVEICOLI-

•21,11 % materia liquida infiammabile (punto di infiammabilità da 23°C a 61°C, valori limiti compresi) o materia liquida infiammabile o materia solida allo stato disciolto con punto di infiammabilità, superiore a 61°C, riscaldata ad una temperatura uguale o superiore

Esempio -CARBURANTE DIESEL, GASOLIO, OLIO DA RISCALDAMENTO-

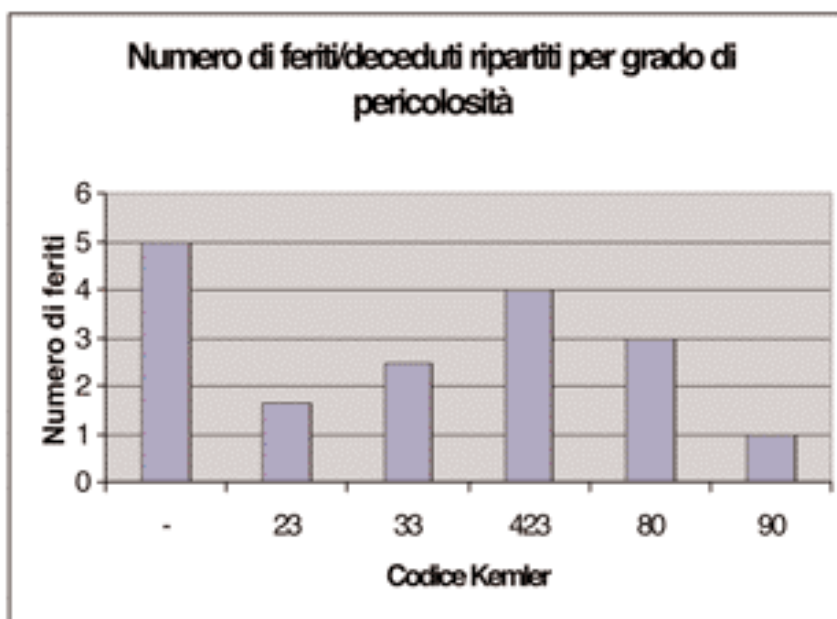
•20,55 % non classificabili o non classificati

•8,24 % materia corrosiva o presentante minor grado di corrosività
Esempio -IDROSSIDO DI SODIO, SOLUZIONE DI-

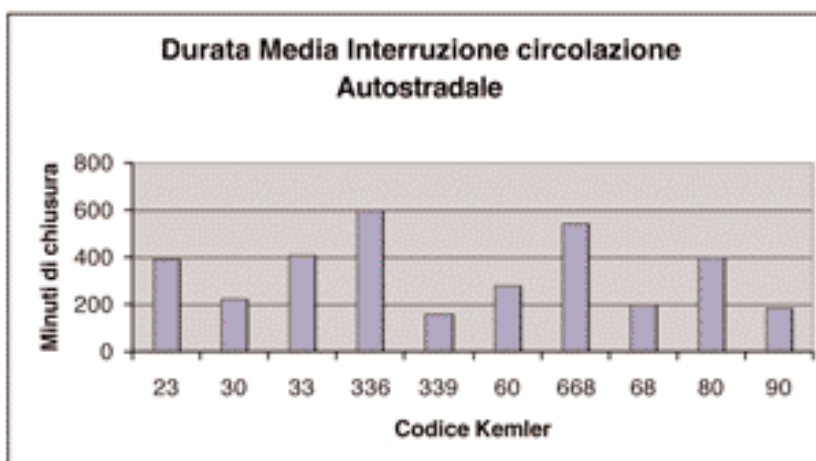
INCIDENTI ADR 2003

Al fine di supportare la proposta normativa AISCAT, utilizzando come fonte un rapporto AISCAT sugli incidenti occorsi nel 2003 ad automezzi soggetti a normativa ADR, sono state eseguite delle elaborazioni tendenti ad evidenziare le relazioni tra pericolosità della merce trasportata, il numero di incidenti, ed il tempo di chiusura del tratto autostradale.

Numero Incidenti	Codice kemler
3	23
4	30
9	33
1	336
1	339
1	39
1	423
1	60
1	668
1	68
6	80
1	90
1	X80



Numero Incidenti ¹	Codice kemler	Interruzione Media
2	23	393
2	30	223
7	33	407
1	336	604
1	339	158
1	60	280
1	668	543
1	68	200
6	80	397
1	90	185



¹ Nota: Sono state eliminate le rilevazioni mancanti del valore dell'interruzione. I valori sono espressi in minuti.

Gli scenari di traffico secondo gli operatori della logistica

Audizione del 2 maggio 2007 di Livio Ambrogio, Presidente dell'European Intermodal Association, di Francesco Carciotto, Presidente del Comitato Logistico di Federchimica, e di Mario Spinedi, dell'Osservatorio Asia



Presentazione. Mario Virano ringrazia i rappresentanti del mondo della logistica che hanno accettato di fornire il loro punto di vista riguardo alla domanda di traffico attraverso l'arco alpino: Livio Ambrogio, presente nella duplice veste di Presidente dell'European Intermodal Association (EIA) e di operatore logistico, in quanto Presidente della società di trasporto Ambrogio Spa, che opera in Piemonte, Lombardia e sui mercati europei; Francesco Carciotto, Presidente del Comitato Logistico di Federchimica; Mario Spinedi, esperto di trasporti e membro dell'Osservatorio Asia.

Cina e Mediterraneo. Mario Spinedi riferisce innanzitutto che l'Osservatorio Asia è un gruppo di lavoro che produce, nei settori geografico-territoriale e dei trasporti, studi di carattere operativo incentrati sul continente asiatico e, in particolare, sulla Cina. Quanto alle direttrici di traffico, non c'è dubbio che i motori di crescita siano posizionati ad Est, la Cina in particolare. Riguardo alla tipologia della domanda, si assiste oggi ad un riposizionamento delle industrie asiatiche, che tendono ad avvicinarsi ai rispettivi mercati di riferimento: la Cina, ad esempio, sta spostando alcune catene produttive nei paesi del Nord Africa, che non a caso registrano tassi di crescita del 4-5%. Il dato è di interesse per il sistema portuale mediterraneo e per il nostro Paese in particolare, che ha davanti a sé una crescita potenziale di domanda in direzione nord-sud; ma al contrario che in Cina, in Italia non si assiste al fenomeno di aggregazione delle autorità portuali, che ha trasformato piccole e medie realtà divise e in concorrenza fra loro, in colossi di livello mondiale; nel caso ligure, ad esempio, l'aggregazione potrebbe consentire di raggiungere i 5-6 milioni di teu movimentati l'anno. I porti francesi a causa della vicinanza ai porti di Rotterdam e Amburgo movimentano pochi milioni di teu rispetto al PIL; per ovviare a questa distorsione stanno ridisegnando la logistica di molti porti tra i quali quello di Marsiglia, stretto concorrente di quelli liguri.

Integrazione con il territorio. L'aggregazione quindi è importante, ribadisce Mario Spinedi, ma deve essere accompagnata da sistemi reticolari integrati nell'entroterra; per farlo occorrono a programmi regionali coerenti con veri piani industriali. La sostenibilità di questi grandi progetti si fonda sulla predisposizione di un quadro di politiche coerenti di lungo periodo, che deve essere costruito non a livello centrale ma a livello regionale e locale; i governi locali devono programmare coerentemente un entroterra logistico, di trasporto ferroviario e di separazione delle infrastrutture dai servizi. Inoltre, la realizzazione di un'opera di grandi dimensioni, qual è la Torino-Lione, deve essere preceduta anche dalla costruzione della domanda e non dalla semplice stima della stessa: ciò implica la predisposizione di un piano strategico collaterale all'opera avente come fine ultimo quello di assicurare la piena utilizzazione dell'infrastruttura; deve trattarsi di un piano in grado di influire sulle scelte modali e sulle scelte di pianificazione territoriale legate al posizionamento dei nodi quali sedi di scambio fra le differenti modalità di trasporto.

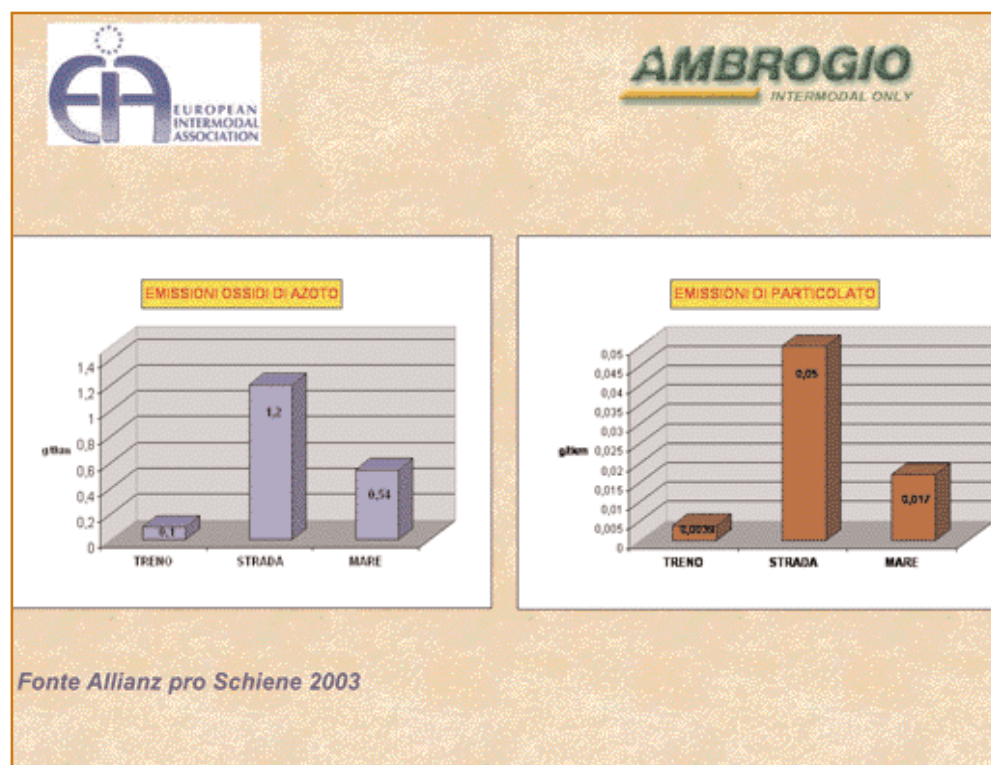
Infine, il trasferimento delle merci da strada a ferrovia riguarda anche i costi del servizio e, in tal senso, sottolinea la inderogabilità della riorganizzazione industriale e dell' adeguamento da parte di Trenitalia per superare le attuali limitazioni relative, soprattutto, alla insufficiente e antieconomica lunghezza dei convogli.

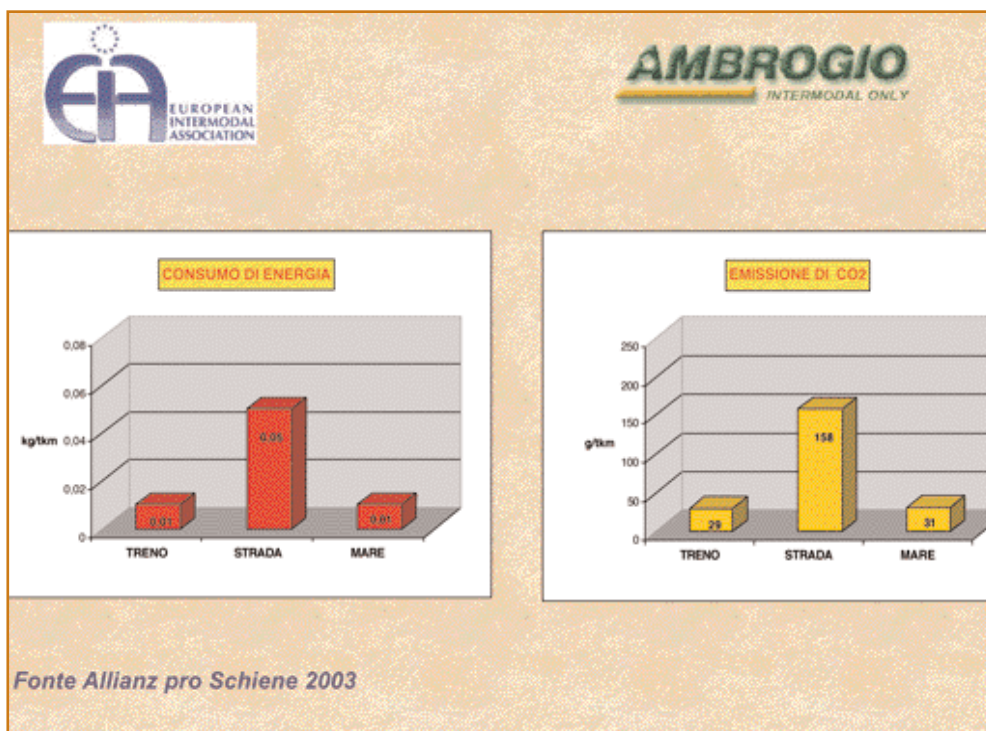
Impatto ambientale. Livio Ambrogio, sottolineando il ruolo importante svolto dall'Associazione nell'ambito della definizione delle politiche europee di trasporto modale, segnala innanzitutto che il trasporto su strada consuma più energia di quello ferroviario e produce emissioni di anidride carbonica cinque volte superiori; il persistere degli attuali trend di degrado determinerebbe la necessità di adottare misure ambientali urgenti.

Il modo di trasporto primario rimane quello stradale, tuttavia interventi nel settore ferroviario potrebbero consentire di guadagnare alcuni punti percentuali, considerando che in Italia si è al 12% e in Europa al 15% di trasporto su ferro rispetto al totale.

Costi del trasporto. La Ambrogio Spa nasce come azienda di trasporto stradale negli anni Settanta, quando era consentito trasportare fino a 28 tonnellate con mezzi pesanti; oggi il carico massimo consentito per i mezzi stradali è di 44 tonnellate. Parallelamente, negli anni Settanta le navi trasportavano meno di 1.000 container mentre nel prossimo futuro le capienze massime raggiungibili saranno di 12.000 container. Inoltre, negli ultimi anni lo sviluppo della modalità stradale è stato notevolmente superiore rispetto a quello del modo ferroviario; alcuni progressi sono stati fatti in termini di infrastruttura, con l'ampliamento delle sagome, ma la lunghezza dei treni è rimasta di circa 500-600 metri, con le corrispondenti limitazioni di trasporto che incidono sui costi.

Ad esempio, il costo medio della trazione ferroviaria sulla Linea Storica Torino-Lione è di 16 centesimi di euro per tonnellata per un convoglio di 1.150 tonnellate, contro i 6 centesimi della Lione-Bayonne su cui al contrario possono transitare convogli da 1.600 tonnellate; per superare il limite del tonnellaggio trasportabile, gli operatori sono costretti a prevedere un centro di smistamento per i treni diretti oltre Lione, che permetta la scomposizione e ricomposizione di treni a diverso tonnellaggio, operazioni queste che richiedono giornate lavorative e costi aggiuntivi, per 700.000 euro l'anno.





La società Ambrogio ha avviato una collaborazione con le imprese ferroviarie e con RFI per migliorare le condizioni del trasporto. A questo proposito, Livio Ambrogio sostiene che in Italia il processo di separazione tra gestore delle infrastrutture e fornitore del servizio non è stata attuata in modo adeguato, e invita RFI a considerare come punti di riferimento per la politica dei trasporti tutti gli operatori e non solo Trenitalia Cargo, che del resto denuncia perdite di 62 euro ogni 100 euro di fatturato.

Ma non c'è solo l'Italia: in merito alle scelte di politica dei trasporti Livio Ambrogio ricorda l'arbitraria decisione assunta dalla Francia nel 2006, a seguito di contrasti con l'Inghilterra, di interdire il passaggio dei treni merci attraverso il tunnel della Manica, rendendo così necessario un intervento a livello diplomatico per la soluzione della contesa franco-inglese. Parallelamente però non mancano le buone notizie: il 15 giugno sarà inaugurato il tunnel di base del Lötschberg, e il primo treno ad attraversarlo sarà un treno Ambrogio, in quanto l'azienda possiede una piccola quota di capitale della società che gestisce il nuovo valico.

Delocalizzazione e logistica. Francesco Carciotto evidenzia come l'industria chimica segua le economie di mercato e, in questa logica, abbia risposto a spinte di delocalizzazione della produzione verso i Paesi del Nord Africa e dell'Est Europa, dove i costi sono minori determina un aumento della domanda di traffico verso i mercati di consumo: tra gli anni 90 ed il 2000 si è registrato un aumento di trasporto su strada del 20% e se ne prevede uno del 50% nei prossimi dieci anni.

L'internazionalizzazione dei mercati e dei flussi logistici ha provocato l'aumento di manipolazione: in Italia si spendono circa 60 milioni di euro per le attività logistiche; negli ultimi anni le esportazioni sono cresciute dal 45% al 75% a fronte di una rete distributiva che si è contratta dal 55% al 25%.

I costi della logistica e della distribuzione incidono per circa il 10% del prezzo finale; di conseguenza le aziende chimiche hanno anche operato per individuare delle soluzioni ai problemi delle merci pericolose, dei servizi di intervento e della gestione delle emergenze, così da garantire che la consegna della merce al cliente finale avvenga nel modo migliore. Le aziende chimiche, quindi, sono particolarmente attente alla qualità della rete di distribuzione, che oggi in Europa versa in condizioni critiche; non solo, secondo uno studio condotto dalla Banca d'Italia, la qualità delle infrastrutture italiane si pone su un indice 0,6 contro lo 0,9 di media europea.

In ogni caso si auspica che a fronte di un trasferimento all'estero delle attività produttive si determini comunque un rafforzamento della presenza delle industrie italiane nel mercato mondiale.

Andrea Debernardi condivide la necessità di definire in Italia una politica di trasferimento modale che dimostri agli abitanti della Valle di Susa che lo scopo della realizzazione del nuovo collegamento ferroviario è il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia.

Sottolinea l'importanza di costruire la domanda di traffico fin da subito, senza attendere la realizzazione dell'opera: un'infrastruttura di grandi dimensioni come la Torino-Lione sviluppa le sue potenzialità se inserita in un progetto di sistema di trasporto integrato, come è avvenuto ad esempio in Svizzera dove, a sostegno dei due nuovi tunnel in costruzione, sono state adottate forti misure di politica modale, quali la ristrutturazione delle proprie ferrovie, l'acquisto di locomotori idonei e l'adozione di politiche fiscali a carico degli utenti della strada.

Rileva che le popolazioni della Valle di Susa sono contrarie all'opera perché ritengono sia fondamentale costruire prima la domanda di traffico sulla Linea Storica e adottare politiche credibili di accompagnamento alla ferrovia: prima dell'inizio dei lavori dell'Osservatorio si è parlato esclusivamente dell'infrastruttura in sé, solo dopo si è cominciato a parlare in termini di trasferimento modale.

Quanto allo squilibrio tra i prezzi di trazione sulla tratta Torino-Lione e quelli di altre linee chiede cosa si possa fare di analogo sulla Linea Storica che sia stato già fatto sugli altri valichi ferroviari considerati.

Livio Ambrogio non ritiene che si possa prendere in considerazione, per parte italiana, quanto finora fatto da Trenitalia, di cui lamenta inefficienza e scarsa iniziativa imprenditoriale.

Al contrario la società svizzera BLS ha provveduto a snellire le pratiche doganali, così da ridurre i costi che, normalmente, erano di circa 500-600 euro per un convoglio da Milano alla frontiera che costava circa 10.000 euro: le procedure di transito sono state velocizzate, eliminati alcuni balzelli, acquisiti locomotori interoperabili e si è proceduto a una utilizzazione efficiente delle risorse.

Riconosce che in RFI siano presenti professionalità in grado di assecondare il mercato e definire progetti, tuttavia lamenta un mancato coinvolgimento degli operatori privati e una sopravvalutazione di Trenitalia Cargo come punto di riferimento delle scelte di gestione aziendale e delle politiche di trasporto.

Carlo Alberto Barbieri mette in risalto l'esperienza imprenditoriale della Ambrogio Spa, perché dimostra che l'esistenza di un progetto industriale solido, e la ricerca dell'efficienza, consentono di superare anche i limiti di infrastrutture e sistemi vecchi ed inadeguati: l'azienda, rinunciando a Orbassano e localizzandosi a Candiolo, in un territorio sfavorevole per gli scambi commerciali, ha usufruito della coppia di binari della Torino-Pinerolo che, per lungo tempo, sono rimasti inutilizzati da RFI.

Però, nel momento in cui lungo questa tratta verrà predisposto il servizio metropolitano, con treni cadenzati ogni 20 minuti, la Ambrogio subirà grosse limitazioni alla propria attività, perché non potrà più manovrare.

L'esperienza dimostra che esistono margini di miglioramento dell'efficienza che, se alimentati da una politica trasportistica seria, potrebbe consentire alle società italiane di non perdere quote di mercato; la nuova opera non potrà che assecondare e favorire tutte le iniziative imprenditoriali del territorio: il segnale da lanciare al Governo tramite l'Osservatorio deve essere proprio quello di sottrarre quote di traffico dalla strada a favore della ferrovia mediante la predisposizione dell'infrastruttura.

Quanto alle osservazioni sulle direttrici di traffico preferenziali e sul posizionamento troppo ad ovest dell'opera rispetto al traffico che è ad est, obietta che gli scambi si svolgono secondo direttrici preferenziali e disponibili, indipendentemente dal posizionamen-

to geografico delle origini e destinazioni. Riconosce poi che l'opera non sarà sfruttata in maniera adeguata se non è correttamente inquadrata in un piano progettuale coerente di politiche di trasporto, per questo rivolge l'invito a RFI ad abbandonare logiche di gestione sindacali e territoriali per intraprendere una efficiente gestione imprenditoriale aperta al mercato.

Mario Spinedi, circa le direttrici di traffico privilegiate, precisa che la Cina ha due poli di interesse principali, il nord-ovest e il nord-est; di conseguenza i porti più interessati sono quelli posizionati in queste aree, caratterizzate da una maggiore crescita dei Paesi dell'Est, ma anche da problemi infrastrutturali.

Sottolinea che questi due argomenti devono essere sviluppati parallelamente e non in contrapposizione, in relazione ai principali porti italiani e alla rete infrastrutturale di interconnessione di essi ai territori retrostanti.

Mario Tartaglia precisa i tratti essenziali del quadro normativo entro il quale RFI opera, segnalando che la società gestisce l'infrastruttura ferroviaria nell'ambito di un mercato liberalizzato, esegue investimenti nella stessa per conto dello Stato ed è responsabile della manutenzione, della sicurezza, della circolazione e della parità di trattamento di tutte le imprese ferroviarie che facciano domanda di utilizzo della rete infrastrutturale.

Quanto alla scarsa propensione di RFI a prestare attenzione al mercato e le difficoltà di acquisto di tracce, fa notare che il processo di formazione dell'orario si svolge secondo una procedura codificata che, oltre che sulla disponibilità infrastrutturale, si basa anche sulle esigenze delle imprese ferroviarie.

I pedaggi poi, sono definiti da decreti ministeriali e le procedure di vendita delle tracce sono trasparenti ed accessibili da parte di chiunque sia interessato e dotato dei requisiti di legge; tra l'altro, il pedaggio riscosso da RFI copre solo una piccola quota dei costi totali di trasporto, e certamente non i costi di manutenzione delle linee e gli ammortamenti degli investimenti.

Per quanto riguarda le infrastrutture, occorre tener presente che in Italia – se si eccettua la rete AV/AC - non si effettuano grandi investimenti su nuove linee da circa un secolo, ma solo investimenti diffusi, quindi può essere realistico che alcuni tragitti soffrano di inefficienze strutturali: sulla Linea Storica ci sono pendenze che limitano i pesi massimi trainabili e, per questa ragione, un investimento possibile consisterebbe nell'eliminazione delle livellette che limitano i traini, ma questo equivale a costruire una linea ex novo.

In merito alla possibilità di eseguire interventi sulla trazione, precisa che attualmente si può intervenire con la tripla trazione, ma il vincolo costituito dall'infrastruttura può essere rimosso solo attraverso nuovi investimenti infrastrutturali (definiti nel Contratto di Programma tra RFI e il Ministero competente).

Relativamente alla localizzazione degli impianti merci, risponde che mentre in passato la rete RFI comprendeva un grande numero di impianti merci attivi (quasi 900) con la conseguente grande frammentazione e scarsa efficienza della filiera logistica, con il processo di razionalizzazione e di liberalizzazione il numero di centri merci si ridurrà in modo progressivo, per concentrarsi sulle domande forti; i privati decidono dove impiantare i propri centri, che molto spesso vengono ubicati non tanto in funzione delle O/D puntuali quanto delle esigenze di processo industriale degli operatori.

Angelo Tartaglia constata che dall'audizione emerge la possibile esistenza di una notevole quantità di scelte e di opzioni possibili in tema di politiche di trasporto e di logistica: il confronto con altri Paesi offre spunti di riflessione non tanto sulle infrastrutture in sé, quanto sulla capacità di gestirle e di ottimizzarne l'utilizzo, attribuendo quindi all'infrastruttura un ruolo secondario rispetto alla definizione di politiche del settore.

Circa la direttrice di traffico est-ovest, chiede come possa essere indispensabile l'opera ferroviaria se i traffici di attraversamento dalla Spagna ai Paesi dell'Est si aggira sul 2-3% del totale.



Costi 2007
Trazione Ferroviaria

RELAZIONE	TRENO	CENT/€
NORD-OVEST-BENELUX (VIA CH)	1.600 T	7,50
NORD-OVEST-GERMANIA (VIA CH)	1.600 T	7,50
TORINO- LYON	1.150 T	16,00
LYON - PERPIGNAN	1.800 T	6,50
LYON - BAYONNE	1.600 T	6,00

Fonte Contratti Imprese Ferroviarie

Ribadisce, di contro, che a proprio parere i traffici principali sono destinati a crescere sulla direttrice nord-sud. Rimarca infine l'incongruenza progettuale dell'opera in relazione alle differenze di peso e di lunghezza dei convogli ammissibili, sul lato italiano rispetto a quello francese.

Quanto ai bilanci energetici del trasporto, fa presente che nel confronto tra strada e treno è necessario considerare anche le emissioni di anidride carbonica prodotte dalla frantumazione delle rocce e l'energia consumata per lo svolgimento dell'attività lavorativa.

Gérard Cartier ricorda che LTF ha ipotizzato, nel lungo termine, la possibilità di accettare convogli lunghi fino a 1.500 metri in entrambi i Paesi, a fronte di investimenti addizionali. Quanto alle direttrici principali di traffico, ritiene che l'opera non sia solo funzionale al traffico est-ovest, ma supporterà anche i flussi da Francia, Benelux e Inghilterra verso l'Italia, perchè le previsioni attuali dimostrano l'esistenza di traffico soprattutto lungo la direttrice nord-est e sud-ovest; inoltre i container marittimi oggi non possono transitare attraverso il tunnel del Frejus, mentre questo limite non esisterà più sulla nuova linea.

Anna Gervasoni lamenta l'assenza di rappresentanti dei Ministeri alla audizione odierna che ha consentito un confronto diretto con gli operatori della logistica e quindi con coloro che determinano la domanda attraverso le proprie scelte gestionali.

I dati sulla domanda potenziale indicano l'esistenza sia di una domanda O/D che di una domanda di percorrenza, tuttavia il passaggio dalla domanda potenziale a quella reale è influenzato dall'offerta di servizi.

In merito al tema dei nodi e quindi dell'interrelazione con i porti, sottolinea che il nodo di Torino, per la sua posizione territoriale rispetto all'entroterra dei porti liguri, svolge un ruolo cruciale nello snodo dei flussi.

Relativamente al timing di realizzazione delle politiche di accompagnamento, ritiene che si debba considerare ben più di una legislatura.

Francesco Carciotto, nel precisare la propria mancanza di conoscenza a discutere sul passaggio del Corridoio 5 per la Valle di Susa o per altro territorio, ritiene che le merci vadano laddove il sistema di trasporto consenta il loro spostamento.

Per quanto concerne le merci pericolose, esse già viaggiano in direzione est-ovest, soprattutto in Lombardia; l'autostrada ferroviaria potrebbe indubbiamente assorbire questo genere di traffici, soprattutto in presenza di nodi idonei a movimentarli.

Mario Spinedi sottolinea l'aspetto della gradualità con cui affrontare la valutazione degli scenari in cui si inserisce un'infrastruttura futura: il processo, attraverso tappe intermedie, deve consentire di giungere a valutazioni quantitative e qualitative complessive ed a solidi progetti. E' prioritario, ricorda, passare attraverso tutte le opere esistenti e rafforzarle o depotenziarle secondo flessibili esigenze progettuali. Resta scettico sulle valutazioni geografiche condotte sul Corridoio: occorre dimostrare oggi l'esistenza di una domanda attesa per poter consolidare le scelte infrastrutturali future.

Angelo Tartaglia invita a non tralasciare valutazioni puntuali a favore di valutazioni generiche che consentono di soddisfare le esigenze di tutti e di non richiamarsi a riferimenti poco credibili, quali le decisioni assunte dall'Unione europea e l'isolamento del Piemonte: l'Unione europea ha deciso la libera circolazione delle merci e delle persone, ma non cosa realizzare di specifico per garantire l'attuazione di tale libertà. Quanto all'isolamento del Piemonte, rileva che la Regione non è mai stata isolata: la Linea Storica non è una semplice linea risalente all'800 ma una linea su cui si è investito, si investe oggi ed ancora si potrà investire in risposta alla futura domanda di traffico. Considerando poi che, nel breve periodo, saranno disponibili due tunnel svizzeri che collegheranno l'Europa Centrale, chiede quale possa essere la convenienza economica della realizzazione del tunnel in Val di Susa. Circa la capacità della linea, conferma che essa è condizionata dalla strozzatura presente lungo la rete e dal vincolo alla lunghezza massima dei treni di 750 metri.

Luigi Rivalta ritiene non percorribile l'ipotesi che il traffico merci della nuova linea passi attraverso Porta Susa; da questo punto di vista è fondamentale la definizione del tracciato al di fuori dell'area torinese. Permane il problema in merito al tunnel di base e ricorda che il Governo si è impegnato ad adottare una decisione entro l'anno. Conclude dichiarando inconcepibile la coesistenza dei traffici locali e internazionali sulla stessa linea ferroviaria.

Sviluppo del trasporto ferroviario delle merci secondo Trenitalia

Audizione del 22 maggio 2007 dei rappresentanti di Trenitalia, Luisa Velardi, Responsabile Direzione Strategia, pianificazione e sistemi, e Aldo Maietta, Responsabile Strategie e sviluppo partnership logistica, presenti Philippe Javal, della Direzione Projets Sud-Européens di SNCF, Giuseppe Sciallis del ministero dei Trasporti, Alessandro Di Benedetto, Presidente dell'Interporto di Orbassano, e Luca Ronzoni, di Ferrovie Nord Cargo

Presentazione. Mario Virano dà il benvenuto ai rappresentanti di Trenitalia, Luisa Velardi, Responsabile Direzione Strategia, pianificazione e sistemi, e Aldo Maietta, Responsabile Strategie e sviluppo partnership logistica; ringrazia inoltre Philippe Javal, della Direzione Projets Sud-Européens di SNCF, Giuseppe Sciallis del ministero dei Trasporti, Alessandro Di Benedetto, Presidente della Società Interporto di Torino (SITO), e Luca Ronzoni, di Ferrovie Nord Cargo, che accettano di intervenire nuovamente al tavolo dell'Osservatorio dopo l'audizione del 30 marzo scorso.

Comunica infine che il Segretario Generale di Ferrmed, Joan Amoros, non è potuto intervenire a causa dello sciopero odierno nel settore del trasporto aereo e che farà pervenire in corso di riunione l'intervento che aveva preparato per la circostanza; allo stesso modo non è potuto intervenire Bernhard Kunz, direttore della società svizzera Hupac, che ha acconsentito alla riproposizione di quanto da lui illustrato in occasione della riunione del Comitato degli operatori ferroviari della CIG, tenutasi il 16 maggio scorso nella sede della società a Busto Arsizio.

La riorganizzazione in corso. Trenitalia si trova oggi in una importante fase di riorganizzazione, fortemente proiettata verso un recupero di competitività.

Luisa Velardi ricorda che dal 1990 a oggi il gruppo Ferrovie dello Stato è passato da 220.000 a 98.000 dipendenti, il tutto senza però diminuire l'offerta dei servizi erogati. Nel breve volgere di un ventennio Trenitalia si è trasformata in una Società per azioni, si è separata l'infrastruttura dal trasporto (azione che ha consentito e sta consentendo la liberalizzazione del trasporto merci e passeggeri di lunga percorrenza su ferro), e si è inoltre affidata la pianificazione e il finanziamento del traffico locale alle Regioni, le quali lo stanno via via assegnando tramite gara.

La ristrutturazione societaria è ancora in corso, ed è soprattutto volta ad un ulteriore recupero di efficienza che consentirà di affrontare lo sviluppo del mercato, atteso nei prossimi anni anche in relazione all'entrata in esercizio delle nuove tratte ad alta velocità.

Domanda sull'asse est-ovest. Aldo Maietta ricorda innanzitutto che per illustrare gli scenari di domanda relativi al corridoio est-ovest, oggetto di studio, è necessario prendere atto della difficoltà oggi esistente nel formulare proiezioni future di domanda di trasporto, a partire dalla mera estrapolazione dei dati storici; ciò in considerazione delle notevoli discontinuità con il passato, determinate dalla globalizzazione della produzione e dei mercati di consumo, dalla competizione su scala globale e dallo sviluppo senza precedenti degli scambi commerciali, che non hanno avuto eguali nei dati storici. Inoltre, sottolinea Aldo Maietta, un investimento infrastrutturale come la nuova linea Torino-Lione è ragionevole che venga progettato tenendo contemporaneamente conto degli scenari trasportistici futuri, della necessità di mantenere la coerenza con

gli altri progetti infrastrutturali previsti (in una logica di sistema) e della opportunità di generare nuova domanda di traffico o di dirottarne da altre modalità di trasporto.

In merito al tema centrale degli scenari di domanda di traffico complessivo (stradale e ferroviario), va posto in evidenza il fatto che attualmente, e per i prossimi anni, il principale motore della produzione mondiale è posizionato nel Far East (Cina e India) e quindi le merci prodotte in Asia e dirette al mercato europeo, giungono attraverso le grandi navi portacontainer di nuova generazione nei porti del nord Europa, nei porti liguri ed in quelli spagnoli, che rappresentano le tre porte di accesso al mercato del centro Europa. Si stanno inoltre affacciando sul mercato del consumo anche i Paesi dell'est europeo verso i quali è presumibile attendersi consistenti incrementi dei flussi commerciali e i Paesi del Nord Africa. Si prevede che tali flussi marittimi dal Far East verso i mercati europei si incrementeranno nel prossimo decennio del 10% all'anno.

Previsioni di sviluppo. In un tale scenario le previsioni di sviluppo del traffico terrestre (stradale e ferroviario) sul Corridoio 5, fatte da LTF, che stimano una crescita pari al 2,8% annuo, possono ritenersi ragionevoli.

In merito al tema delle previsioni di domanda che può essere servita su ferrovia sul medesimo Corridoio 5 (est-ovest), Aldo Maietta fa presente che tale corridoio si pone come una ideale dorsale a cui possono far capo i traffici provenienti dalle tre porte di accesso citate in precedenza e diretti nel centro e nell'est dell'Europa.

Mentre tale affermazione è piuttosto intuitiva per i traffici in ingresso dai porti liguri (anche se occorre migliorare i relativi collegamenti ferroviari portuali con il resto della rete), per quelli provenienti dai porti spagnoli e da quelli dei porti del nord-europa, è opportuno, collegandosi alla premessa della necessità di ragionare in ottica di sistema tenendo conto degli altri progetti infrastrutturali previsti, dare un cenno all'iniziativa Ferrmed.

Il corridoio Spagna-Scandinavia. Ferrmed è un'associazione avente come scopo quello di promuovere un corridoio ferroviario dall'estremo sud della Spagna (e dai porti nord-africani) alla Germania e Scandinavia, attingendo traffici dai porti di Tangeri, Valencia, Algeciras e Barcellona, interessando anche il porto di Marsiglia, con destinazione Duisburg, in Germania (e i relativi collegamenti ai porti del nord Europa).

L'obiettivo che l'associazione si pone è quello di disporre di un canale ferroviario fluido con due binari veloci che rappresenti la dorsale tra i due citati porti d'ingresso delle merci provenienti dal Far East (costituiti dai porti spagnoli-nordafricani e dai porti nordeuropei). A questo punto, afferma Aldo Maietta, risulta piuttosto intuitivo osservare che il punto nevralgico dell'asse sarà l'hub di Lione, dove convergeranno i traffici provenienti dal sud e dal nord, che quindi è destinato a diventare la cerniera tra i traffici lungo le direttrici nord-sud ed est-ovest e diretti verso il centro Europa e verso l'est europeo.

L'Italia si trova nella ideale posizione geografica che le può consentire di beneficiare degli effetti positivi dell'incrocio dei due flussi, attraverso la realizzazione del Corridoio 5. Quest'ultimo potrà essere fortemente interessato sotto il profilo ferroviario in considerazione dell'impegno di Ferrmed di trasferire su ferrovia la maggior parte dell'attuale trasporto stradale, ciò in virtù dei lavori già avviati di adeguamento agli standard europei delle tratte di collegamento da Barcellona verso la Francia.

Peculiarità di Ferrmed. L'associazione Ferrmed, riferisce Saverio Palchetti, costituisce una realtà molto importante, con sedi a Barcellona e Bruxelles, che comprende oltre cento società operanti nel settore del trasporto, istituzioni ed enti appartenenti a Paesi che vanno dal Nord Africa alla Russia e si è di recente sviluppata con l'obiettivo di organizzare lo scambio di merci via ferrovia tra i Paesi operanti su un corridoio nord-sud di circa 3.000 chilometri.

Nell'ottobre 2006 la Commissione europea ha finanziato uno studio che Ferrmed svolgerà sulle caratteristiche dei servizi e sugli standard che questo corridoio deve assicurare, per un importo di 2,5 milioni di euro. Lo studio prevede una prima fase nel luglio prossimo che si concluderà con una conferenza e una seconda fase che si concluderà

nel 2008 che prevede anche uno studio sulla domanda e sull'offerta nonché sugli aspetti socio-economici. Tra gli obiettivi dell'associazione vanno segnalati quello di dare impulso allo sviluppo commerciale dell'infrastruttura ferroviaria e quello del riconoscimento dell'asse Ferrmed tra gli assi prioritari europei. Inoltre Ferrmed ha definito un Action Plan a breve termine che, tra i vari obiettivi individuati entro il 2008, prevede l'aumento del numero dei propri associati al fine di costituire un vero e proprio forum nel campo della logistica. L'associazione rappresenta un modello del tipo di iniziativa che dovrebbe essere messo in campo anche per la promozione commerciale del Corridoio 5 come asse intermodale.

Fattore Kyoto. Un altro elemento che rende ragionevole anche nel nostro Paese una previsione di futuro transfer modale dalla gomma al ferro, rivela Aldo Maietta, è la recente bocciatura della Commissione europea del Piano Nazionale di riduzione delle emissioni atmosferiche nei limiti previsti dal protocollo di Kyoto: ciò rende piuttosto urgente da parte del Governo italiano la ricerca di alternative meno impattanti sull'ambiente anche nel settore dei trasporti.

Qualità del servizio. In merito ai livelli e alla qualità dell'attuale servizio ferroviario fornito ai clienti sul collegamento italo-francese, è opportuno ricordare che oggi sulla Linea Storica, al valico di Modane, si viaggia con potenzialità ridotta a causa dei lavori di adeguamento in corso.

Ciò ha determinato un deterioramento della qualità del servizio offerto, una consistente perdita di quote di traffico e il ritorno ai livelli di quattro/cinque anni fa: Trenitalia ha registrato nel 1999, sulla Linea Storica, circa 8,5 milioni di tonnellate di merci trasportate, livello che si immagina di ripristinare al termine dei lavori nel 2008, cosa che rende credibile la previsione di LTF di 15,4 milioni di tonnellate al 2020, anche in relazione alla manifestata volontà dei due Stati (Italia e Francia), per la quale Trenitalia esprime vivo apprezzamento, di adottare una serie di misure politiche dirette a favorire il trasferimento modale (dall'autotrasporto al trasporto ferroviario).

In ogni caso la qualità del servizio ferroviario offerto, non sempre posizionata su standard adeguati, ha avuto anche altre cause da attribuire alla responsabilità degli operatori ferroviari. Per prima cosa gli orari dei servizi ferroviari non sempre sono stati perfettamente calibrati con la tempistica dei lavori di adeguamento in corso lato Francia e lato Italia. Ad oggi persistono difficoltà di trazione legate ai diversi sistemi di alimentazione presenti in Italia (3.000 Vcc) e in Francia (1.500 Vcc) e alla ancora scarsa presenza sul mercato del materiale rotabile di locomotori interoperabili idonee alla circolazione su entrambe le reti ferroviarie.

E' noto il problema commerciale dei carri vuoti di ritorno, determinato dalla direzione storicamente e fisiologicamente sbilanciata dei traffici italo-francesi e dal fatto che in regime di monopolio nei rispettivi Paesi ogni operatore ferroviario possedeva i propri carri che, giunti alla destinazione finale dei traffici ponevano il problema del proprio recupero. Nel passato, in presenza di perturbazioni della circolazione ferroviaria, il traffico merci è stato sempre penalizzato a vantaggio dei traffici viaggiatori.

Futuro dei collegamenti Italia-Francia. Lo scenario attuale e futuro, nazionale ed internazionale induce un certo ottimismo sul futuro dei collegamenti ferroviari italo-francesi. Il processo di liberalizzazione ormai in atto (anche se ancora a due velocità) nei due Paesi, avrà benefici effetti sul superamento delle precedenti barriere protezionistiche e sul relativo processo di efficientamento degli operatori ferroviari, conseguente ai nuovi scenari concorrenziali generato dalla presenza di più operatori.

All'interno di Trenitalia, in particolare, è in atto un cambio di mentalità per cui non si pensa più alle merci come traffico che non ha esigenze di orario, dando priorità ai viaggiatori. Anche per il trasporto delle merci si dovrà rispettare l'orario previsto per soddisfare le esigenze del just in time del processo di approvvigionamento di materie prime e di semilavorati dei clienti finali.

Previsioni di incremento. In considerazione di tutti gli elementi riportati, le previsioni di incremento del traffico ferroviario delle merci sul corridoio oggetto di studio presentate da LTF si possono ritenere piuttosto realistiche e condivisibili.

Un ulteriore elemento a favore di tale affermazione potrebbe essere riscontrato nel modello di assegnazione modale dei traffici utilizzato da LTF, ove potrebbe rivelarsi sotto-stimato l'andamento futuro dei costi dei carburanti (che ha impatto sulla previsione di traffico autostradale), essendo stato previsto solo uno 0,4% annuo di crescita di tale costo, che appare basso alla luce della convinzione più o meno diffusa tra gli addetti ai lavori sul possibile livello tendenziale del prezzo del petrolio che si attesterebbe nei prossimi anni sui 100 dollari al barile.

L'attività di Hupac. Saverio Palchetti rende noti i dati dell'attività della società Hupac, presentati da Bernhard Kunz, Direttore della società, lo scorso 16 maggio a Busto Arsizio, nel corso della riunione del Comitato Operatori Ferroviari della CIG.

La Società nasce 40 anni fa, nel 1967, per iniziativa del Governo federale svizzero per realizzare a Busto Arsizio un terminal di attestazione in Italia di convogli di combinato, trasportanti container e semirimorchi, e convogli di autostrada ferroviaria, provenienti dalla Svizzera e dal nord Europa. Si inserisce quindi nella strategia dello stesso Governo federale di ridurre il transito di mezzi pesanti ai valichi con l'Italia, attraverso investimenti nel settore dell'intermodalità, con l'obiettivo di dimezzare nel 2010 il traffico di mezzi pesanti registrato nel 2000 e pari a circa 1.400.000 unità.

Tale obiettivo sarà verosimilmente raggiunto e superato tenuto conto dell'aumento annuale del traffico di Hupac stimato pari al 10-12%. Il terminal di Hupac è interessato da 103 treni al giorno, di cui 97 di combinato e 6 di autostrada viaggiante, equivalenti attualmente a 612.000 spedizioni stradali e a 10,8 milioni di tonnellate nette l'anno.

Il servizio di autostrada viaggiante deve essere svolto da Hupac per mandato governativo ma, allo stato, ha carattere residuale in quanto non conveniente economicamente e poco efficiente sotto il profilo ferroviario. I dati mostrano che dal 2000 il traffico combinato in tonnellate attraverso la Svizzera è aumentato del 66%, mentre quello stradale solo del 45%; inoltre il numero di viaggi di camion è diminuito del 16%.

Il traffico avviene prevalentemente sulla direttrice nord-sud ed è limitato per carenza di infrastrutture e insufficienza di sagoma, al nord Italia, salvo poche eccezioni (Pomezia, Marcianise, Cassino, Bari e Brindisi). Altro limite è la lunghezza massima consentita dei treni che in Italia è pari a 500 metri, mentre in Germania è di 750 metri. Viene evidenziato che il traffico est-ovest è in aumento e che, ad esempio, sulla direttrice Anversa-Polonia è cresciuto del 30%.

Attualmente la ripartizione dei traffici in Svizzera vede il 34% delle merci transitare per combinato, il 22% con il ferroviario convenzionale ed il 44% su strada.

Con riferimento al traffico ferroviario sull'asse di Modane, nella presentazione di Hupac si evidenzia che negli ultimi anni esso è diminuito, innanzitutto, per l'inadeguatezza dei profili delle gallerie, rispetto alle dotazioni di Germania e Svizzera, e, poi, a causa della mancanza di puntualità che nel trasporto combinato riveste particolare importanza. Al riguardo, uno degli obiettivi di Hupac è garantire il superamento della soglia di puntualità del 90% dei treni (attualmente è solo l'80%). La sovvenzione del Governo federale al servizio di Hupac si sostanzia nel contributo di 80 euro a spedizione (container o semirimorchio) attraverso i valichi alpini, per un sostegno di circa 2000 euro a treno che sarà mantenuto fino all'entrata in servizio del tunnel del Gottardo (2014 circa). In tal modo il costo treno/km si avvicina al benchmark attuale in Germania pari a 10-12 Euro. Già intorno a 15 euro il combinato risulta essere competitivo.

Altri elementi, sottolineati da Bernhard Kunz come fattori determinanti per lo sviluppo del cargo ferroviario, sono l'effettiva liberalizzazione dei mercati del trasporto e la creazione di terminal intermodali. Infatti nei Paesi dove consistenti quote di mercato (Regno Unito, Olanda, Austria e Svizzera) sono appannaggio di nuove società di trasporto ferroviario private, si registra una maggiore crescita e competitività del traffico merci su rotaia.

Circa i terminal intermodali, si registrano in Europa carenze generalizzate cui alcuni Paesi stanno cercando di porre rimedio (in Germania i terminal ricevono un contributo statale pari all'80% mentre in Svizzera del 50%). Quanto al terminal di Orbassano, Bernhard Kunz esprime l'opinione che può costituire un'interessante opportunità come retroporto di Savona e centro logistico del Piemonte occidentale. Hupac è disponibile ad approfondire la possibilità di realizzare di treni che partano da Orbassano, in considerazione dell'obiettivo di svilupparsi anche sull'asse est-ovest.

Alessandro Di Benedetto, nel presentare la Società Interporto di Torino (SITO), informa che l'Interporto di Orbassano si compone di circa 200 aziende, si estende su 3 milioni di metri quadrati e occupa circa 5000 dipendenti e 7000 autisti che 24 ore su 24 operano sui mezzi in entrata e uscita dall'interporto. Nel 2005 ha fatturato 26 milioni di Euro con un utile operativo, nell'anno seguente, di 6,2 milioni di Euro, pari quindi al 25% del fatturato.

SITO ospita attualmente magazzini di prodotti appartenenti a molteplici settori merceologici, dal settore del mobile a quello farmacologico. Si prevede, nel prossimo futuro, a seguito di contatti in corso con un grosso operatore del settore logistico siderurgico, di approntare per esso dai 10 ai 15 treni settimanali.

Ricorda che la Regione Piemonte, con un nuovo DDL concernente l'interporto, sta prevedendo la possibilità di sottoscrivere accordi di collaborazione con gli altri interporti e quindi la creazione di una sub-holding logistica nel nodo di SITO. E' in fase di elaborazione il primo piano industriale di sviluppo che prevede ampliamenti della struttura interportuale, dello scalo ferroviario di Orbassano con un rilancio della parte intermodale e della logistica distributiva urbana ecocompatibile con lo spedizioniere Bartolini.

Attualmente l'interporto ha creato la struttura SITO Logistico che attraverso la Omnia Logistica gestisce tutta la parte del traffico dell'AFA nell'Area Logistica di FS, equivalente a 100 TIR al giorno, soprattutto trasportanti merci pericolose.

Luca Ronzoni conferma le cinque priorità per lo sviluppo dei servizi ferroviari merci, già illustrate nella precedente audizione: sviluppo dell'intermodalità, flessibilità al mercato e attenzione alle esigenze della clientela, completa liberalizzazione, sviluppo di moderne infrastrutture e di terminal efficienti.

Manifesta la propria soddisfazione, in un'ottica di sistema-paese, perché Trenitalia parla di efficienza e qualità del servizio merci e ritiene che i privati stiano contribuendo al miglioramento del servizio stesso. Osserva però, senza intenzioni polemiche, ma come constatazione di fatto, che Trenitalia nel manifestare l'intenzione di meglio attrezzarsi per il mercato sta anche, di fatto, rafforzando il suo ruolo di ex-monopolista.

Circa le priorità sopraindicate, considera fondamentale la questione dei terminali oltre a quella delle infrastrutture ferroviarie, che però non sono temi di competenza diretta degli operatori privati.

Circa gli investimenti, evidenzia il caso dei porti ed in particolare di quello di Gioia Tauro, chiedendo se sia previsto un piano di sviluppo dei servizi ferroviari che renda efficienti gli ingenti investimenti finora sostenuti per l'area portuale.

Circa i macro scenari, ribadisce quanto già detto nella precedente audizione, ovvero che si prevede un notevole sviluppo del traffico verso la Spagna e l'Est europeo e che, nell'ambito dello sviluppo del corridoio est-ovest, risultano grandi possibilità di crescita per l'area della Pianura Padana, non solo limitato alla destinazione di Lione.

Ricorda infine che in Germania è stato approntato un treno merci che ha come destinazione la Cina, ed è concorrenziale con i collegamenti via mare.

Luisa Velardi riconosce l'esistenza di difficoltà di collegamento al porto di Gioia Tauro che è una realtà nata e cresciuta al di fuori di logiche di pianificazione di sviluppo della rete ferroviaria; attualmente il porto funziona soprattutto da hub per le grosse navi portacontainer (la distribuzione alle destinazioni finali dei container è fatta via mare con navi di dimensioni minori).

In ogni caso fa presente che, a seguito della liberalizzazione, il servizio di gestione dell'infrastruttura è separato dalla gestione del servizio di trasporto e RFI (il gestore dell'infrastruttura) sta lavorando per migliorare il collegamento ferroviario del porto di Gioia Tauro con le grandi direttrici ferroviarie nazionali ed internazionali, a beneficio di tutti gli operatori ferroviari operanti sulla rete.

Comunque, relativamente al tema della puntualità delle merci, aggiunge che essa è divenuta uno degli obiettivi principali di Trenitalia, anche perché il ritardo di un treno merci comporta un sovracosto in termini di personale e quindi rappresenta un aggravio economico per la società.

Giuseppe Sciallis segnala, per quanto riguarda le locomotive interoperabili, che è prevista a breve la prima delle riunioni che porterà alla firma di un "Memorandum of Understanding" tra Ungheria, Slovenia, Italia, Francia e Spagna per una "Cross Acceptance" del materiale rotabile sul corridoio.

Il 7 giugno 2007, i Ministri italiano, tedesco, olandese, svizzero ed austriaco, firmeranno il primo di questi "Cross Acceptance" per le locomotive da impiegare sul corridoio Genova-Rotterdam, sul quale sono state adottate altre misure per incrementare la qualità, la priorità nella programmazione delle tracce dei treni merci rispetto ai viaggiatori in alcune ore della giornata.

Spiega poi che il trasporto ferroviario merci, pur aumentando l'efficienza, non potrà mai essere concorrenziale sul corridoio di Modane rispetto al traffico su strada, a causa delle limitazioni imposte dall'infrastruttura attuale in termini di lunghezza dei treni e di pendenza che limita la massa dei convogli e impone la doppia o addirittura la tripla trazione.

Mario Virano pone in evidenza le innumerevoli opportunità fornite dallo scalo torinese di Orbassano, che è anche centro alimentare; all'inizio la connotazione principale è stata quella immobiliare, ma successivamente è cresciuto l'interesse verso la qualità dei servizi.

Luca Ronzoni sottolinea come la crescita del cargo ferroviario sia strettamente legata al processo di liberalizzazione del mercato in Europa.

Luisa Velardi, dopo aver ribadito l'importanza della liberalizzazione e della concorrenza per lo sviluppo e il miglioramento del traffico ferroviario (la presenza di più fornitori del servizio di trasporto ferroviario dà la possibilità al cliente finale di scegliere tra una pluralità di soggetti, innescando tra questi ultimi un processo virtuoso di efficientamento ed orientamento alle esigenze del cliente), osserva che in Italia la liberalizzazione si è già avviata da qualche anno e che da parte dei privati c'è la tendenza al fenomeno del "cherry picking", cioè la concentrazione dei nuovi operatori sulle attività e sui collegamenti più remunerativi.

Si tratta di un fenomeno non solo italiano che, per lo sviluppo di una concorrenza equilibrata, richiede forme di gestione appropriate al fine di evitare che l'apertura del mercato svantaggi l'operatore tradizionale o che si favorisca un'impresa a discapito di altre. Si sottolinea, in particolare, la necessità di una concorrenza equilibrata, sia intramodale (nell'ambito delle imprese ferroviarie), sia intermodale (tra i soggetti della modalità stradale e quelli della modalità ferroviaria).

Trenitalia ritiene, dunque, che sia necessario puntare sulla creazione in Italia di un contratto di settore unico per i lavoratori delle imprese ferroviarie, in modo tale che anche le nuove imprese ferroviarie abbiano lo stesso contratto dei ferrovieri adottato da Ferrovie dello Stato e non altre forme contrattuali meno onerose per l'impresa (ad esempio il contratto autoferrotranvieri), come oggi accade.

Tale punto, tra l'altro, è un aspetto delicato che anche la Commissione europea sta affrontando per cercare di individuare la tipologia contrattuale da adottare per i macchinisti in transito tra le varie reti ferroviarie europee.

Un'ulteriore esigenza è rappresentata dalla necessità di un'armonizzazione del comparto autostradale e ferroviario, favorendo una condizione di equilibrio e di parità di condizioni tra le due modalità di trasporto. La ferrovia, infatti, ha difficoltà a competere con la gomma perché quest'ultima è finanziata in varie forme; in particolare in Italia le ferrovie sono costrette a mantenere tariffe sottocosto ed a pagare un pedaggio di circolazione su tutta la rete ferroviaria nazionale, anche quando non si utilizzano le linee di trasporto principali. Al contrario il settore dell'autotrasporto paga un pedaggio (neanche commisurato agli enormi costi ambientali prodotti) solo se utilizza la rete autostradale. Esiste una dearmonizzazione complessiva tra i due settori e questo tema è stato già portato all'attenzione delle sedi politiche. La situazione penalizza tutte le imprese ferroviarie e, poiché non appare realistico ipotizzare una soluzione a breve, è necessario adottare delle misure transitorie di accompagnamento.

Un altro aspetto è il rapporto tra le imprese ferroviarie e l'industria ferroviaria, cioè l'industria che produce il materiale rotabile. L'aumento del numero delle imprese ferroviarie dovuto alla liberalizzazione ha sicuramente movimentato il mercato, tuttavia non ha consentito ancora alle industrie che producono materiale rotabile di fare un salto di qualità, migliorando la propria efficienza, la velocità di risposta alle esigenze del mercato e l'orientamento al cliente finale (il viaggiatore). Tutto ciò si riflette, come nel caso in oggetto delle locomotive interoperabili, sulla difficoltà di approvvigionamento delle locomotive stesse e soprattutto sui costi di acquisto che restano elevati; il tutto spiega, in parte, il livello di costo del servizio oggi su Modane più elevato che altrove. A ciò è necessario aggiungere la lentezza con cui si sviluppa l'innovazione del materiale rotabile soprattutto in rapporto al progresso dei mezzi stradali.

Un altro punto fondamentale è quello legato, nell'ambito del settore degli investimenti e del miglioramento delle infrastrutture, alla necessità di favorire le nuove direttrici di traffico con valenza ferroviaria, soprattutto i grandi collegamenti con le reti europee e con le aree portuali e retroportuali. Al riguardo il problema del porto di Gioia Tauro è in corso di soluzione, in collaborazione con RFI, come pure le difficoltà delle linee di accesso del porto di Genova.

In relazione alla linea di Modane, c'è la volontà di Trenitalia di sviluppare il traffico con la Francia ma è necessario terminare prima possibile i lavori, per evitare di continuare a perdere clienti a favore della strada.

Philippe Javal manifesta il proprio accordo con quanto esposto da Trenitalia, specie in merito alla necessità di garantire uno sviluppo della concorrenza equilibrato che non arrechi danno alle imprese ferroviarie tradizionali.

Reputa necessaria anche l'armonizzazione tra le diverse modalità di trasporto così da favorire il trasferimento modale e renderlo efficace. Sottolinea la necessità di lavorare per riconquistare mercato in prospettiva della conclusione dei lavori di ammodernamento all'inizio del 2009.

Si osserva un'apprezzabile crescita del trasporto ferroviario in alcuni Paesi europei, mentre la crescita constatata in Francia recentemente è più bassa; tuttavia non è irrealistico prevedere un apprezzabile livello di crescita anche per la Francia e questo potrà portare alla saturazione della linea all'orizzonte del 2020.

Confida che grazie alla collaborazione del Coordinatore europeo Karel Vinck, si riuscirà a migliorare la qualità del servizio sul corridoio Ambérieu-Torino, come già avvenuto sul corridoio Rotterdam-Genova.

Gérard Cartier informa che il nuovo Presidente della Repubblica francese ha assunto l'impegno di adottare un sistema di pedaggio su tutta la rete stradale nazionale.

Questa decisione è importante perché i pedaggi percepiti saranno conferiti all'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) cioè l'agenzia che finanzia la realizzazione di infrastrutture, anche ferroviarie.

Quanto alla qualità del trasporto ferroviario e alla necessità di locomotori di spinta, è stata rilanciata la proposta di creare una società per la loro messa a disposizione.

Informa inoltre dell'esistenza, oltre al rapporto del 2000 sulla nuova infrastruttura in progetto, di un altro studio di SNCF e FS che prevedeva delle misure per favorire l'intermodalità sulla Linea Storica.

Giuseppe Sciallis, in merito alla competizione tra strada e ferrovia, aggiunge che nel trasporto ferroviario è previsto il "performance regime" che impone all'impresa ferroviaria che genera un ritardo alle altre imprese a causa del ritardo di un proprio convoglio di pagare una penale a favore di queste imprese. Ciò non si verifica per il trasporto su strada.

Per quanto riguarda la concorrenza con le altre imprese ferroviarie, ritiene fondamentale che Trenitalia diventi più efficiente e, a questo proposito, cita l'esempio della Svizzera in cui un cambio di locomotore avviene in 4 minuti contro i 14 minuti necessari in alcuni casi in Italia solamente per il cambio banco dell'ETR500.

Concorda con la necessità di mettere a disposizione, sulla tratta di Modane, un lotto di locomotori di spinta che tutte le imprese possano utilizzare.

Infine ricorda che l'Italia e la Svizzera operano il mutuo riconoscimento degli attestati conseguiti dai macchinisti nei due Paesi; ciò consente al macchinista di condurre un treno su entrambe le tratte nazionali.

Luisa Velardi, sottolineando che l'inversione di marcia in Italia è tecnicamente uguale a quella che si effettua in altre nazioni, ricorda che i 14 minuti si verificano a Firenze per motivi commerciali e non tecnici. Inoltre eccepisce che il servizio di spinta non può essere eseguito da Trenitalia; al contrario la messa a disposizione di locomotori lungo la tratta di Modane sarebbe utile anche a Trenitalia che così non dovrebbe fare investimenti per il loro acquisto.

In merito al materiale rotabile, esiste un problema di efficienza del sistema che non consente di ridurre i prezzi e di rendere il materiale più facilmente reperibile.

Luigi Rivalta richiama l'attenzione sul problema dell'interazione tra le stazioni ferroviarie e l'agglomerato urbano.

Mario Virano, alla luce della discussione odierna, chiede di far pervenire dei contributi per integrare il documento in corso di costruzione.

Chiede in particolare agli intervenuti di partecipare alla formulazione di proposte realistiche e praticabili, non di politica generale, collocate nel contesto di interesse sul tema del riequilibrio modale, da applicare a partire dal 2009 e da sottoporre ai Ministeri competenti in occasione della prossima riunione del Tavolo di Palazzo Chigi, previsto per il 13 giugno 2007.

Come esempio di pacchetti di misure fattibili a breve termine, propone tre prime ipotesi di lavoro:

- definizione di un valore limite dei TIR sull'arco alpino sulla base, ad esempio, del dato di traffico 2007;
- divieto di transito ai mezzi pesanti sui valichi alpini non presidiati, in modo da intervenire sull'utilizzo dei passaggi alternativi al Frejus e Monte Bianco non sottoposti a pedaggio nonché sulla forte crescita del traffico su Ventimiglia;
- obbligo ai mezzi pesanti classificati Euro 0 di utilizzare l'AFA;
- potenziamento dell'offerta ferroviaria;
- novità in tema di interoperabilità e di trazione a partire dal 2009, per fornire un chiaro segnale di volontà di invertire la tendenza attuale.

Saverio Palchetti, analogamente al caso rappresentato dall'associazione Ferrmed, ribadisce l'esigenza di una iniziativa di rilievo per la creazione di un promotore commerciale per lo sviluppo delle attività logistico-intermodali lungo il Corridoio 5.

Giuseppe Sciallis richiama il pacchetto di misure allo studio per il corridoio Genova-Rotterdam che ritiene possa costituire un valido esempio applicabile all'asse di Modane.

Conclusioni. Mario Virano osserva che dai dati di traffico presentati emerge, in maniera chiara, l'aumento dei volumi di traffico che si riverberano sull'intera rete e sulle due direttrici principali nord-sud ed est-ovest.

Nell'ottica della discussione sulla Torino-Lione, un contributo fondamentale deriva dall'aver superato la logica che pone l'infrastruttura al centro delle decisioni, affermando invece che essa è parte delle complessive politiche dei trasporti e di riequilibrio modale e che occorre al riguardo un impegno coerente.

Accanto a queste valutazioni va sottolineata l'importanza della qualità del servizio ferroviario, ne è la prova l'attività di Hupac, per cui si attende un miglioramento sull'asse di Modane fin dalla conclusione dei lavori di adeguamento del tunnel esistente.

Ribadisce quindi che le tematiche poste sono declinabili in chiavi diverse e che tuttavia occorre ricercare, per quanto possibile, un baricentro nel lavoro dell'Osservatorio per dirimere la questione Torino-Lione. Le posizioni possono essere diverse, ma è doveroso il confronto tra legittime posizioni.

Si è visto inoltre che taluni dati numerici emersi non si prestano a interpretazioni univoche, ma possono variare in funzione della strategia di intervento adottata.

E' stato anche affermato che sarebbe semplicistico ritenere che il futuro sia la mera proiezione del passato. Allo stato emerge quindi una divergenza di strategia tra due letture, entrambe legittime e credibili.

La prima afferma la necessità, a partire dal completamento dopo il 2008 dei lavori sulla Linea Storica, di concentrarsi su misure di politica modale (organizzative, di liberalizzazione, di sviluppo dei terminali, di investimenti appropriati, di contingentamento dei traffici su gomma) per determinare la crescita del trasporto su ferro delle merci in modo da valutarne gli effetti in due o tre anni, posticipando ad un secondo tempo la verifica della necessità o meno di realizzare la nuova infrastruttura. Tale scelta ha il difetto di non considerare l'esistenza di accordi internazionali, di decisioni dei due Parlamenti e l'opportunità di finanziamenti europei consistenti, attualmente valutati intorno al 30% del costo della nuova opera.

La seconda strategia ritiene importante cogliere le opportunità che oggi si determinano, ha un approccio lungimirante nei riguardi della nuova infrastruttura e prevede l'avvio contemporaneo delle due azioni (misure più progettazione infrastruttura). Evidentemente, se alla fine dovesse prevalere una divergenza di strategie, sarebbe compito della politica assumersi la responsabilità delle scelte.

