

Illustri ospiti, care colleghe e colleghi,

Vi dò il benvenuto a questo convegno che abbiamo voluto organizzare ancora una volta a Verona, nel solco del successo che ha riscosso il precedente evento del novembre scorso sul pacchetto mobilità UE.

Un sentito ringraziamento va ai relatori presenti, che ci esporranno il loro punto di vista, dando voce alle varie componenti, che si intrecciano nel tema della mobilità delle merci, dalla politica alle infrastrutture, dal ferroviario allo stradale, dall'industria al trasporto.

Con loro faremo il punto su come si sta sviluppando la discussione a Bruxelles, ma affronteremo anche più nello specifico i temi dell'attraversamento dell'arco Alpino, in particolare del Brennero, e del trasporto combinato proprio alla luce delle prossime evoluzioni normative.

Attraverso le Alpi passa l'economia italiana.

Il 70% delle merci transita attraverso i valichi alpini, tra i quali il principale è senz'altro il Brennero, arteria di collegamento con i mercati del Centro e Nord Europa.

Come potete vedere dalla slide, il trasporto combinato continua ad aumentare negli ultimi anni.

Secondo i dati della Commissione europea del 2016, quasi 47 milioni di tonnellate di merci passano attraverso il Brennero, di cui il 30% su ferrovia e il 70% su strada con 2,2 milioni di veicoli pesanti in transito. Si tratta di percentuali quasi inverse rispetto a quelle registrate per la Svizzera che però ha due traversali ferroviarie, il Gottardo e il Simplon/Loetschberg, rispetto ad una unica per il Brennero.

Sul solo Gottardo in Svizzera la strada arriva appena al 35% del modal split con 700 mila veicoli/anno in transito sull'asse.

Sono dati oggettivi da cui partire per analizzare il problema nella sua

globalità e ricercare soluzioni che contemperino le legittime istanze ambientali con il fondamentale principio della libera circolazione delle merci.

Soluzioni che richiedono un approccio inclusivo e condiviso, in quanto coinvolgono più modalità, più operatori e più Paesi con le relative economie e non possono certo essere unilaterali, come sembra aver fatto l'Austria con l'introduzione del sistema "di dosaggio", in aperto contrasto con gli esiti del Brenner Meeting di Monaco di inizio anno.

Non è la prima volta che l'Austria attua misure limitative del traffico stradale: dal sistema degli eco-punti degli anni '90 ai divieti settoriali, di cui l'ultimo in vigore da un paio d'anni. Misure che non hanno prodotto gli attesi spostamenti di traffico dal tutto-strada al ferroviario, ma che hanno addirittura comportato ingenti danni a intere filiere, come nel caso del comparto delle ceramiche.

È quindi facile prevedere che anche l'ultimo provvedimento del Governo del Tirolo di contingentare il passaggio dei veicoli a 300 unità/ora secondo un calendario di 25 giornate, sull'esempio del "contagocce" applicato in Svizzera negli anni scorsi, non produrrà gli effetti desiderati, ma creerà al contrario maggiore congestione, inquinamento, tempi di resa e costi del "prodotto Italia" con problemi sociali per gli autisti costretti a lunghe soste in cabina sulle autostrade..

Una misura criticata anche dal Commissario ai trasporti Violeta Bulc in quanto in contrasto con il principio della libera circolazione delle merci.

A tale proposito ANITA ha invocato l'applicazione del Regolamento n. 2679/98 (cosiddetto "regolamento fragole") che prevede una particolare procedura per inibire iniziative unilaterali di uno Stato membro restrittive degli scambi, al fine di rimuovere gli ostacoli alla libera circolazione delle merci.

Rinnoviamo con forza la richiesta al Governo italiano di azionare al più presto questo strumento normativo, per arginare questa ed eventuali altre analoghe iniziative unilaterali da parte del Tirolo.

Una possibile soluzione per far fronte all'aumento del traffico veicolare è stata individuata dal Presidente della Provincia autonoma di Bolzano, Kompatscher, che ha proposto di aumentare l'offerta di 100 treni intermodali al giorno a prezzi competitivi, per permettere ai trasportatori di utilizzare la modalità ferroviaria.

Non possiamo che condividere questo approccio costruttivo per un migliore equilibrio del modal split, che passa necessariamente attraverso soluzioni che non penalizzano una modalità rispetto all'altra, ma che – al contrario – favoriscono lo shift modale con meccanismi virtuosi.

Purtroppo il presidente della Provincia di Bolzano dott. Arno Kompatscher, dopo un'iniziale conferma di partecipazione non ha potuto intervenire al ns convegno odierno.

Sarebbe stato molto utile sentire il Presidente Kompatscher perché il governo locale dell'Alto Adige ma anche quello del Trentino si sta allineando alla politica restrittiva per i passaggi autostradali delle merci attraverso il Brennero a quella del Tirolo, la quale oramai è anche appoggiata dal Governo centrale di Vienna.

È necessario fare presente che l'Italia non può e non deve permettersi di essere slegata dai mercati del Centro e Nordeuropea senza efficienti collegamenti, siano essi stradali o ferroviari, per garantire il libero e indiscriminato interscambio delle merci.

Purtroppo la politica non si rende però conto della situazione attuale.

Mentre da una parte tutti siamo pronti, e i caricatori ce lo richiedono, ad offrire servizi di trasporti combinati ferrovia/strada a patto che l'offerta corrisponda alle esigenze di qualità, affidabilità e di costo corrispondenti alle esigenze della committenza, il sistema del trasporto combinato non soltanto è lontano dal soddisfare queste esigenze ma negli ultimi tempi l'affidabilità, la qualità e le capacità di offerta sta paurosamente peggiorando.

L'operatore Hupac, e il suo direttore generale sig. Kunz che dopo sentiamo, lo potrà confermare, riesce a garantire a malapena una puntualità - con meno di un'ora di ritardo - per il 50% dei treni da

loro organizzati tramite i diversi operatori ferroviari. Ma non è diverso per CEMAT, Kombiverkehr o TX Logistik.

Il sistema del trasporto combinato ferrovia/strada è al collasso, sia per quanto concerne il transito via Svizzera, sia per i transiti via Brennero.

Le cause sono molteplici, manutenzioni e interruzioni frequenti dell'infrastruttura ferroviaria, terminali per il trasbordo dei mezzi alla ferrovia insufficienti e sovraccarichi di lavoro e gestiti in modo non adeguati, mancanza di macchinisti etc

Il sistema ferroviario e intermodale avrebbe oggi un potenziale enorme di attirare nuovi traffici e migliorare il modal split a proprio favore:

- Opinione pubblica e politica a favore della ferrovia;
- Intasamento autostradale e una serie di impedimenti per l'utilizzo;
- La mancanza di autisti
- La disponibilità e interesse dei trasportatori e committenti per l'utilizzo del sistema combinato.

Ma nonostante questo scenario economico generale favorevole il sistema ferroviario non riesce a cogliere le opportunità, anzi con i disservizi che sta producendo sta allontanando trasportatori e caricatori dal trasporto ferroviario o combinato ferrovia/strada.

Per permettere l'incremento del trasporto combinato via Brennero, occorre imitare il modello svizzero, e - in attesa dell'apertura del tunnel ferroviario di base del Brennero entro il 2025 che consentirà di impiegare treni più efficienti – prevedere gli stessi incentivi per ogni UTI trasportata fino ad un terzo dei costi ferroviari, mentre per il sistema della autostrada viaggiante (RO-LA) addirittura fino a due terzi.

Senza questo incentivo sarà difficile raggiungere l'obiettivo di un modal split 50/50 nel 2027 a causa del disequilibrio dei costi tra il

tutto-strada e l'intermodale ferroviario.

Ma non basta se contemporaneamente non si riuscirà a migliorare drasticamente la qualità ferroviaria. Non servirà a niente ridurre il transit time da Verona a Monaco a seguito della Galleria di base del Brennero se contemporaneamente non viene garantita affidabilità e capacità di carico.

In questo contesto va sottolineato che all'inizio di novembre 2017 la Commissione UE ha pubblicato il c.d. Clean Mobility Package, il secondo pacchetto mobilità, dopo il primo ("Europe on the Move") presentato a maggio dell'anno scorso.

All'interno di questo secondo insieme di iniziative legislative, particolare importanza riveste la proposta di modifica della direttiva 92/106 sui trasporti combinati, che promuove l'uso combinato di diverse modalità di trasporto merci in un'ottica di maggiore sostenibilità ambientale rispetto al classico trasporto tutto-strada.

ANITA storicamente è tra le Associazioni di rappresentanza del trasporto di merci su strada quella più vocata all'intermodalità, in tutte le sue accezioni, annoverando tra le imprese associate i maggiori player del trasporto combinato italiano ed europeo.

È anche per questo che la nostra attenzione sulle materie in discussione a Bruxelles è massima.

Rispetto alla proposta iniziale della Commissione, ANITA ha formulato alcune osservazioni, con l'obiettivo non solo di sviluppare il trasporto combinato all'interno dell'UE, ma anche di renderlo economicamente sostenibile e, quindi, veramente alternativo rispetto al tutto-strada.

Queste le principali considerazioni sulla proposta che ANITA vuole portare sul tavolo della discussione:

1. L'ambito di applicazione della direttiva combinati, oggi limitato ai soli traffici internazionali intra-UE, deve essere esteso anche a quelli realizzati all'interno degli Stati membri, come d'altronde la stessa proposta della Commissione prevede. Siamo però contrari a un'estensione della direttiva ai

trasporti combinati con origine/destino in Paesi non-UE, in quanto i relativi traffici sono materia esclusiva degli accordi bilaterali che i singoli Stati membri hanno in essere con gli Stati al di fuori dell'Unione, che prevedono contingenti autorizzativi.

2. L'attuale direttiva prevede che, nel "trasporto combinato ferroviario", la tratta stradale iniziale o terminale debba svolgersi tra il punto di carico/scarico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria più vicina. Questa formulazione ha da sempre generato incertezze applicative e in molti casi contestazioni degli organi di controllo sulla "appropriatezza" della stazione ferroviaria rispetto al luogo di carico/scarico delle merci.

Occorrerebbe chiarire bene che il termine "appropriatezza" non può limitarsi semplicemente alla capacità tecnica di trasbordare una UTI sia essa container, cassa mobile o semirimorchio dalla strada alla ferrovia o viceversa, ma deve considerare anche la presenza di collegamenti adatti che consentono di effettuare il trasporto combinato della merce trasportata con riguardo alla sua partenza/destinazione.

D'altra parte, già oggi nel trasporto combinato marittimo la stessa direttiva stabilisce una distanza della tratta stradale di 150 km in linea d'aria, formulazione che non si presta ad interpretazioni. Ed è proprio da questa indicazione che la Commissione, nella sua proposta, ha inteso unificare i limiti di distanza per il combinato marittimo e ferroviario, prevedendo che in entrambi la tratta stradale non possa essere superiore a 150 km in linea d'aria o al 20% della distanza totale del trasporto e, per il combinato ferroviario, lasciando agli Stati membri la facoltà di consentire il superamento di tale limite per poter raggiungere il terminal idoneo più vicino. Rimane, a nostro avviso, la criticità legata alla discrezionalità del calcolo percentuale in occasione dei controlli su strada e alla luce di ciò, ANITA ritiene che fissare una distanza chilometrica predeterminata, ad esempio di 250 km, per il trasporto combinato (sia marittimo che ferroviario) senza riferimento al 20%, corrisponda all'opzione migliore per gli operatori e per gli organi di controllo, in un'ottica di semplificazione.

3. Nel disciplinare la prova del trasporto combinato, in particolare per i controlli su strada, la proposta della Commissione pone a carico dello *shipper* (*caricatore*) o speditore la responsabilità di compilare e firmare il documento destinato a descrivere il percorso dell'intera operazione. ANITA ritiene invece che, essendo la scelta di avvalersi o meno del treno o della nave appannaggio dell'impresa di trasporto stradale, non possa che essere l'autotrasportatore a potere e dovere produrre la documentazione atta a dimostrare il trasporto combinato.
4. La Commissione elimina il richiamo al trasporto combinato effettuato da imprese in conto proprio, ritenendo poco tale modalità di trasporto scarsamente utilizzata nell'intermodale. A nostro avviso, va mantenuta la previsione dell'attuale direttiva, che è l'unica che consente peraltro la collaborazione tra imprese conto terzi ed aziende in conto proprio nella trazione terminalistica stradale tra le due tipologie di imprese, cosa non ammessa nel tutto-strada.
5. La proposta della Commissione individua una serie di misure di incentivo al trasporto combinato, quali ad esempio una riduzione delle tasse automobilistiche e il sostegno a investimenti per lo sviluppo dei terminal intermodali. In aggiunta, la Commissione obbliga gli Stati a garantire una distribuzione degli impianti ferroviari tali che qualsiasi punto dell'Unione non sia situato a più di 150 Km da un terminal idoneo. Quest'ultimo indirizzo della Commissione appare irrazionale e rischia di far proliferare infrastrutture che non si sostengono economicamente perché dislocate in aree a bassa densità manifatturiera e con volumi di merci che non ne giustificano la presenza, arrecando al tempo stesso danni alla rete dei terminal esistente. La Commissione inoltre prevede la facoltà per gli Stati membri adottare misure supplementari per migliorare la competitività del trasporto combinato, come ad esempio quelle per i veicoli o le unità di carico. ANITA, a tale proposito, ritiene che tale facoltà debba essere tramutata in un obbligo per gli Stati ad adottare misure di sostegno per lo sviluppo e la competitività del trasporto combinato e ciò,

anche al fine di uniformare le condizioni di esercizio nei diversi Stati membri.

Il Parlamento europeo ha già avviato la discussione in Commissione trasporti e sentiremo dall'on. De Monte gli ultimi aggiornamenti in materia.

Si tratta di un passaggio molto importante, poiché – come già detto – le norme che usciranno da tale discussione rappresenteranno, a più di 25 anni dall'entrata in vigore della direttiva 92/106, il nuovo quadro di riferimento per le imprese del settore.

Grazie dell'attenzione.