

VITA DEL CIFI

Il trasporto merci intermodale

Il ruolo degli interporti e la realtà dell'Interporto della Toscana Centrale

*Interporto della Toscana Centrale
Prato 16 marzo 2012*

Si è svolto presso l'Interporto della Toscana Centrale, organizzato dal CIFI sezione Toscana e Interporto della Toscana Centrale, con la partecipazione del Comune di Prato, delle Camere di Commercio di Firenze e Prato e dell'Associazione Industriale di Prato, il convegno di cui al titolo.

I temi del convegno, i relatori ed i partecipanti alla tavola rotonda appaiono nell'estratto dell'invito che si riporta.

Numerosi sono stati anche i personaggi che hanno dato la loro adesione e hanno dichiarato di apprezzare l'iniziativa, fra questi dobbiamo citare alcuni Parlamentari Toscani, Consiglieri Regionali, rappresentanti di Interporti, delle Ferrovie dello Stato, di altre Società Ferroviarie, ecc. Sono stati presenti oltre 120 persone.

Il Convegno intendeva far conoscere la realtà dell'Interporto della Toscana Centrale ma anche porre con forza la questione della necessità di un riequilibrio modale del trasporto merci.

L'alta incidentalità (con conseguenti morti e feriti), l'inquinamento, la saturazione delle strade e autostrade possono essere mitigati con il trasferimento di merci dalla strada alla rotaia. In questa ottica gli interporti possono svolgere un ruolo fondamentale. Emerge comunque la necessità di attenzione e una progettualità oggi non sufficiente.

Si riportano in sintesi alcune relazioni svolte, oltre a quella dello scrivente: Angelo PEZZATI.

PROGRAMMA

Saluto di benvenuto

- Angelo PEZZATI - Preside CIFI se-

zione Toscana – Presidente Interporto della Toscana Centrale.

- Roberto CENNI - Sindaco del Comune di Prato.
- Filippo BERNOCCHI - Assessore Grandi Infrastrutture Comune di Prato.
- Carlo LONGO - Presidente della Camera di Commercio di Prato.

"Il ruolo degli interporti per il trasporto merci: l'interporto della Toscana Centrale, una realtà"; "Al servizio dell'economia Toscana in un'ottica di risparmio energetico e rispetto ambientale", Angelo PEZZATI - Presidente Interporto della Toscana Centrale.

"La logistica Toscana", Vanni BONADIO - A.D. Logistica Toscana.

"Le aspettative dell'industria", Riccardo MARINI - Presidente Unione Industriale Pratese.

"Il ruolo di Terminalitalia nell'intermodalità", Gianluigi DE CARLO - Presidente e A.D. Terminali Italia (Gruppo FS); Giuseppe MACCHIA - RFI DTP Bari.

"Il trasporto su gomma: non concorrenza ma integrazione", Luigi TRENTI - Presidente CNA/FITA Trasporto Merci.

"City Logistics", Luciano PANNOCCHIA - Direttore Generale Interporto della Toscana Centrale.

"Opportunità allo studio", Gianni BECHELLI - A.D. LFI (La Ferroviaria Italiana).

Tavola rotonda – *"Il Piano Nazionale della Logistica"*, BONI - CECCOBAO - RICCI - GIACHINO - FILIPPI - MAZZONI.

Conclusioni - ore 13.30.

Hanno sostenuto la manifestazione e partecipato:

- Sen. Marco FILIPPI - Commissione LLPP e Comunicazioni Senato;
- On. Riccardo MAZZONI - Camera dei Deputati;
- On. Deborah BERGAMINI - Camera dei Deputati;
- Luca CECCOBAO - Assessore Infrastrutture e Mobilità Regione Toscana;
- Bartolomeo GIACHINO - Presidente Consulta Generale Autotrasporto e Logistica;
- Rocco GIORDANO - Presidente Comitato Scientifico Piano Nazionale Logistico;
- Alberto MAGNOLFI - Consigliere Regionale;
- Fabrizio MATTEI - Consigliere Regionale;
- Alessandro RICCI - Presidente UIR;
- Stefano BONI - Segretario Regionale FIT - CISL Toscana;
- Il Consigliere Regionale Paolo BAMBAGIONI;
- Presidente Provincia PT;
- Autorità Portuali di Livorno e La Spezia;
- Interporti Italiani;
- Soc. Trasporto Ferroviario LFI-TFT - RailOne - Logyca - ecc.;
- Soci e Consiglieri ITC;
- Segreterie Regionali CGIL - CISL - UIL.

Sintesi degli Interventi del Convegno

Filippo BERNOCCHI - Assessore Grandi Infrastrutture Comune di Prato:

- Sviluppo Interportuale ITC tassello fondamentale per il rilancio dell'Economia.
- Riconoscimento di ITC nell'accordo quadro con il ministero e la Regione.
- ITC è inteso come la priorità per lo sviluppo Territoriale.
- Necessità di dare uno sviluppo concreto al Progetto di amplia-

VITA DEL CIF

mento ed all'efficientazione dei Servizi e delle attività svolte da ITC.

Carlo LONGO - Presidente della Camera di Commercio di Prato:

- Forti investimenti su ITC, molte aspettative che adesso devono iniziare a maturare ed a dare risultati.
- Impegno ad assumere il ruolo di Interporto dell'"Italia" Centrale, per posizionamento e per la vicinanza ad un'area manifatturiera di grande importanza come quella Pratese.

La Logistica Toscana

Vanni BONADIO – A.D. Logistica Toscana:

- L'attività della società consortile Logistica Toscana è mirata al coordinamento ed alla promozione della logistica in Toscana, ed è a supporto per l'elaborazione di un Piano regionale della logistica e dei trasporti coerente con il Piano nazionale.
- Le sinergie e programmazioni possono trovare concreta attuazione nelle tre grandi aree del territorio toscano: la grande area costiera tra Massa, Pontedera, Livorno e Piombino, la grande area produttiva fiorentina, del centro della Toscana, e infine quella maremmana tra Arezzo, Siena e Grosseto ben presente nella filiera agroalimentare.
- È stata evidenziata la necessità di creare anche un asse di collegamento trasversale tra Tirreno ed Adriatico attraverso un "ponte di terra" costituito dalla "E 78" Grosseto-Fano collegati rispettivamente a Livorno ed Ancona.

Le aspettative dell'industria

Riccardo MARINI - Presidente Unione Industriale Pratese:

- Proposta di una visione di sistema.
- Il grande passo strutturale da fare, la grande azione strategica da

portare avanti è il passaggio e l'evoluzione da *sistema produzione (tante aziende viste come un'azienda sola sistema) ad infrastrutture/flussi/logistica, intesi come strade, flussi persone/flussi merci.*

- L'interporto deve essere in grado di fungere da concentratore di flussi, un vero e proprio distretto del trasporto, con una Logistica di area vasta, divisa in tre momenti Logistica In (flussi in entrata) Logistica Out (flussi in uscita) e Logistica Inbound (l'insieme di attività svolte internamente all'Interporto).

abbiamo l'immediata tracciatura di qualsiasi treno presente sulla rete ed abbiamo anche i dati relativi alla sua Posizione Geografica. Su questa piattaforma è possibile integrare anche la situazione del trasporto, quindi geolocalizzare l'unità di merci interessata.

Il ruolo di Trenitalia nel trasporto merci

Francesco LUGLI – Responsabile vendite Trenitalia Cargo:

- L'intervento è introdotto da un auspicio al riequilibrio modale, il ricorso all'utilizzo di infrastrutture esistenti deve essere incentivato ed aumentato per arrivare a questo riequilibrio.
- Viene enfatizzata la necessità di una maggiore integrazione del servizio ferroviario con quello stradale, obiettivo primario degli Interporti; detto ciò, le aziende devono tendere sempre più a delegare il trasporto, e questo è un elemento fondamentale nel riequilibrio modale.
- Per quanto riguarda la possibilità di integrare la strada e la rotaia, la parola d'ordine è "comodalità". È forse qualcosa che ci permetterebbe di uscire dalla falsa contrapposizione fra treno e camion. Esse non devono essere in antitesi, bensì ci deve essere un'integrazione attiva complementare e sinergica.

Il trasporto su gomma: non concorrenza ma integrazione

Luigi TRENTI – Presidente CNA/FIATA Trasporto Merci:

- Sottolinea l'interesse e la volontà di una collaborazione da parte dei trasportatori stradali.

City Logistics

Luciano PANNOCHIA – Direttore Generale Interporto della Toscana Centrale:

VITA DEL CIF

- L'interporto nacque per svolgere una funzione, di concentrazione logistica e di offerta di servizi. *L'Interporto non è un gestore di traffici, ma un organizzatore di traffici.* Non è vero dunque che "la colpa è degli interporti", perché hanno fatto uno sforzo organizzativo, che è il loro compito.
- Uno dei servizi che l'interporto può offrire, è quello della *city logistics*. È l'interporto che può fare bene questo servizio, per la sua natura pubblica.
- Sono stati fatti studi ed analisi (cittazione professor SCHOEN), sempre più accreditati ed utilizzati soprattutto oltre il confine Nazionale, che dimostrano l'ingente spesa che la comunità deve sostenere per costi di natura ambientale e sociale. I soggetti partecipanti nella corsa verso una logistica Intermodale dovrebbero sempre più sensibilizzarsi a queste realtà.

"City logistic", il piano, in corso di progettazione, prevede la distribuzione e la terminalizzazione nella macro-area di Bagno a Ripoli e Pistoia, di prodotti stoccati nell'interporto, *tramite mezzi a basso impatto ambientale* (l'Interporto è anche capofila di un progetto regionale dove si prevede l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale per la distribuzione "modulare" delle merci).

Tavola rotonda - "Il Piano Nazionale della Logistica"

Bartolomeo GIACHINO - Presidente Consulta Autotrasporto e Logistica:

- La Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica si propone di presentare, al nuovo Governo, un Piano della logistica che tenga conto degli ultimi cambiamenti di scenario sia a livello europeo che nazionale.
- I Corridoi europei (rappresentati dalle reti TEN-T) saranno fondamentali per gli sviluppi del nostro paese.
- Nello Specifico dell'intervento di GIACHINO: Per quanto attestato

dalla "Commissione Europea" l'Italia è il fulcro della logistica del Continente in quanto nodo nevralgico per i corridoi Europei: è interessata dal *Corridoio 5* (Lisbona - Lione - Torino - Novara - Verona - Padova - Kiev), il quale incrocia a Novara il *Corridoio 24* che da Genova va verso nord. Il Genova - Rotterdam è un corridoio con direttive che dal sud vanno verso nord (Corridoio Sud - Nord). Lo stesso corridoio 5 incrocia a Verona il *Corridoio 1* Palermo - Brennero - Berlino. Infine il corridoio 5 incrocia a Padova il *Corridoio Adriatico - Baltico*. Gli incroci citati potenziando la capacità di attrazione dei porti italiani posti sia sul versante tirrenico che su quello adriatico.

- Guardando i corridoi interessanti il territorio Italiano, possiamo affermare che l'Italia rappresenterà, in un arco di tempo ventennale, la più grande area di logistica del Sud Europa.

- Un secondo punto affrontato è stato quello di capire quali fossero i "costi del non fare" infrastrutture, logistica, del non portare avanti il Piano della logistica. Il Ministro PASSERA ha giustamente ricordato i costi della inefficienza logistica del nostro Paese. Il Ministro PASSERA ripete quello che aveva già detto nell'audizione alla Commissione trasporti della Camera: i costi dell'inefficienza logistica del nostro Paese valgono alcune decine di miliardi di euro. Nel documento di indirizzo dà un dato che è superiore a quello che noi abbiamo utilizzato nella definizione del Piano nazionale della logistica, però ciò che è importante è l'approccio. Negli ultimi tempi alcuni istituti di ricerca e alcuni istituti universitari hanno fatto nuove analisi, nuovi studi, nuovi approfondimenti sulla efficienza logistica del nostro Paese. È opportuno quindi averne una chiara sintesi e poi aprire il confronto ai nuovi.

- Dentro la riforma degli interporti era stata inserita un'altra cosa che trovava rispondenza nel lavoro

fatto dalla Consulta in sede di definizione del nuovo Piano della logistica e più precisamente la previsione di elaborare il Piano dell'intermodalità. Oggi della Consulta non fanno parte né gli interporti, né gli operatori ferroviari privati. Questo è un tema interessante, che dobbiamo capire come portare avanti perché può avere una serie di implicazioni non indifferenti.

Luca CECCOBAO - Assessore ai Trasporti della Regione Toscana:

- Bisogna passare ad un vero e proprio utilizzo delle infrastrutture, nella vera e propria completezza del termine, sia per chi le deve gestire sia per i cittadini stessi che la devono utilizzare. Le infrastrutture servono come vero e proprio elemento di lunga durata e sono uno dei pilastri su cui si deve basare l'intera Economia.

- Quando parliamo di logistica, parliamo di infrastrutture, esse producono un incremento del PIL ed hanno una funzione "Attrattiva".

Una capacità fondamentale imprenditoriale in questo settore è quella di captare le merci. Infatti nella logistica sono le merci che comandano ed articolano le direttive del trasporto e non solo le infrastrutture.

- Le parole d'ordine da utilizzare oggi sono Sinergia, collaborazione e soprattutto "Sistema". Esso è un termine importantissimo. Un sistema efficiente tra porti ed interporti è necessario, fondamentale, e non solo auspicabile: la logistica non va intesa solo come un insieme di aree adibite solo allo stocaggio merci, ma veri e propri "sistemi" dove si aggiunge valore alla merce stessa, e questo si ottiene appunto: aprendo i container e gestendo la logistica delle merci stesse.

È dunque per questo obiettivo che ci vogliono imprese specializzate e bisogna collocarle in una dimensione dove siano collegati e

VITA DEL CIF

connessi tra loro Porti, Strade, Ferrovie ed Aeroporti in una logica di "sistema", in quanto le merci hanno bisogno di tutte queste infrastrutture.

Alessandro Ricci – Presidente Unione Interporti Riuniti:

- Per sviluppare le attività interportuali c'è la necessità di spostare il Focus non sulle direttive del trasporto, bensì con i produttori delle merci, in quanto sono le merci a dettare i tempi di questo mercato. "Non siamo noi a decidere – possiamo migliorare l'infrastruttura, ma non è per quello che le merci arriveranno da noi".
- Per quanto riguarda le realtà imprenditoriali locali, in particolar modo le Piccole Medie Imprese (P.M.I.) di Prato si può generalizzare a tutta Italia: "consideriamo le aziende di Prato come un'unica entità solidale, ma anche le aziende in Italia come allo stesso modo vanno considerate un'unica unità solidale".
- Di forte importanza risulta essere il piano generale dell'intermodalità e dell'Interportualità: l'Italia è un Paese di piccole aziende, per questo gli interporti devono avere il ruolo di concentratori di merci, in modo che realizzzi l'economia di scala necessaria per gestire il trasporto su treno in modo concorrentiale.
- Pianificazione territoriale: bisogna escludere gli interporti che non sono tali, anche perché disperdonano le energie e disgregano il sistema.

Conclusioni

I temi principali affrontati nel corso del convegno sono stati: "Sinerzia tra interporti, opportunità a lungo termine e smistamento delle merci sul territorio".

Le ipotesi dello scenario Trasportistico-Logistico in cui ci troviamo sono le seguenti:

- il trend del prezzo del gasolio è in continuo aumento;
- vi è un raddoppio dei costi fissi, elemento che porta problematiche sempre più elevate alle aziende che utilizzano unimodalmente il trasporto su gomma;
- è auspicabile quindi che, in uno scenario che presenta le suddette ipotesi, prenda sempre più vigore le modalità di trasporto complementari alla gomma, in particolare quella di trasporto terrestre, rappresentata dal trasporto ferroviario.

La fotografia della situazione attuale non è delle migliori; per contestualizzare questa affermazione, i dati sono i seguenti: "in Italia la percentuale di merci trasportate via ferro in Italia è pari al 6%, con una media che in Toscana scende al 2%; tutto questo quando Paesi europei come la Germania superano il 30%".

La spinta verso l'alta capacità in Italia è alimentata da una logica di "riequilibrio modale" (e la conseguente decongestione delle strade) e gli sviluppi attuati dalla Commissione Europea, che, con il recente provvedimento del 19 ottobre scorso, hanno portato a 4 i corridoi che attraverseranno l'Italia.

Su questo punto dovranno incentrarsi le attività e gli investimenti, come sottolineato da GIACHINO, il quale prevede entro il 2025 tre quarti dei traffici concentrati nella zona padana con un rimanente quarto nell'area di Lione.

La previsione di GIACHINO si basa anche su un'altra indicazione europea: *la significativa riduzione delle emissioni CO₂*. Per ottenere l'obiettivo nel settore trasporti le merci destinate al nord Italia e all'Europa centrale dovrebbero salire dalla pianura Padana, invece di scendere da Rotterdam e da Anversa e, quindi, seguire delle *direttive sud-nord* (Situazione che farebbe crescere l'importanza strategica dell'Italia, facendola diventare il nodo nevralgico del trasporto Europeo).

Per ottenere questo risultato la parola d'ordine è: "aumentare l'efficienza logistica e lavorare su porti e interporti" (Cit. GIACHINO).

Sviluppo organico e ricerca dell'efficienza sono dunque le basi per ottimizzare i traffici e potenziare l'intermodale italiano.

Angelo PEZZATI - Sintesi dell'intervento

Gli Interporti, e fra essi l'Interporto della Toscana Centrale, rappresentano piattaforme logistiche merci, che sostituiscono gli storici scali merci delle stazioni ferroviarie, ove si scambiano i trasporti merci a lunga-media distanza e quelli a piccola distanza (di distribuzione).

Oggi anche il trasporto merci a lunga-media distanza è effettuato prevalentemente su gomma; ciò appare sbagliato e comporta:

- alta incidentalità (con morti e feriti);
- consumo del territorio;
- saturazione di strade e autostrade;
- inquinamento ambientale;
- alto costo energetico.

Occorre investire in progettualità al fine di un riequilibrio modale tenendo conto che se la collettività decidesse, come si riterrebbe doveroso, di tener conto dei costi "esternali" (incidentalità, territorio, inquinamento, energia) sarebbe facile dimostrare che si deve spostare il traffico dalla strada alla rotaia.

In merito vengono riportate proposte e offerte collaborazioni per uno studio fra Istituzioni e Operatori di Trasporto per conseguire passi positivi per un riequilibrio del sistema.



VITA DEL CIFI

Il ruolo degli interporti per il trasporto merci: l'Interporto della Toscana Centrale, una realtà al servizio dell'economia toscana in un'ottica di risparmio energetico e rispetto ambientale

Angelo PEZZATI

Presidente Interporto della Toscana Centrale - Preside Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani – Sezione Toscana

Si intende toccare alcuni argomenti lasciando poi ai contributi di chi seguirà l'approfondimento dei temi.

- Interporto della Toscana Centrale.
- Il ruolo degli interporti in un mutato scenario del trasporto delle merci.
- L'integrazione del trasporto merci rotaia e gomma in un'ottica di risparmio energetico, del territorio e rispetto ambientale.

L'Interporto della Toscana Centrale

L'Interporto della Toscana Centrale, che si è andato sviluppando per fasi, grazie a scelte intelligenti, è:

- adiacente alla stazione FS di Prato e al suo fascio arrivi e partenze;
- dotato di ampi piazzali, da capannoni anche serviti da binari e da un piccolo fascio appoggio interno,
- superficie di 700.000 m² (dei quali oltre 300.000 fra area verde e archeologica) e un progetto di ampliamento di 300.000 nel confinante Comune di Campi Bisenzio;
- capannoni per circa 91.000 m² coperti, uffici per 23.000 m², i capannoni sono tutti occupati e in parte venduti a privati;
- piattaforma intermodale per 83.000 m² con 6 binari di lunghezza ciascuno di 650 m, dotato di gru mobile da 40 t e capacità di movimentazione di 1000 teu / g e stoccaggio di 6.000 TEU, capacità di smistamento:
800.000 t / anno su gomma;
800.000 t/anno per ferrovia;
260.000 TEU/anno;
- area per viabilità e parcheggi per 104.000 m²;

- ubicato quindi lungo la linea ferroviaria Milano Roma Napoli Palermo, (corridoio Europeo1);
- adiacente al casello autostradale Prato Est, è collegato alla rete autostradale italiana, ai porti di LI e La Spezia ed agli aeroporti di FI e PI;
- recentemente ha avuto un forte sviluppo, completando nel 2010 la propria piattaforma intermodale e ha avviato il traffico merci anche su ferrovia sfruttando la sua posizione;
- si è dotato di una squadra di manovra interna costituendo una società specifica al riguardo TIP con soci oltre ITC Service anche la soc. Logyca;
- Magazzini Generali - si è recentemente costituita una società mista Interporto service-Privati (Soc. Magazzini Generali doganali) per la gestione dei Magazzini Generali che hanno trovato ubicazione all'interno della struttura interportuale;
- operano in ITC varie società di trasporto, circa 60, e circa 1500 addetti con ingresso/uscita di oltre 2000 mezzi giorno;
- ha al suo interno la Dogana provinciale e gli Uffici della Motorizzazione;
- dotato di un sistema integrato di sicurezza facente capo ad un centro di controllo integrato permanentemente presenziato per la verifica del sistema di controllo accessi e videosorveglianza degli spazi interni e delle recinzioni perimetrali;
- servizi per gli utenti: bar – ristorante ecc.;
- ampi spazi verdi oltre le aree a destinazione archeologica;
- ecc.

(si rimanda anche alla pubblicazione dell'Interporto della Toscana Centrale allegata).

Interporto T C sta sviluppando una politica attenta al trasporto intermodale e ha abbandonato la logica della semplice gestione immobiliare.

ITC ha elaborato un grosso progetto di sviluppo e sta cercando finanziamenti per realizzarlo.

ITC, pur con le sue caratteristiche di Soc. a capitale misto, ritiene che debba vivere in simbiosi con le FS e RFI ed in particolare con la stazione di Prato. Per questo ha fatto richiesta di poter ottenere la disponibilità del fascio arrivi e partenze e di gestire, insieme a FS Logistica, lo scalo di Prato.

ITC è una società con un bilancio positivo.

L'Interporto della Toscana Centrale fa parte, insieme all'Interporto di Livorno Guasticce e ai porti Toscani e di Livorno in particolare, di un sistema a supporto del traffico merci a servizio dell'economia Toscana e Italiana.

L'ITC costituisce e deve ancor più costituire sistema insieme agli altri Interporti Italiani e dovrebbe essere visto come snodo e supporto dei trasporti merci.

ITC ha stretto e intende perfezionare rapporti con i porti limitrofi, recentemente ha sviluppato un "alleanza" con l'Autorità Portuale di La Spezia con l'obiettivo di "alleggerire la pressione sulla rete di trasporto stradale... con l'abbattimento delle emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti".

TRASPORTO MERCI - Considerazioni stato attuale e Strategie di sviluppo

Ci sembra opportuna una breve

VITA DEL CIF

analisi delle condizioni del traffico merci e indicare alcune possibili strade per un suo efficientamento.

Il secolo XX ha visto profondi mutamenti nelle modalità di trasporto delle merci in ogni parte del mondo.

Nella seconda metà dell'800, con l'avvento del treno, in piena epoca della rivoluzione industriale, si sviluppò il concetto che le ferrovie costituivano l'asse portante del trasporto delle merci.

Le ferrovie collegavano i luoghi di produzioni delle merci con le città ed i porti, per poi collegarsi con differenti Paesi, ecc.

Tutte le stazioni, anche nei piccoli paesi, avevano alcuni binari merci e magazzini in accosto per il mantenimento delle merci, il carico e lo scarico. Il trasporto era organizzato sia per grandi partite sia per piccole e colli sfusi.

Questa era una politica di trasporti per prima cosa dettata da mancanza di alternative ma anche da una precisa scelta progettuale che voleva minimizzare i trasporti per strada.

Risorse pubbliche e private furono dedicate, in un grande sforzo combinato e facilitato, alla costruzione di una rete ferroviaria. *La ferrovia, cioè, come progetto di sviluppo.*

Ci sembra che questo concetto debba essere meditato; lo stesso concetto, modernamente, è quello che sta a base delle scelte delle nuove linee ferroviarie AV.

In realtà a partire dagli anni '50 del secolo scorso in tutto il Mondo l'avvento della motorizzazione ha portato via gradualmente quote di traffico alla ferrovia in una logica di concorrenza di vettori differenti, di mercato libero non guidato da scelte politiche. Da un lato infatti le quantità di merci trasportare e le distanze medie fra origine e destinazione sono enormemente aumentate, dall'altra sono diminuite le quantità di merce trasportate con mezzi collettivi.

Si è cioè invertita una scelta avvenuta nel secolo precedente.

La politica è corsa dietro a queste scelte individuali e di categoria rea-

lizzando nuove strade, autostrade, parcheggi, terminal per camion ecc. e parallelamente la ferrovia è stata abbandonata, anzi peggio ancora, è servita per serbatoio di disoccupati determinando con entrambe le scelte l'aumento di costi, l'inefficienza del vettore treno, la marginalizzazione.

In questo quadro le Ferrovie hanno:

- chiuso il servizio merci negli scali minori, e via via hanno ridotto a pochi scali la trattazione delle merci;
- adottato la politica delle lunghe distanze e del treno completo, che sono state scelte condivise da tutti ma che non hanno comunque arrestato il processo di marginalizzazione di questo tipo di trasporto e l'aumento dei costi sempre meno competitivi rispetto alla strada.

I camion sono sempre cresciuti in dimensione e in comfort permettendo a ciascuno di trasportare 100-300 q (10-30 t), comunque niente rispetto ad un treno merci che può trasportare fino a 1000 t (50-100 volte un camion), usufruendo di nuove strade sempre più adatte ai forti pesi per asse via via consentiti.

A partire dagli anni '80 una nuova coscienza ha cominciato a riemergere e nei convegni, nei dibattiti si è cominciato a parlare di "riequilibrio modale", di potenziare il traffico ferroviario, di realizzare nuove linee, ed anche di aumentare nuovamente il traffico merci su rotaia.

Però mentre tutto ciò avveniva, la quantità di traffico merci su ferro passava dal 13% negli anni '80 al 6% nel 2011!

Quindi non solo le Ferrovie non erano in grado di catturare gli incrementi di traffico che via via, salvo i periodi di crisi, si verificavano, ma continuavano a perdere terreno.

La scelta dell'Alta Velocità, una scelta illuminata per ammodernare le ferrovie italiane e quadruplicare le linee più trafficate di Italia (ricordo che sui meno di 1000 km della TO-MI-FI-Roma-NA circola oltre il 50% del traffico viaggiatori e merci italia-

no), fu accompagnata da un vasto dibattito e la scelta, che l'intero arco politico ha fatto, è stata quella sintetizzabile con Alta Velocità = Alta Capacità: aumento del traffico viaggiatori e merci su rotaia!

Il progetto dell'alta velocità è stato anche accompagnato da una articolata ristrutturazione e potenziamento della rete esistente.

Oggi, ad opere per lo più realizzate, l'Italia si è accorciata e un maggior numero di servizi sono offerti sulle principali direttive con forti diminuzioni di tempi di percorrenza.

Anche il traffico viaggiatori regionali ne ha risentito positivamente, anche se in modo non omogeneo, sia per i potenziamenti sviluppati sia perché era diminuito su alcune linee il traffico a lunga distanza.

Quindi pur se ancora non sono finanziati o avviati i lavori sulla Torino-Modane, sulla Milano-Trieste e sulla Napoli-Palermo, si può dire che si sono fatti importanti passi avanti in linea con la scelta AV=AC!

Ma il traffico merci? Il traffico merci su rotaia ha smesso di essere un progetto! Ovvero trasporto merci lasciato a se stesso e non più oggetto di progettualità (in Italia).

Il traffico merci su rotaia è sceso in termini di tonnellate al 6% in Italia.

La distribuzione non è omogenea infatti in Toscana raggiunge il 2% soltanto mentre nella vicina Emilia si attesta all'8%.

Il traffico merci non solo non ha beneficiato dello sbottigliamento delle linee ormai sature, avvenuto con gli interventi infrastrutturali eseguiti e con la AV, come il traffico viaggiatori regionale, ma è stato ulteriormente penalizzato da una mancata attenzione nell'ambito di una politica generale dei trasporti.

Il risultato è sotto gli occhi di tutti: strade e autostrade sono intasate dai mezzi pesanti e specialmente di notte un "treno" senza fine di autotreni pressoché attaccati unisce ad esempio sulla A1, Milano con Napoli! E così sulle altre strade di grande comunicazione.

VITA DEL CIF

Nonostante quindi le terze e quarte corsie realizzate queste arterie sono sature di traffico e sono affaticate da autotreni di ogni Nazione con la conseguenza di:

- inquinamento ambientale;
- incidentalità (centinaia di morti all'anno);
- occupazione di territorio;
- maggiori costi per la collettività in valuta pregiata per uso del petrolio.

Quali le cause?

Le Ferrovie sono diventate non più competitive e hanno modificato l'offerta e trasportano poco e quasi soltanto merci in container o a treno completo. Gli scali merci sono ormai pochissimi, (gli scali dismessi sono stati per lo più trasformati urbanisticamente, nel migliore dei casi in parcheggi). I clienti potenziali della ferrovia vengono per lo più dissuasi salvo che si tratti di grandi quantità e distanze superiori ai 300-500 km.

D'altro lato poche industrie sono raccordate con le linee ferroviarie e molte di quelle che lo erano oggi non lo sono più.

I Comuni hanno sviluppato Piani Regolatori con Zone Industriali non collegate alle Ferrovie e spesso lontane da quelle che si trovano ad attraversare il territorio.

Come elementi positivi si può citare:

- la realizzazione degli Interporti Merci, spesso nei punti di snodo di grandi infrastrutture (ad esempio Verona, Bologna, Parma, Prato, Livorno, Torino, Napoli, ecc),
- la nascita di alcune Società Ferroviarie, private o parzialmente pubbliche, che prevalentemente si sono dedicate ad un lavoro di nicchia spesso incentivato dalle Amministrazioni Regionali (ad esempio FER in Emilia Romagna).

Tali Società Ferroviarie, una delle quali anche partecipata dalle FS, ormai coprono una significativa percentuale di trasporto merci rispetto alle modeste quote prima accennate

in costante crescita. C'è da chiedersi se quindi Trenitalia Cargo sia destinata a scomparire, come sembra sia nella volontà di FS per motivi di bilancio!

Gli Interporti sono strutture in parte finanziate dallo Stato e sono pensate come luogo di smistamento di merce fra vettori differenti: ferrovia e gomma.

Non è possibile pensare ad un Interporto senza pensare anche all'uso del treno per il trasporto delle grandi quantità di merce e le maggiori distanze.

Ma se questa è ed è stata la politica che ha determinato la nascita e la assegnazione di finanziamenti, è questa la realtà o talvolta gli Interporti si sono trasformati in grandi società immobiliari tenute in piedi anche da capitali pubblici?

La Toscana ha due Interporti:

- Interporto della Toscana Centrale (Gonfienti-PO);
- Interporto Amerigo Vespucci (Guasticce-LI).

Non esiste una sovrapposizione di mercato in questa dicotomia. Esistono solo delle opportunità prevalentemente ancora non sfruttate.

Se Livorno Guasticce è strettamente connessa al porto di Livorno, Prato Gonfienti per la sua ubicazione si deve sviluppare come cerniera di smistamento delle merci provenienti da nord e dirette in tutta l'Italia centro-meridionale. ITC può divenire un hub per lo smistamento di merce provenuta nel porto di La Spezia ovvero dirette in tutta Europa.

L'Area Metropolitana fiorentina dovrebbe essere la prima beneficiaria, ma anche la bassa Toscana, l'Umbria e il Lazio dovrebbero usufruire di questa infrastruttura merci.

Politica di riequilibrio modale

Per contenere (impossibile pensare di eliminare) le storture nella gestione attuale del trasporto merci è necessario aumentare il traffico merci su rotaia e non incrementare quello su gomma (sottolineo non incrementare).

Questo consente di:

- non dover costruire nuove strade e parcheggi per il traffico pesante;
- diminuire l'occupazione di suolo, elemento ormai pregiato in Regioni come la Toscana, in quanto una strada occupa 5-10 volte la larghezza di una linea ferroviaria;
- diminuire l'inquinamento ambientale (polveri, rumore, calore, ecc), obiettivo internazionale, poiché il trasporto merci su rotaia consuma circa un centesimo dell'energia di quello su gomma ed energia pulita;
- non intasare le strade suburbane di pesanti veicoli snellendo la relativa circolazione automobilistica leggera;
- servire, ove possibile, le grandi aree metropolitane con mezzi ecologici elettrici che smistano le merci provenienti dai vicini Interporti;
- ecc.

Come?

Oggi non è facile pensare allo Stato o le Regioni che finanziato il trasporto merci su rotaia. Tuttavia valgono alcune considerazioni:

- il traffico merci su gomma è assistito da contributi e non paga l'uso dell'infrastruttura che consuma;
- il servizio viaggiatori regionali è pesantemente finanziato (anche giustamente) sia su gomma che su rotaia;
- perché non dare contributi al traffico merci su rotaia in un'ottica di risparmio di uso e manutenzione delle strade, di snellimento del traffico e di minor inquinamento?;
- perché non utilizzare i finanziamenti per il risparmio energetico e la produzione di energia elettrica alternativa per dare contributi al trasporto merci su rotaia?

Serve una politica del trasporto merci

La politica può indirizzare e facilitare (e non necessariamente metten-

VITA DEL CIFI

do a disposizione del denaro che oggi è più scarso):

- anziché finanziare strade ecc. si può facilitare il trasporto ferroviario e le infrastrutture di supporto come gli interporti;
- rilanciare l'azione degli Interporti anche con assegnazione di finanziamenti in un'ottica di risparmio energetico e ambientale; (esiste una proposta di legge che il Parlamento dovrebbe velocemente perfezionare);
- facilitare gli Interporti come hub e centro di smistamento di mezzi differenti, forniti di servizi che non possono essere delegati alle stazioni di servizio della benzina sulle autostrade;
- limitare i contributi sul carburante ai mezzi su gomma che effettuano movimenti in un raggio di max 100 km;
- si dovrebbe vietare il transito dei Tir nei centri abitati nelle ore notturne (ad esempio la Svizzera ha vietato sulle sue autostrade il traffico pesante di notte, per motivi ambientali, e il traffico ferroviario merci è al 50%!);
- si propone di:
- facilitare lo sviluppo di un servizio di distribuzione delle merci con mezzi elettrici (come è stato proposto da Associazioni Industriali di FI e ITC che possano operare sulle 24 h e portare la merce dall'Interporto della Toscana Centrale pervenuta con mezzi su rotaia, mentre agli altri mezzi potrebbe essere consentito solo nelle ore di morbida diurne del traffico senza occupare la carreggiata stradale e senza fermare il traffico);
- modificare i piani Regolatori e favorire aree di sviluppo industriale concentrate servite da raccordi ferroviari;

- usare lo stesso metro di misura nella richiesta di sicurezza stradale e ferroviaria (formulazione e rispetto delle norme di circolazione) e pretendendo lo stesso livello di incidentalità;
 - favorire lo studio di politiche di trasporto equilibrato;
 - favorire e aiutare investimenti di mezzi;
 - ecc.
- Concludendo mentre si sottolinea la necessità di:
- integrazione fra trasporto su gomma e su rotaia e non concorrenza;
 - vedere gli interporti come infrastruttura di supporto di un'area metropolitana e in tal senso finanziati e considerati;
 - una politica di risparmio energetico e ambientale con una valutazione dei risparmi procurati da una gestione del trasporto merci con maggiore attenzione al mezzo ferroviario, con riflessi anche sulla bilancia dei pagamenti;
 - Interporti come supporto dell'attività industriale (così come a Prato fu concepito e deve essere visto) e politica urbanistica economica e del traffico tarata di conseguenza.

Si invita:

- le Amministrazioni Pubbliche, che ancora non lo sono, ad entrare come Soci in ITC SpA;
- anche le FS a tornare a far parte di ITC, avendo gli Interporti, e ITC in particolare, una politica strettamente connessa con quella FS e quindi esercitare una funzione di integrazione;
- le Amministrazioni del Comune e della Provincia di Firenze a perseguire un progetto di smistamento delle merci con sistemi ecologici (City Logistics) avente base presso l'ITC.

Si chiede che:

- il Governo approvi il disegno di legge sugli interporti e rifinanzi lo sviluppo delle stesse infrastrutture;
- il Governo e la Regione Toscana, ciascuno nel proprio ambito, valutino le problematiche oggi in essere per il trasporto merci e intervengano con politiche tese a diminuire:
 - *inquinamento ambientale;*
 - *incidentalità (centinaia di morti all'anno);*
 - *occupazione di territorio;*
 - *maggiori costi per la collettività in valuta pregiata per uso del petrolio;*
 - e ottenere un omogeneo livello di sicurezza su differenti vettori e il suo costante controllo;
 - vengano destinate conseguentemente risorse per il risparmio energetico e controllo ambientale allo sviluppo del traffico merci su rotaia, specialmente per le lunghe distanze e i traffici internazionali;
 - valutino una legislazione urbanistica tesa a favorire un corretto rapporto produzione distribuzione almeno per i centri industriali commerciali.

Ecco ciò che in sintesi pensiamo e come si sta agendo e come vorremmo che i nostri interlocutori aiutassero il raggiungimento di questi obiettivi in un'ottica di risparmio e di sviluppo economico e industriale.

Ci è sembrato quindi particolarmente opportuna questa iniziativa insieme fra Collegio Ingegneri ferroviari italiani e Interporto della Toscana Centrale, ringraziamo tutti i relatori che vorranno con noi approfondire i temi proposti, e preghiamo le Autorità Politiche presenti a riflettere sulle nostre proposte, accettando anche un tavolo di progettazione insieme.