

PREVISIONI A LUNGO TERMINE NEI TRASPORTI

BRUXELLES 9 E 10 MARZO 2009

Un Convegno ben preparato e molto ben riuscito che ha permesso una valutazione a largo raggio di quello che è da aspettarsi nel futuro più lontano.

Dagli interventi di taglio politico, tecnico e degli operatori dei vari settori del trasporto, sono emersi direttamente o indirettamente molti orientamenti.

Ne condividiamo alcuni che esponiamo in appresso con nostre ulteriori osservazioni.

Una previsione a lungo termine, non può prescindere dal punto di partenza attuale che vede:

- l'economia in profonda crisi con preoccupante calo della domanda, aumento della disoccupazione, crollo dei trasporti di tutte le modalità. Riferiamo qui l'osservazione del Professore dell'Università di Karlsruhe: più di 100 km di linea ferroviaria in Germania sono divenuti un parcheggio per i carri ferroviari non utilizzati. Interi parchi veicolari stradali sono fermi.
- il mancato raggiungimento di livelli di servizio e di efficienza accettabili da parte delle ferrovie europee. La data di inversione di tendenza può essere indicativamente prevista attorno al 2030 quando saranno terminati i grandi assi che rientrano nelle TEN.T sia quelle prioritarie che le altre. L'autotrasporto ha bisogno di una ferrovia forte.
- L'avanzamento lento delle economie degli Stati entrati in UE a partire dal 2004. L'allargamento è stato un evento epocale da un punto di vista politico, ma sta comportando ripercussioni d'ordine economico e sociale, fortemente negative per le imprese che operano nella vecchia Europa con costi molto più elevati. La liberalizzazione del comparto, vedi ad esempio il cabotaggio, non può essere consentita in presenza di tali diversità.
- Una considerazione specifica merita la Internalizzazione dei costi esterni non solo per l'impatto immediato ma anche per le implicazioni che avrà a medio-lungo termine. A prescindere dalla inaccettabilità di prevedere il costo della congestione solo per una categoria di operatori che rappresenta il 15% del circolante nelle strade europee, ogni costo aggiuntivo all'autotrasporto comporterà fatalmente un aumento del costo dei prodotti e non porterà effetti positivi sulla modifica del peso

delle modalità in assenza di alternative efficienti e valide all'autotrasporto.

- L'esistenza di correnti di pensiero che vedono in una diminuzione della efficienza del trasporto stradale attraverso un aumento dei costi, la possibilità di promuovere il trasporto su gomma. Gli studi più recenti, accennati anche dal documento preparatorio del Convegno, dimostrano che non c'è un tasso di elasticità tra aumento dei costi dello stradale ed aumento del trasporto ferroviario. L'ultimo studio sull'attraversamento dei valichi alpini dimostra che a fronte di un aumento del 14% del costo di un trasporto stradale su 3.000 km, si registra un incremento dell'1,2% del trasporto ferroviario.

E' quanto mai attuale, in questo quadro, l'affermazione del Commissario ai Trasporti : "il problema dell'inquinamento deve essere trattato con grande prudenza ed intelligenza garantendo la competitività dell'economia europea".

Condividiamo le linee di politica generale che vedono il cliente/passeggero al centro della attenzione e siamo d'accordo sugli sforzi per migliorare l'ambiente riducendo le emissioni e promuovendo la comodalità. Bisogna peraltro sottolineare che, come evidenziato anche dallo studio del focus group, il trasporto stradale è difficilmente comprimibile anche perché le percorrenze medie sono al di sotto delle soglie appetibili dalle altre modalità. E' necessario quindi agire su:

*) Soluzioni che consentano una drastica riduzione dei viaggi a vuoto

*) Soluzioni incentivanti per l'aggregazione delle imprese, volte a ridurre il fenomeno della frammentazione che ormai è una caratteristica di tutta Europa anche se con accenti diversi da Paese a Paese.

Aggiungiamo un nostro contributo.

- ✓ **Il trasporto urbano** delle merci è fortemente interconnesso con il traffico delle vetture e degli autobus. E' indispensabile una azione su tre fronti:
 - a) Finanziamenti per sostituzione del parco circolante con veicoli a basso impatto ambientale utilizzando combustibili alternativi. A medio termine GPL o metano a lungo termine ad idrogeno.
 - b) Disaccoppiamento della circolazione per distribuzione merci da quella automobilistica. Questo presuppone non solo parcheggi di interscambio in periferia ma anche azioni incentivanti per lo scarico in orari antecedenti la circolazione automobilistica.
 - c) Incentivazione della ricerca non solo per i collegamenti veicoli/base ma anche per l'utilizzo delle soluzioni tecnologiche che permettano la scelta di percorsi preferiti e meno impegnati dal traffico.

- ✓ **Il trasporto interurbano.** E' impossibile che, anche a lungo termine, siano disponibili combustibili alternativi al petrolio per i veicoli medi, medio - pesanti e pesanti.
- a) Finanziamenti alla sostituzione del parco anche con veicoli di produzione attuale ma di ultima generazione. Si tratta cioè di modificare il quadro degli aiuti di Stato di carattere ambientale anche per consentire aiuti che siano più consistenti e non si limitino alla differenza di prezzo tra veicoli di diversa categoria EURO
 - b) Finanziamento della rottamazione dei veicoli della categoria EURO I,II e III senza acquisto di veicoli in sostituzione. Ciò nella premessa del divieto di acquistare altri veicoli per un determinato periodo di tempo. Parallelamente va scoraggiato l'utilizzo di veicoli più inquinanti anche con formule di natura fiscale. Contemporaneamente dovrebbero essere poste in essere procedure per favorire la fuoriuscita delle imprese obsolete. Questi provvedimenti avrebbero un grande impatto sia sulla situazione economica attuale sia in prospettiva futura per poter contare su imprese maggiormente strutturate in un mercato più equilibrato.
 - c) Aumento del peso massimo ammesso. La soluzione "ecocombi" è estremamente valida ma non nei traffici internazionali. Il prevedere tali combinazioni solo tra alcuni Paesi creerebbe forti distorsioni della concorrenza con quei Paesi che per limitazioni poste da altro Paese o, peggio ancora, dalle caratteristiche geologiche e geografiche, si vedrebbero esclusi da un tale vantaggio competitivo. La soluzione di accoppiamento deve essere vista comunque non solo per le conseguenze sui pesi ma fundamentalmente su quella delle dimensioni e sulla possibilità di caricare contemporaneamente UTI di dimensioni diverse.
 - d) Aumento del peso massimo ammesso nei traffici internazionali (44t). E' dimostrato anche dalla esperienza Svizzera che ad un aumento del peso dei veicoli corrisponde un incremento del tonnellaggio trasportato ma una riduzione dei veicoli con indubbi benefici per congestione, ambiente e sicurezza.
- ✓ **Il trasporto combinato.** La riduzione dei costi di trasbordo e dei tempi di presa/consegna rappresentano, unitamente alla ricerca su treni più lunghi (800 mt) e più pesanti (1000 t), la base per promuovere una modalità che è quasi totalmente fallita in Europa. Sui costi di trasbordo pesano i grandi spazi degli interporti e l'utilizzo di gru sempre più costose e sofisticate e quindi care. L'utilizzo di sistemi di movimentazione orizzontale delle UTI risolverebbe entrambi i problemi. Purtroppo, come già avvenuto nel caso del "bimodale" esistono in Europa vari tipi e modelli. In Svizzera la ACTS(società costituita da operatori stradali e ferroviari), in Svezia il

sistema della Green Cargo (presentata al Convegno in argomento), in Italia il sistema “Metrecargo” (retroporto di Genova) oltre al sistema SERFER brevettato dalle Ferrovie dello Stato.