

Audizione FS  
presso 8<sup>a</sup> Commissione Lavori Pubblici e Comunicazione  
Senato della Repubblica

25 marzo 2009

**Position Paper**

La recente audizione alla 8<sup>a</sup> Commissione del Senato evoca numerosi motivi di riflessione e di approfondimento: c'è in primo luogo da sottolineare la contraddizione tra il fatto che si rilevano lo scarso peso dell'intermodalità e la quota ancora estremamente ridotta del trasporto merci in ferrovia e la pressoché totale assenza di proposte che facciano riferimento alla possibilità di intese e di protocolli tra ferrovie e interporti che, nell'intermodalità, possono giocare un ruolo senza'altro decisivo. A parziale giustificazione di tale lacune c'è peraltro da mettere in evidenza quanto pesi l'assenza di un piano nazionale dell'intermodalità. Se è senz'altro condivisibile l'esigenza sollevata con forza da Moretti di addivenire ad una necessaria concentrazione dei terminali rispetto all'attuale eccessiva proliferazione si tratta tuttavia di capire bene come tale necessità possa essere declinata senza rischiare di creare nuovi motivi di inefficienza aumentando il numero dei cosiddetti "colli di bottiglia" già presenti in Italia e soprattutto entro quale strategia complessiva tale questione debba essere collocata, tenendo conto dei ripetuti riferimenti che nella relazione si fanno ad un auspicato "piano nazionale" in cui "si individuino gli interporti fondamentali su cui concentrare gli unici interporti pubblici".

Inoltre c'è da sottolineare che in tutta la relazione manca qualsiasi riferimento, per quanto riguarda l'intermodalità e il trasporto merci, alle problematiche esistenti nel Mezzogiorno.

E' contraddittorio poi che si evidenzi come gli altri partner europei stiano da tempo incentivando il trasporto combinato anche attraverso significativi interventi infrastrutturali e ci si limiti a proporre riferimenti solo al tema del collegamento con i porti, peraltro sotteso alla ambizione di ferrovie di svolgere funzioni da terminalista.

Manca insomma una visione d'insieme che prenda in considerazione possibili sinergie nei territori tra i diversi protagonisti dell'intermodalità e del trasporto merci (ferrovie, porti, interporti, aziende, regioni).

Nell'analisi svolta dall'Ing. Moretti circa gli svantaggi e la minore competitività del trasporto merci in Italia rispetto alla situazione degli altri paesi europei si evoca un tema di fondo sul quale vi può essere una convergenza e/o convenienza del settore interportuale: l'esigenza di

una vera, organica politica industriale, nel settore delle infrastrutture e dei trasporti che selezioni priorità nelle scelte strategiche e nell'utilizzo delle risorse pubbliche.

Infine c'è da sottolineare come i processi di unificazione/concentrazione che stanno avvenendo nell'ambito di ferrovie per quanto attiene al trasporto merci (F.S. Logistica Terminali Italia, Italcontainer, ect.) meriterebbero una necessaria interlocuzione anche con il settore degli interporti per verificare preventivamente la possibilità di intese e/o reciproche convenienze.

In conclusione c'è da sottolineare come si debba rivendicare che una strategia per il cargo/trasporto merci debba essere comunque affidata sempre al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e non assegnata impropriamente a ferrovie anche in ragione dell'oggettiva commissione tra la proprietà della rete e il ruolo di vettore; a questo riguardo gli interporti possono avere un grande spazio nel rivendicare le esigenze del sistema paese, con riguardo al mercato e alle nuove tratte da sviluppare, alla presenza e/o allo sviluppo dei terminali e dei raccordi ferroviari.

Si deve inoltre affrontare il tema dei costi di Trenitalia, mediamente superiori a quelli degli operatori ferroviari privati e approfondire il modo con il quale i terminali di FFSS negli interporti sono attualmente gestiti, evidenziandosi spesso una forte limitazione delle potenzialità esistenti.