

Piano d'azione per l'incremento del trasporto merci ferroviario e in particolare del trasporto combinato attraverso le Alpi sul corridoio Germania-Austria-Italia fino al 2005

Premessa

I trasporti merci attraverso le Alpi sono sottoposti da anni a una forte tensione fra gli interessi economici ed ecologici. Questa tensione peggiorerà ancora se – come risulta dalle attuali previsioni tendenziali – il trasporto transalpino complessivo aumenterà del 70 % nel periodo fra il 2000 e il 2015.

Circa i due terzi dell'attuale volume di traffico si svolgono in transito attraverso l'Austria. L'Asse del Brennero occupa in tale senso la posizione predominante. Dalla ripartizione ("*modal-split*") risulta che oltre il 70 % del traffico merci complessivo attraverso il Brennero si svolge su strada. Fra il 1989 e il 2001 il trasporto su strada è aumentato di oltre il 60 %.

Nello stesso periodo il volume di trasporto merci ferroviario è aumentato del 170 %. Questo sviluppo positivo dipende esclusivamente dalle forti percentuali di aumento del trasporto combinato strada-rotaia che ha migliorato la sua quota di trasporto merci ferroviario dal 40% del 1989 a oltre il 75 % del 2001. Il trasporto merci ferroviario convenzionale registra al contrario dai primi anni 90 una tendenza piuttosto verso la stagnazione.

Tuttavia, negli ultimi anni la dinamica di aumento, in particolare del trasporto combinato non accompagnato, non ha corrisposto alle attese. Ciò è dipeso sia da ostacoli infrastrutturali, rappresentati ad esempio dalle criticità in termini di capacità sulla linea e sui terminals più importanti del trasporto combinato Germania-Italia, sia da una insufficiente coordinazione internazionale.

Una ulteriore causa è rappresentata dalla qualità non sempre soddisfacente delle prestazioni dell'esercizio ferroviario che limita sensibilmente la competitività del trasporto combinato in settori di mercato particolarmente esigenti sotto il profilo logistico. Inoltre, questi deficit di prestazioni si ripercuotono negativamente anche sulla produttività delle risorse impiegate (locomotive, carri, terminals e personale).

Con il protocollo numero 9 del Trattato di adesione dell'Austria all'UE fu concordato che il "sistema a ecopunti" adottato dal 1992 per il transito di veicoli commerciali attraverso l'Austria sarebbe stato in vigore per un periodo transitorio. La Comunità e gli Stati interessati si impegnavano, in questo contesto, nell'ambito delle rispettive competenze, ad adottare misure adeguate per incrementare il trasporto ferroviario ed il combinato attraverso le Alpi.

La Commissione, su indicazione del vertice di Laeken, ha presentato una proposta per adottare un sistema transitorio di regolazione dell'attraversamento alpino per un ulteriore limitato periodo. La proposta è attualmente all'esame del Consiglio e del Parlamento Europeo.

In considerazione degli attuali problemi del trasporto merci attraverso le Alpi, i Ministri dei Trasporti di Germania, Austria e Italia, Kurt Bodewig, Mathias Reichhold e Pietro

Lunardi nonché il Ministro di Stato greco Ioannis Konstantinidis, il 5 luglio 2002 a Berlino hanno deciso l'istituzione di tre gruppi di lavoro. In un Gruppo di Lavoro, presieduto dalla Germania, sono state analizzate le possibilità di interventi a breve o medio termine per incrementare il trasporto merci ferroviario transalpino. Con particolare priorità sono state discusse e concordate, in diverse riunioni con tutti i maggiori interessati nel campo dell'economia dei trasporti e dell'amministrazione, le misure per il trasporto combinato sul corridoio Germania-Austria-Italia (Asse del Brennero). Come base è stata utilizzata una analisi della problematiche preventivamente elaborata.

I risultati sono stati sintetizzati in un Piano d'azione "Brennero 2005" che include le misure necessarie per la configurazione e la garanzia dell'aumento, nel breve - medio termine, dell'offerta di trasporto combinato su questo corridoio. Secondo l'opinione di tutti i partecipanti, questo Piano d'azione rappresenta la premessa fondamentale per il conseguimento dell'obiettivo di aumentare il volume di trasporto combinato sull'Asse del Brennero nella misura di almeno il 50% rispetto al 2001, entro il 2005. Ciò renderebbe possibile il trasferimento sulla ferrovia di buona parte degli aumenti previsti di trasporto merci stradale. Il piano d'azione riprende anche le misure già in atto oppure pianificate nonché i progetti per il miglioramento della competitività del trasporto merci ferroviario sull'Asse del Brennero. Esso riunisce e approfondisce questi principi base, li integra con altri interventi e li include in un piano di attuazione orientato all'obiettivo di trasferire il trasporto dalla strada alla ferrovia.

Con l'approvazione di questo piano tutti i partecipanti assumono obblighi concreti per un'azione coordinata di potenziamento delle capacità e di miglioramento della competitività del trasporto ferroviario attraverso le Alpi. Peraltro, i progetti infrastrutturali sono sottoposti alla riserva della fattibilità programmatica e finanziaria.

Il piano d'azione rappresenta un segnale per i trasportatori e le società di trasporto e di spedizione per includere nei loro sistemi logistici in modo ancor più rilevante il trasporto combinato sull'Asse del Brennero.

Piano d'azione "Brennero 2005"

Il Piano d'azione "Brennero 2005" prevede tre pacchetti di interventi

Pacchetto di interventi I

Include gli interventi ad alta priorità, la cui realizzazione è avviata immediatamente, allo scopo di consolidare la competitività del trasporto combinato, in particolare di quello non accompagnato: si tratta di misure a carattere pragmatico volte a migliorare e a consolidare la qualità delle prestazioni eliminando le più rilevanti criticità che incidono sulla capacità:

1. Miglioramento e approfondimento della cooperazione già in atto fra le imprese di trasporto ferroviario con il coinvolgimento dei gestori delle infrastrutture ferroviarie.
2. Miglioramento della comunicazione e dello scambio di dati per ottimizzare i punti di interfaccia fra i partecipanti nonché per ottimizzare i sistemi di informazione della clientela e di gestione delle risorse.

3. Adozione di un sistema generale di gestione della qualità
4. Eliminazione delle criticità nello svolgimento dell'esercizio (ferrovia, terminals).

Pacchetto di interventi II

Interventi che saranno realizzati nel breve termine e miglioreranno la competitività del trasporto combinato non accompagnato creando così le premesse per l'apertura di altri mercati del trasporto.

Prevede innanzitutto interventi per l'incremento della qualità dell'offerta (tempi di percorrenza, fasce orarie), dell'efficienza della produzione per migliorarne la competitività sul mercato, nonché un ampliamento progressivo dell'offerta di trasporto Combinato.

1. Sviluppo e realizzazione di un sistema interoperabile per la trazione sull'Asse (Interoperabilità)
2. Miglioramento dell'offerta di prestazioni nel trasporto combinato non accompagnato e ulteriori adattamenti delle caratteristiche di qualità alle esigenze del mercato
3. Valutazione comune delle prospettive dell'offerta nel trasporto combinato accompagnato (Rollende Landstraße/Strada viaggiante) e concertazione di ampliamenti dell'offerta nel breve/medio termine.

Pacchetto di interventi III

Interventi per lo più realizzabili nel medio termine e che rappresentano la base per una crescita orientata al lungo termine di tutto il trasporto combinato; in considerazione delle interdipendenze fra il trasporto combinato accompagnato e non accompagnato, gli interventi di questo tipo mirano all'aumento e alla predisposizione di ulteriori capacità nell'ambito delle tracce, della trazione e delle operazioni di terminal

1. Armonizzazione e valutazione della reale disponibilità di tracce su tutti i tratti di rete e nodi interessati per ulteriori aumenti di traffico.
2. Potenziamento e modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (linee e nodi)
3. Miglioramento dei collegamenti ferroviari e incremento della capacità operativa dei terminals per il trasporto combinato in Italia e in Germania.

Monitoraggio del Piano d'azione "Brennero 2005"

I Ministri dei Trasporti concordano, ognuno per la propria area di competenza, di sorvegliare, seguire e sostenere l'attuazione delle misure riassunte nel Piano

d'azione e di intervenire in tale senso presso le rispettive organizzazioni nazionali competenti.

Un successivo incontro in cui i Ministri discuteranno i progressi registrati fino a quel momento ed ulteriori misure, avrà luogo nell'autunno 2003 a Berlino. In qualità di coordinatore, la Germania presenterà in merito un rapporto comune.

Per la redazione di questo rapporto i partecipanti informeranno il coordinatore entro il 30 giugno 2003 sullo stato delle misure adottate e dei progetti iniziati.

Allegato:

Illustrazione dettagliata del pacchetto di

Brennero 2005 - Pacchetto di interventi I

Misure per conseguire e garantire una qualità di prestazioni competitiva nel trasporto combinato, in particolare nel combinato non accompagnato, la cui realizzazione è avviata immediatamente (inizio di realizzazione già nell'anno 2002)

1 Miglioramento e approfondimento della cooperazione già in atto fra le imprese di trasporto ferroviario con il coinvolgimento dei gestori dell'infrastruttura

1.1 Eliminazione immediata delle criticità esistenti nell'ambito della trazione con la messa a disposizione di risorse sufficienti (mezzi di trazione e macchinisti)

responsabile: BRC

1.2 Assegnazione delle risorse necessarie al trasporto attraverso il Brennero, cioè locomotive e personale di macchina tramite garanzie di prestazione incluso il sistema di penalità.

responsabile: BRC

1.3 Ampliamento dei compiti del Punto di Assistenza del Brennero nel campo della gestione delle risorse e dell'ottimizzazione organizzativa

responsabile: BRC

1.4 Semplificazione e/o uniformazione delle procedure amministrative ed eliminazione le criticità attinenti l'esercizio ai valichi di confine, uniformando le regolamentazioni tra i gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

responsabile: Gruppo di lavoro Infrastruttura

partecipano: BRC e imprese ferroviarie

2 Miglioramento della comunicazione e dello scambio di dati per l'ottimizzazione dei punti di contatto (interfaccia) fra i partecipanti nonché per l'ottimizzazione della gestione delle risorse e dell'informazione alla clientela

- 2.1 Valutazione ed individuazione delle priorità dei punti deboli esistenti nella comunicazione e scambio dati, nonché predisposizione di un Piano di azione.

responsabile: BRC

- 2.2 Ottimizzazione della qualità/validità della rilevazione e della trasmissione dei dati fra gli operatori del trasporto combinato e le imprese di trasporto ferroviario sia fra di loro che fra gli altri soggetti interessati

responsabile: BRC

- 2.3 Eliminazione delle interfacce manuali ancora esistenti per lo scambio di dati operativi

responsabile: BRC

- 2.4 Disposizione di informazioni affidabili sulla localizzazione dei treni e sulle modifiche dell'orario da parte dei gestori dell'infrastruttura

responsabile: Gruppo di Lavoro Infrastruttura

- 2.5 Sviluppo di un sistema computerizzato con cui – nel caso di ritardi – i clienti del trasporto combinato saranno informati per tempo dalle imprese ferroviarie sull'ora prevista di messa a disposizione („Estimated Time of Availability“) delle unità di carico nei terminali di destinazione

responsabile: RCA

partecipano: imprese ferroviarie, Gruppo di Lavoro Infrastruttura, Ökombi e Kombiverkehr

3 Adozione di un sistema generale di gestione della qualità

- 3.1 Elaborazione di misure interaziendali di garanzia della qualità

responsabili: BRC

partecipa: Gruppo di Lavoro Infrastruttura

- 3.2 Stipula di accordi di qualità (definizione di impegni relativi alle prestazioni, sviluppo di regole per la misurazione e la valutazione della qualità delle prestazioni nonché di un sistema di penali)

responsabile: BRC
partecipa: Gruppo di Lavoro Infrastruttura

- 3.3 Sviluppo di un sistema computerizzato di gestione della qualità

responsabile: BRC
partecipa: Gruppo di Lavoro Infrastruttura

4 Eliminazione delle criticità nello svolgimento dell'esercizio (Rete, Terminal)

- 4.1 Miglior coordinamento delle operazioni ferroviarie, di manovra e di terminalizzazione a Verona Quadrante Europa

responsabile: RFI
partecipano: Trenitalia, RTC e CEMAT

- 4.2 Dotazione di tutti i terminali ubicati in Germania e in Italia interessati al trasporto attraverso il Brennero di elettrificazione sulle tratte di innesto

responsabili: Gruppo di DB Netz e RFI

- 4.3 Realizzazione di un accesso diretto nella stazione di Verona Q.E. per i treni provenienti o diretti a nord (Attivazione 12.12.2002)

responsabile : RFI

- 4.4 Realizzazione innesto diretto al terminal per il trasporto combinato di Trento (Attivazione primo semestre 2003)

responsabile: RFI

- 4.5 Valutazione della possibilità di attestare il trasporto combinato su altri terminali italiani, oltre a Verona, tenendo conto della rete di interporti esistente (Padova, Bologna e Torino per il Nord Italia, Nola e Marcianise per il Sud Italia) e tenendo conto della località di origine/ destinazione delle merci e della possibilità di formare treni completi.

responsabili: Cemat, Ökombi e Kombiverkehr
partecipano: Trenitalia e RTC

Brenner 2005 - Pacchetto di interventi II

Misure a breve termine volte al miglioramento qualitativo dell'offerta e all'aumento dell'efficienza nella produzione attraverso un incremento progressivo dell'offerta di trasporto combinato (Pianificazione 2002, realizzazione entro l'autunno 2004)

1 Sviluppo e realizzazione di un sistema interoperabile per la trazione sull'Asse (interoperabilità)

- 1.1 Aumento dell'efficienza nell'ambito della trazione, tramite l'ottimizzazione dell'impiego dei mezzi di trazione tenendo conto dell'uso economicamente sostenibile di locomotive politensione nonché di un progetto comune di formazione per i macchinisti

responsabili: BRC previo accordo con le attività esistenti del Gruppo di Lavoro Infrastruttura

- 1.2 Unificazione e semplificazione delle procedure di omologazione delle locomotive comprendendo le locomotive politensione disponibili sull'Asse del Brennero

responsabili: RFI (Italia) in cooperazione con EBA (Germania) e BMVIT (Austria), con partecipazione dell'industria ferroviaria e di imprese ferroviarie

2 Miglioramento dell'offerta di prestazioni per il trasporto combinato non accompagnato e ulteriore adeguamento delle caratteristiche di qualità alle esigenze del mercato

- 2.1 Realizzazione di miglioramenti dell'orario volti alla riduzione dei tempi di inoltro sulle relazioni esistenti per l'apertura di nuovi segmenti di mercato nel trasporto combinato non accompagnato.

responsabili: Cemat, Ökombi e Kombiverkehr, in cooperazione con il Gruppo di Lavoro Infrastruttura, BRC e le imprese ferroviarie

- 2.2 Miglioramento e ampliamento dell'esistente sistema Gateway attraverso una interconnessione estesa con le reti nazionali in Germania e in Italia

responsabili: Kombiverkehr e Cemat, in cooperazione con le imprese ferroviarie

- 2.3 Riscontro più rapido delle richieste d'orario: lo "one-stop-shopping" da parte dei gestori dell'infrastruttura deve essere accelerata per soddisfare le singole richieste.

responsabile: Gruppo di Lavoro Infrastruttura

3 Valutazione comune delle prospettive dell'offerta nel trasporto combinato accompagnato (Rollende Landstraße) e concertazione di un ampliamento dell'offerta a breve e a medio termine

3.1 Analisi e valutazione dell' utilizzazione della capacità e della gestione di tutti i terminal per la Rollende Landstraße esistenti sull'Asse del Brennero.

responsabili: Gruppo di Lavoro Infrastruttura in cooperazione con Bertani, Cemat, Kombiverkehr e Ökombi

3.2 Analisi dell'attuale offerta della „Rollende Landstraße” nella prospettiva di un suo allungamento sia da parte tedesca verso il nord, sia da parte italiana verso Verona per il decongestionamento dell'autostrada del Brennero anche sul lato sud.

responsabili: Ökombi, in cooperazione con Bertani, Cemat e Kombiverkehr

3.3 Analisi, valutazione e accordo relativamente alla pianificazione sviluppata in Austria e concordata nell'ambito delle ÖBB volta al potenziamento del trasporto combinato accompagnato (Rollende Landstraße), includendo la disponibilità in termini di risorse (locomotive e carri) e di infrastruttura (terminali per la “Rollende Landstraße, disponibilità di tracce su tutti i tratti di rete)

responsabili: RCA in collaborazione con Bertani, Cemat, Kombiverkehr e Ökombi, nonché le imprese ferroviarie

4 Programmi di sostegno

Analisi e valutazione dei programmi di sostegno nazionali esistenti e programmati per il trasporto combinato in relazione alla loro efficacia per il conseguimento degli obiettivi previsti dal Piano d'azione al fine di trasferire il traffico merci dalla strada alla ferrovia

responsabili: BMVBW (Germania), BMVIT (Austria) e il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti italiano

Brennero 2005 - Pacchetto di interventi III

Misure necessarie per il potenziamento a medio termine e la disponibilità di ulteriori capacità nell'ambito delle tracce, della trazione e della terminalizzazione per il conseguimento dei risultati di trasferimento del traffico previsti per il 2005 e oltre

1 Valutazione e accordo sulla reale disponibilità di tracce su tutti i tratti di rete e i nodi interessati per un ulteriore aumento di traffico

- 1.1 Disponibilità di tracce per il trasporto delle merci in considerazione dell'attuale stato di potenziamento dell'infrastruttura e valutazione della accettabilità/competitività in accordo con gli operatori del trasporto combinato

responsabile: Gruppo di Lavoro Infrastruttura

- 1.2 Analisi comune e valutazione delle criticità dell'infrastruttura relativamente al previsto aumento del volume del trasporto combinato

responsabile: Gruppo di Lavoro Infrastruttura

- 1.3 Analisi e valutazione della possibilità dell'inclusione, a medio termine, di altri assi ed in particolare l'Asse attraverso i Tauri in collegamento con la linea Tarvisio – Udine – Padova Trieste nel progetto di potenziamento dei servizi merci ferroviari Germania – Austria - Italia

responsabili: Bertani, Cemat, Kombiverkehr, Ökombi, in collaborazione con il Gruppo di Lavoro Infrastruttura e le imprese ferroviarie

2 Potenziamento e modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (linee e nodi)

- 2.1 Analisi comune e concertazione della necessità di potenziamento in considerazione del previsto aumento del trasporto combinato sull'Asse del Brennero. (si veda il documento conclusivo della riunione del Gruppo di Lavoro "Infrastruttura" del 25/26 settembre 2002, in particolare il potenziamento del tratto Wörgl - Innsbruck).

responsabile: Gruppo di Lavoro Infrastruttura (Coordinamento: Ministero dei Trasporti austriaco)

3 Miglioramento dell'accesso ferroviario e ampliamento delle capacità di carico/scarico dei terminals per il trasporto combinato ubicati in Italia e in Germania

- 3.1 Verifica del piano attuale di potenziamento dei terminals per il trasporto combinato ubicati in Germania con riguardo agli effetti dei programmi di sviluppo del trasporto combinato sull'Asse del Brennero
- Individuazione delle necessarie misure di potenziamento e accelerazione del processo di progettazione e di realizzazione
 - Concertazione e garanzia di finanziamento

responsabili: DB Netz e DUSS nonché BMVBW

- 3.2 Introduzione generalizzata di un sistema computerizzato di gestione nei terminals per il trasporto combinato ubicati in Germania

responsabili: DB Netz e DUSS

3.3 Costruzione della “Truderinger Kurve” per il collegamento diretto di München-Riem

responsabile: DB Netz

3.4 Realizzazione del previsto potenziamento per il terminal per il trasporto combinato di Verona Q.E.

responsabile: RFI

3.5 Sviluppo di un progetto per l'ampliamento delle capacità di carico/scarico nella zona di Milano e potenziamento degli impianti di terminalizzazione del trasporto combinato, anche attraverso la costruzione di nuovi terminali

responsabile: RFI

3.6 Progettazione e realizzazione di un nuovo terminale pubblico per carico e scarico di treni intermodali nel Comune di Isola della Scala (VR) da parte di STR SpA.

responsabile: STR