



## IL CONVEGNO DI DIMENSIONE TRASPORTI ED ISFORT SULLE PROSPETTIVE DEL TRASPORTO DELLE MERCI

U. Surace

1. IL CONVEGNO DI DIMENSIONE TRASPORTI ED ISFORT SULLE PROSPETTIVE DEL TRASPORTO DELLE MERCI
2. L'INDAGINE SULLE ASPETTATIVE DEGLI OPERATORI
3. L'ITALIA PIATTAFORMA LOGISTICA DEL MEDITERRANEO
4. LE ESIGENZE DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE DI RETI E NODI

Cresce l'interesse, anche dei più avveduti "addetti ai lavori", per il convegno che si terrà presso la Fondazione BNC **nel pomeriggio di giovedì 28 novembre 2013**. C'è evidentemente bisogno di discutere seriamente del **trasporto delle merci in Italia nella prospettiva della ripresa economica del Paese**.

Dimensione Trasporti ed ISFORT, che hanno organizzato insieme l'evento, hanno scelto di orientarlo integralmente al futuro per l'urgenza che si avverte, anche nel mondo dei trasporti, di darsi da fare per uscire al più presto dalla crisi. Il segno negativo che ancora oggi si registra in Italia nelle dinamiche dei trasporti di merci preoccupa infatti non poco, perché, di norma, l'andamento del settore "anticipa" le inversioni del ciclo economico, tanto all'inizio, quanto alla fine

delle crisi. Inoltre problemi di questo comparto, se non risolti, possono penalizzare in modo significativo le prospettive di ripresa economica del Paese.

Il programma dei lavori messo a punto per il convegno consentirà di comprendere, in un solo pomeriggio, quali siano le aspettative e le intenzioni degli operatori, quali i programmi delle Istituzioni e quali le ragionevoli prospettive per il futuro.

Dopo un breve saluto del Presidente della Fondazione BNC che ospiterà l'evento, Dimensione Trasporti introdurrà i lavori che inizieranno con la presentazione delle dinamiche del settore curata dai ricercatori dell'Osservatorio Nazionale sul Trasporto delle Merci e la Logistica di ISFORT. In modo estremamente sintetico saranno focalizzati i principali trend del trasporto merci, ma

soprattutto saranno presentati i risultati di una ricerca sulle aspettative degli operatori, realizzata appositamente per il convegno, da ISFORT e DIMENSIONE TRASPORTI. Risultati non proprio scontati stando alle prime evidenze che emergono dalla ricerca.

A discutere e approfondire i temi della ricerca saranno i manager che operano in alcune fra le più importanti realtà del settore: Arcese Trasporti, Consorzio ZAI, Rete Ferroviaria Italiana, Cemat, Assoporti, Logtainer e Assofer.

Ferpress, media partner dell'evento, animerà questo dibattito fra gli operatori dei trasporti ed i gestori delle infrastrutture, sulle prospettive, le criticità ed i piani per il futuro.

Sarà quindi il momento della intervista, condotta da Dimensio-

ne Trasporti, di quattro imprese ferroviarie di diversa natura: l'incumbent, la controllata italiana di una impresa estera, una nuova entrante italiana e una impresa generata dalla integrazione verticale di un MTO. Si parlerà di obiettivi, scenari, concorrenza e investimenti previsti.

Al termine intervengono i soggetti istituzionali che determinano la politica sindacale, la regolazione e la politica economica del settore. Anche a loro è stato chiesto non di rileggere il passato, ma di proiettarsi verso il futuro.

Un appuntamento da non mancare.

## L'INDAGINE SULLE ASPETTATIVE DEGLI OPERATORI

La Redazione

In preparazione del Convegno del prossimo 28 novembre, Dimensione Trasporti e ISFORT hanno condotto una indagine sulle

aspettative degli operatori mediante interviste telefoniche strutturate ed effettuate durante lo scorso mese di ottobre. E'

stato consultato un panel di 20 manager, responsabili di primissimo livello di alcune fra le più importanti aziende del settore.

Sono stati scelti operatori attivi su diversi segmenti del mercato, con l'intento di raccogliere opinioni maturate da diversi punti di vista lungo tutta la catena del valore della logistica italiana.

L'indagine ha riguardato i seguenti aspetti della evoluzione

attesa per il settore:

- le prospettive economiche di crescita;
- i vincoli più rilevanti per lo sviluppo del settore;
- il grado di preparazione dei diversi attori ad affrontare le sfide del futuro;
- il posizionamento dell'Italia rispetto ai flussi globali di mer-

- ci;
- la possibilità di investimenti esteri nel nostro Paese;
  - le opportunità di crescita per il trasporto ferroviario e l'intermodalità;
  - il futuro di trasporti e logistica nel Mezzogiorno;
  - le esigenze di sviluppo infrastrutturale di nodi e reti per la logistica.

Sintetizziamo in anteprima i risultati della ricerca:

## Le previsioni degli operatori, i vincoli alla crescita e l'orientamento al futuro

*Il quadro che emerge dalla ricerca condotta da Dimensione Trasporti ed ISFORT è ancora popolato di ombre sul futuro più prossimo. La ripresa è attesa solo per il medio-lungo termine, ma restano forti dubbi sulla capacità del nostro sistema logistico di risolvere le proprie inefficienze.*

La gran parte (pari all' 85%) degli operatori intervistati ritiene che, nel 2014, la ripresa in non si vedrà. La crescita attesa l'anno prossimo sia per l'economia italiana, che per il settore dei trasporti e della logistica sarà pari a zero per il 60% degli operatori, o ancora negativa, secondo il 25%. Peraltro, il 55% degli stessi intervistati vede la propria azienda in posizione di vantaggio rispetto alle dinamiche di contesto, prevedendo per le proprie attività una crescita contenuta fra l'1 e il 2%.

Le aspettative divengono finalmente positive solo sull'orizzonte del medio termine (2017): oltre il 60% degli operatori prevede per l'economia, per il settore e per la propria azienda una crescita compresa fra l'1% e il 2%. Ancora una volta le aspettative di crescita aziendale sono maggiori, posto che 50% prevede

uno sviluppo dei propri affari superiore al 2%.

In merito al lungo periodo (2020) il 25% di operatori ha preferito non pronunciarsi, ma chi si è espresso lo ha fatto manifestando ottimismo: per tutti il settore dei trasporti in Italia crescerà, secondo alcuni (il 45%) ad un ritmo pur sempre contenuto, secondo altri (il 30%) con tassi superiori al 2%. Le aziende di appartenenza vengono ritenute capaci di una espansione superiore al 2% annuo dal 55% degli intervistati.

Non mancano tuttavia note di profondo pessimismo. Secondo alcuni nel breve e medio periodo continuerà la riduzione della componente interna della domanda, compensata dalla crescita della componente estera. Se sembra proprio che il settore del trasporto merci, questa volta, non anticiperà la ripresa economica generale, è ragionevole credere che almeno dovrebbe seguirla. Ma c'è chi resta convinto che nei prossimi due o tre anni non ci saranno comunque incrementi significativi della domanda di trasporto merci. I segnali di ripresa per l'Italia sono deboli e una crescita europea, anche robusta, potrebbe non avere da noi effetti significativi perché nel frattempo troppe grandi produzioni industriali sono cessate o sono state delocalizzate, mentre altre, come la siderurgia, stanno attraversando una fase fortemente critica. Secondo alcuni, quindi, non ci sono prospettive positive per i trasporti a causa di una serie di fenomeni che persisteranno anche in presenza di una inversione del ciclo economico. In particolare:

- le commesse di trasporti e logistica diventano sempre più brevi sia in termini di durata che di urgenza;
- in luogo di spedizioni massive si prediligono quantità frammentate su diversi paesi, an-

che a causa della delocalizzazione degli impianti (si vedano gli esempi del cacao, delle lattine per bibite etc.);

- tutto ciò determina stress sul servizio di trasporto, rendendolo più complicato e meno efficiente;
- in Italia si continuano a registrare fallimenti a catena dei trasportatori, preceduti da una serie di comportamenti evasivi che ne amplificano le conseguenze sull'intero settore.

In generale si ritiene che abbia maggiori probabilità di sopravvivere oggi e di crescere domani solo chi fa anche logistica oltre che trasporto.

Secondo gli operatori intervistati i principali vincoli allo sviluppo del settore della logistica e dei trasporti sono quelli normativi e procedurali. Si ha la percezione che la burocrazia in Italia sembri non conoscere limiti. Si sottolinea come, benché le normative (doganali, etc.) siano le stesse vigenti nel resto d'Europa, in Italia vengano applicate in modo assai più farraginoso, soprattutto nei porti. Le cosiddette "semplificazioni" normative in realtà impongono spesso solo regole aggiuntive che ottengono l'effetto contrario a quello necessario. Un peso rilevante, ma relativamente inferiore, hanno i vincoli infrastrutturali e finanziari. E' opinione comune che non servano nuovi porti e interporti, ma che quelli che ci sono necessitino di urgenti adeguamenti. La rete ferroviaria appare limitata in termini di prestazioni per il trasporto delle merci.

Di gran lunga inferiore sembra il peso di vincoli manageriali e professionali. In sostanza per la gran parte degli intervistati esiste in Italia un adeguato know how di settore. Secondo alcuni sul piano manageriale ci sarebbe invece bisogno di una rivoluzione culturale. Sono troppe le iniziati-

ve estemporanee che ci hanno lasciato indietro come sistema paese. Sarebbe poi necessaria una maggiore propensione alla innovazione, unita alla capacità, che pure manca, di "ricamo", ossia di ritornare sulle nuove realizzazioni per renderle più solide e coerenti con i sistemi in essere. Manca inoltre una sensibilità globale e la cultura resta viziata da troppo provincialismo. Secondo altri non esiste in Italia un adeguato livello di formazione tecnica e professionale che prepari i giovani ad entrare preparati nel mondo della logistica. Ciò costituisce un pesante svantaggio competitivo rispetto a paesi, come la Germania, che invece ne dispongono.

Per la totalità degli intervistati il Paese è in ritardo sulle sfide imposte dal futuro. Stesso giudizio è riservato al settore dei trasporti e della logistica dalla metà degli intervistati, mentre l'altra metà ritiene che il comparto si stia attrezzando, anche, precisa qualcuno, grazie alla "selezione naturale" degli operatori determinata dalla prolungata crisi. Resta invece percepita positivamente, anche in questo caso, la prospettiva aziendale: metà ritiene che la propria impresa si stia preparando per il futuro, mentre l'altra metà crede che la propria azienda sia già pronta per le nuove sfide. Gli operatori più solidi per reagire alla crisi hanno comunque adeguato le loro strategie: non hanno cessato di investire, ma stanno diversificando su altri paesi.

A gran voce ed in modo unanime vengono infine chiesti cambiamenti radicali nella nostra politica dei trasporti che approfondiremo, in questo notiziario, con articoli che riguardano gli altri temi della ricerca. E di questo si parlerà, inevitabilmente, anche durante il Convegno del prossimo 28 novembre.

Il contributo di iscrizione è € 25,00 da versare:

c/c postale n. 61369252

oppure

Codice IBAN - IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252

# L'ITALIA PIATTAFORMA LOGISTICA DEL MEDITERRANEO

M. Chisari

*Per molti anni si è parlato dell'Italia quale piattaforma logistica proiettata nel Mediterraneo. Il recente Piano nazionale della Logistica conferma questo orizzonte strategico. Abbiamo chiesto alle aziende del settore qual è il ruolo attuale del nostro Paese nelle geometrie mondiali degli scambi internazionali e quale sia quello potenzialmente raggiungibile.*

L'Italia appare ancora teoricamente ben posizionata, ma nei fatti assai poco inserita, rispetto alle geometrie dei principali flussi mondiali di merci. Secondo molti questa potenzialità non si realizza per scelte di politica industriale assenti o sbagliate. Gli investimenti fatti nei porti non funzionano per attrarre i traffici dal Far East in import verso l'Europa. Emblematica è anche la vicenda della TAV: mentre si è perso tempo in base alla teoria che "va bene tutto, purché non sia nel mio giardino", i flussi di traffico hanno trovato la loro strada al nord delle Alpi. La posizione dell'Italia nel Mediterraneo, e del Mediterraneo nei traffici mondiali, resta ancora baricentrica. Le nuove grandi navi portacontainer sono più lente e, in teoria, passeranno per i porti del Mediterraneo

piuttosto che per quelli del Nord Europa farebbe risparmiare 7/8 giorni di navigazione. La nostra è però una posizione virtuale, di fatto non sfruttata per diverse ragioni: l'insufficienza dei fondali, le lentezze e le difficoltà burocratiche, che obbligano a stazionamenti troppo lunghi nei porti, l'irregolarità dei servizi ferroviari (minore, secondo alcuni, da quando operano imprese ferroviarie private) e soprattutto i costi più elevati (ad es. per le manovre ferroviarie). Emblematico è il caso di Trieste che soffre molto la concorrenza di Koper, nonostante Koper non abbia né fondali più adeguati, né i raccordi ferroviari di Trieste. I maggiori global carriers prevedono per le mega portacontainer che 5 - 6 "toccate" totali che di norma escludono i porti italiani e in generale marginalizzano il Mediterraneo. Il problema infrastrutturale dei fondali troppo bassi certamente esiste se solo si pensa che la media della grandezza di navi attraccate nel 2013 è più alta della nave più grande attraccata nel 2007. Tuttavia per lo sviluppo dei porti e, più in generale, della logistica italiana, il nodo non è tanto quello infrastrutturale, quanto piuttosto il modello orga-

nizzativo da ridisegnare profondamente, con una maggiore integrazione tra i diversi anelli della catena del valore.

Il vincolo più rilevante allo sviluppo dei flussi di trasporto, pur in presenza di crescita dell'economia, rimarrà quindi l'adeguatezza dei sistemi portuali. Parlare ancora del ruolo dell'Italia nel suo complesso nel Mediterraneo risulta poco realistico. Occorre valorizzare i punti di forza dei singoli archi portuali unitamente ai bacini economici di riferimento. Vanno distinte le funzioni dei grandi porti nazionali di transhipment, che competono con gli altri scali mediterranei, da quelle di scali eligibili ad hub continentali in concorrenza con il range del nord sul mercato centro europeo.

I più però non credono che in Italia possa mai esistere un hub portuale di grande rilevanza per la distribuzione dei container che hanno destinazione sui mercati europei. Solo La Spezia e Trieste si stanno attrezzando per l'avvento delle grandi navi. Per il resto, ammesso che ci sia la volontà, non ci sarà il tempo di rimuovere i limiti dei nostri porti (fondali insufficienti, procedure doganali farraginose, raccordi ferroviari inadeguati) e quelli delle infrastrutture ferroviarie di rete nel Mezzogiorno (sagoma e classe delle linee) che generano costi ben maggiori di quelli dei porti del nord Europa ed inefficienza nei transiti.

Inoltre sta cambiando la stessa geometria dei flussi: Suez ha registrato una significativa riduzione dei transiti dal Far East non solo per la crisi, ma perché troppo costoso. I russi riusciranno a breve, con i rompighiaccio di ultima generazione e grazie agli effetti del riscaldamento globale, a mantenere navigabile la rotta fra lo stretto di Bering e la calotta polare per 7/8 mesi l'anno e c'è da aspettarsi che in questo caso i transiti via Suez andranno a picco. Continua peraltro una rilevante crescita delle esportazioni italiane verso il Far East ed in particolare verso la Cina e il porto che sembra trarne i maggiori

vantaggi appare Genova. Tuttavia tale export è caratterizzato da una elevata intensità di know how e valore aggiunto (ad esempio, macchine utensili), ma da volumi fisici poco consistenti.

Se dunque la prospettiva di fungere da piattaforma per il nord Europa è ormai da considerare poco realistica, è necessario puntare anzitutto su alcuni flussi continentali in crescita che interessano l'Italia, in particolare da e per Spagna, Francia ed est Europa. Inoltre qualche maggiore possibilità potrà essere sfruttata con la ripresa dei traffici mediterranei, a condizione che si realizzino tempestivamente recuperi di efficienza su alcuni dei porti esistenti, concentrando le risorse necessarie per gli interventi.

La partita da giocare sembra quindi tutta nel Mediterraneo. Le frequenze dei collegamenti navali fra Italia e Spagna e Italia e Grecia sono tali che già oggi è conveniente triangolare sull'Italia per gestire i flussi fra questi due paesi. Andrebbe poi maggiormente coltivata la funzione di attrazione degli traffici mediterranei, attuali, come quelli dalla Turchia, o potenziali, come quelli da e per i paesi del Nord Africa.

E' assai probabile che nel medio termine il Nord Africa, non appena le situazioni politiche risultassero stabilizzate, sarà caratterizzato da economie emergenti, in crescita demografica e con grandi potenziali di sviluppo del PIL. Si aprirà un mercato da 400 milioni di consumatori che costituirà la più importante opportunità di sviluppo per la logistica italiana.

Secondo altri, invece, i flussi mediterranei sono e resteranno instabili e senza interessanti prospettive. Le crisi politiche nel Nord Africa hanno pesantemente ridotto i traffici anche su paesi, come la Libia, che triangolavano in modo massiccio su paesi terzi per aggirare gli embarghi. Sono comunque nati operatori nord africani, pubblici e privati, molto aggressivi che al termine della crisi potranno utilizzare al meglio porti assai meno costosi di quelli italiani.

## Piano nazionale della logistica 2012-2020

### Riferimenti strategici:

1. Rete TEN-T;
2. Priorità alla rete ferroviaria;
3. Rilancio del trasporto aereo;
4. Piattaforme territoriali pilastri della rete logistica nazionale;
5. Authority dei trasporti.

### Obiettivi generali:

1. candidare l'Italia quale piattaforma logistica mediterranea;
2. tagliare i 40 miliardi di euro che costa l'inefficienza logistica.

**Azioni ritenute prioritarie** nell'ottica del superamento dell'inefficienza del comparto della logistica delle merci:

1. attivazione dello **sportello unico doganale**;
2. distribuzione urbana delle merci;
3. scelta del **Franco destino** in luogo del Franco fabbrica;
4. riduzione dei **viaggi di ritorno a vuoto** e dei tempi di attesa al carico e allo scarico.

## LE ESIGENZE DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE DI RETI E NODI

MC

*Le risorse finanziarie da destinare in futuro allo sviluppo delle reti (stradale e ferroviaria) sono poche, mentre il passato ha prodotto una pluralità di nodi spesso avvisi da qualsivoglia logica di sistema. Abbiamo chiesto ai responsabili delle aziende di trasporti e logistica quali siano i veri limiti infrastrutturali da rimuovere per costruire il futuro.*

I principali interporti del nord, appena riprenderà il traffico, risulteranno quasi subito saturi così come lo erano prima della crisi. Gli interporti del sud (ad esempio Nola) resteranno invece probabilmente privi di sufficiente lavoro. Gli operatori continuano a ripetere in coro che nodi trasportistici sono indispensabili per sviluppare la logistica, ma vanno fatti dove ci sono mercato e traffico. Le scelte pubbliche fatte in Italia appaiono invece folli perché rispondono alle logiche della politica o degli immobilizzatori. Il campanilismo ed il provincialismo italiano a tutti i livelli (imprenditoriale, politico, amministrativo etc.) costituiscono tuttora i principali vincoli allo sviluppo di reti efficienti. In presenza di risorse finanziarie limitate occorre una programmazione nazionale robusta che fino ad oggi è mancata.

Sono stati perciò costruiti interporti che sono vere e proprie cattedrali nel deserto, sganciati dalla domanda di mercato e con gravi problemi di accessibilità (vedi i casi degli interporti delle Marche, dell'Abruzzo, di Civitavecchia, di Bari ecc.). Investimenti infrastrutturali secondo alcuni sbagliati sono stati realizzati anche al nord: si pensi a Lacchiarella (Milano) e Marzaglia (Mode-na). Emblematico è il caso di Mortara. Il traffico intorno Milano è concentrato da sempre ad est ed a nord est della città. Nonostante questo, e nonostante la contiguità di Busto Arsizio e di altri importanti interporti, sono stati investiti a Mortara rilevanti risorse pubbliche (oltre 100 milioni di euro). Il risultato è che ad oggi solo 2 coppie di treni a settimana raggiungono questo terminal.

La nuova legge sugli interporti in corso di definizione identifica in 10 coppie di treni a settimana un traffico sufficiente a giustificare un interporto, quando tutti sanno che un interporto con meno di 6 coppie al giorno non ha motivo di esistere.

Sembra dunque immutato l'atteggiamento di politica dei trasporti, influenzato da localismi e interessi immobiliari, che ha portato alla proliferazione degli interporti che, se va bene, sono solo autoporti. Nel contempo FSI intende chiudere stazioni (come quella di Rubiera) che lavorano pesantemente dirottando i traffici su impianti di minore capacità. Sembra proprio che la politica dei trasporti nel Bel Paese continui ad essere caratterizzata da poca competenza e sia asservita ad altri scopi.

Riassumendo: si fanno nuovi interporti nel deserto, si chiudono i terminal che funzionano e si vieta la costruzione di nuovi terminal che gli operatori possono ritenere funzionali. Alcuni operatori ritengono che non ci dovrebbero essere vincoli alla costruzione di nuovi terminal intermodali se sono i privati a finanziarli, come avviene in Germania. A chi obietta che si consuma territorio si può facilmente rispondere che è molto peggiore la situazione attuale con i livelli altissimi di congestione e di inquinamento prodotti dal traffico merci su gomma.

Più in generale è opinione diffusa che il gap infrastrutturale non costituisca il tema prevalente. Il gap da colmare è quello di inefficienza dei sistemi. Per ricominciare a produrre ricchezza con risorse scarse gli interventi infrastrutturali che realmente servono sono di norma piccoli e concentrati in prossimità dei nodi. Non c'è bisogno di nuove infrastrutture di nodo, occorre usare meglio quelle che ci sono e qui c'è bisogno solo di piccoli interventi di miglioramento dell'"ulti-mo miglio". Basti pensare a tempi e costi (1700 €) della manovra ferroviaria al porto storico di Genova dove si bloccano 3 terminal ed una buona parte della circolazione stradale ogni volta che un treno deve fare manovra. Occorre concentrare gli interventi su poche infrastrutture esistenti allo scopo di eliminare i colli di bottiglia, le inefficienze e le limitazioni a cui sono soggetti.

Il problema chiave dei porti in Italia è che sono inglobati nelle città e non hanno,

né possono avere, terminal adeguati allo sviluppo ferroviario. Bisognerebbe "creare spazio" fuori dai porti (e dalle città), favorendo il trasferimento delle merci dalla banchina, a una piattaforma logistica retroportuale tramite shuttle ferroviari, come si sta facendo a La Spezia. Questo sviluppo sui porti richiede investimenti consistenti ed andrebbe quindi concentrato su non più di 5 o 6 porti. Diversa è la situazione degli interporti dove gli spazi fisici per gli ampliamenti di norma ci sono e dove la iniziativa degli operatori privati determina più certezza del ritorno economico sugli investimenti.

Se nei porti vanno soprattutto migliorate le interconnessioni, per gli interporti "deserti" c'è quindi bisogno soprattutto di imprenditori dotati di capacità progettuale e finanziaria. Valga l'esempio di Inconronata: l'operatore privato che l'ha presa in carico (Lotras) movimentava ormai quasi 70000 carri ferroviari all'anno.

La rete stradale appare ancora inadeguata in più punti, mentre quella ferroviaria "storica" (ossia non AV) ha rilevanti problemi prestazioni e di manutenzione. Sono ancora numerose, sia sulla direttrice tirrenica che su quella adriatica, le tratte di rete ferroviaria con capacità limitata ove non è ammessa la sagoma pc 80/410. Anche i limiti di lunghezza e peso dei convogli sono spesso distanti dagli standard europei. Gli operatori, soprattutto quelli marittimi, ritengono sia necessario riuscire a far viaggiare ovunque treni da 1500 tonnellate e di lunghezza fino ad 800 metri. In fondo, mentre le navi container sono diventate fino a 4 volte più grandi nell'arco di 10 anni, i treni sono rimasti sempre gli stessi. In molti sostengono che la scelta di FSI

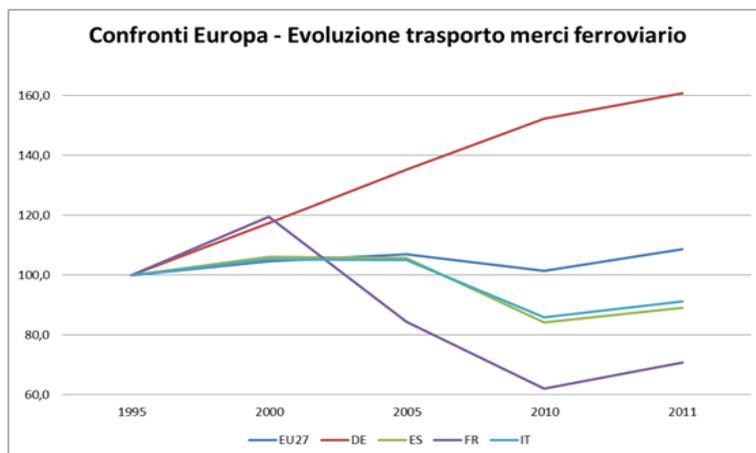
di puntare tutto sull'AV andrebbe rivista e qualcuno si spinge a dire, in parte provocatoriamente, che bisognerebbe far circolare merci di notte sulle stesse linee AV e, con ciò, sfruttare il vantaggio della maggiore ampiezza delle gallerie. In ogni caso, confrontando le diverse realtà europee, l'effetto sull'andamento dei trasporti ferroviari di investimenti adeguati nelle infrastrutture di rete risulta palese.

Tuttavia in materia di investimenti sulla rete ferroviaria italiana utili a supportare la ripresa, dicono gli operatori, bisogna essere molto realisti: le risorse sono poche e bisogna concentrarle su pochi obiettivi di miglioramento e completamento del network esistente. Le priorità da loro indicate possono essere così riassunte:

- individuare 3 o 4 porti strategici dove investire nell'infrastruttura ferroviaria, sia per adeguare quella esistente (concepita per il vecchio modello di trasporto merci con treni più corti, carichi diversi ecc.), sia per costruire i raccordi mancanti;
- adeguamenti (sagome, pendenze) sugli assi ferroviari strategici per il trasporto merci (valichi e grandi direttrici);
- completamento gli assi ferroviari di scorrimento Nord-Sud, ad esempio sulla direttrice adriatica.

In conclusione, anche in materia di infrastrutture, gli operatori sembrano avere le idee molto chiare e dalla politica non pretendono la luna, ma solo un po' di buonsenso e di sana amministrazione.

### Trasporti ferroviari in Europa



Fonte: Statistiche EU DG MOVE, 2013; numeri indice, a base 1995, delle tonnellate chilometro