



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



ATTI DEL CONVEGNO
Tagungsakten
Convention Proceedings

**LA COMPETITIVITA' DEL TRASPORTO
INTERMODALE SULL'ASSE DEL BRENNERO**

**DIE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DES
INTERMODALEN TRANSPORTS AUF DER
BRENNERACHSE**

**COMPETITIVENESS OF INTERMODAL TRANSPORT
ON THE BRENNER RAILWAY AXIS**

Trento venerdì 15 aprile 2016
Trient - Freitag, den 15. April 2016
Trento, Friday 15 April 2016

ATTI DEL CONVEGNO
Tagungsakten
Convention Proceedings

**LA COMPETITIVITA' DEL TRASPORTO
INTERMODALE SULL'ASSE DEL BRENNERO**

**DIE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DES
INTERMODALEN TRANSPORTS AUF DER
BRENNERACHSE**

**COMPETITIVENESS OF INTERMODAL TRANSPORT
ON THE BRENNER RAILWAY AXIS**

a cura di

Dipartimento Infrastrutture e Mobilità della Provincia autonoma di Trento
e Comunità d'Azione del Brennero (CAB)

impaginazione e stampa a cura del Centro Duplicazioni Interno - PAT-
Novembre 2016

INDICE

	pag.
SALUTI ISTITUZIONALI E INTRODUZIONE	7
Francesco Marcovecchio	7
Mauro Gilmozzi	7
Valentino Pagani	9
Ezio Facchin	10
Alberto Milotti Fattori di competitività del trasporto intermodale	12
FATTORI DI COMPETITIVITÀ DEL TRASPORTO INTERMODALE: LE ISTITUZIONI	16
Kurt Bechtold Il futuro dell'intermodalità in Baviera: l'importanza dei collegamenti nord-sud	16
Markus Singer Future applicazioni in Tirolo derivanti da Swiftly Green	18
Carmen Springer Intermodalità in Alto Adige: esigenze e prospettive di sviluppo	20
Raffaele De Col Per un territorio più intermodale: i nuovi incentivi alla ROLA	22
FATTORI DI COMPETITIVITÀ DEL TRASPORTO INTERMODALE: GLI OPERATORI	24
Guido Bertolone Il ruolo del trasporto su gomma nella catena del trasporto intermodale	24
Christoph Büchner L'esperienza del trasporto intermodale di un operatore globale	28
Harald Schmittner Complessità e prospettive per il trasporto ferroviario delle merci sull'asse del Brennero	31
Domenico Miceli Le azioni di Trenitalia per la promozione dell'intermodalità	34
FATTORI DI COMPETITIVITÀ DEL TRASPORTO INTERMODALE: I TERMINALI E IL GESTORE DELLA RETE – TAVOLA ROTONDA	38
Giulia Costagli Gli interventi di RFI sull'asse del Brennero: rete e terminali	41
Giancarlo Montagnoli La competitività dell'interporto di Verona	43
Flavio Maria Tarolli Interporto di Trento competitivo e attrattivo in un mercato globale	45
Wolfgang Müller Lo sviluppo dei terminali tedeschi connessi all'asse del Brennero	47
INTERVENTO DI CONCLUSIONE	47
Isabella Bossi Fedrigotti	49
Mauro Gilmozzi	49

INHALT

BEGRÜSSUNG UND EINFÜHRUNG	51
Francesco Marcovecchio	51
Mauro Gilmozzi	51
Valentino Pagani	54
Ezio Facchin	55
Alberto Milotti Wettbewerbsfaktoren im intermodalen Verkehr	57
WETTBEWERBSFAKTOREN IM INTERMODALEN TRANSPORT: DIE INSTITUTIONEN	61
Kurt Bechtold Die Zukunft der Intermodalität in Bayern: die große Bedeutung der Nord-Süd-Verbindungen	61
Markus Singer Zukünftige Maßnahmen in Tirol durch SWIFTLY Green	63
Carmen Springer Intermodalität in Südtirol: Entwicklungserfordernisse und Perspektiven	64
Raffaele De Col Für mehr Intermodalität im Landesgebiet: neue Anreize für die ROLA	67
WETTBEWERBSFAKTOREN IM INTERMODALVERKEHR: DIE UNTERNEHMEN	69
Guido Bertolone Die Rolle des Straßenverkehrs in der intermodalen Transportkette	69
Christoph Büchner Erfahrungen eines internationale Transportunternehmens im intermodalen Transport	74
Harald Schmittner Komplexität und Perspektiven des Eisenbahn-Güterverkehrs auf der Brennerachse	77
Domenico Miceli Die Maßnahmen von Trenitalia zur Förderung der Intermodalität	81
WETTBEWERBSFAKTOREN IM INTERMODALVERKEHR: DIE TERMINALS UND DER NETZBETREIBER – RUNDER TISCH	85
Giulia Costagli Die Maßnahmen von RFI auf der Brennerachse: Netzwerk und Terminals	85
Giancarlo Montagnoli Die Wettbewerbsfähigkeit des Terminals Verona	87
Flavio Maria Tarolli Ein wettbewerbsfähiger und attraktiver Terminal Trient auf einem globalen Markt	90
Wolfgang Müller Ein entwicklung der mit del Brennerachse verbundenen deutschen terminals	92
ABSCHLIESSENDER VORTRAG	94
Isabella Bossi Fedrigotti	94
Mauro Gilmozzi	96

INDEX

INSTITUTIONAL GREETINGS AND INTRODUCTION	97
Francesco Marcovecchio	97
Mauro Gilmozzi	97
Valentino Pagani	99
Ezio Facchin	100
Alberto Milotti Competitiveness factors of intermodal transport	102
COMPETITIVENESS FACTORS OF INTERMODAL TRANSPORT: THE INSTITUTIONS	106
Kurt Bechtold The future of intermodal transport in Bavaria: the importance of north-south connections	106
Markus Singer Future applications of the Swiftly Green Project in Tyrol	107
Carmen Springer Intermodality in Alto Adige: requirements and prospects for development	109
Raffaele De Col For a more intermodal territory: new ROLA incentives	111
COMPETITIVENESS FACTORS OF INTERMODAL TRANSPORT: OPERATORS	113
Guido Bertolone The role of road transport in the intermodal transport chain	113
Christoph Büchner Intermodal transport as seen by a global operator	117
Harald Schmittner Complexities and prospects for rail freight transport on the Brenner axis.	119
Domenico Miceli Trenitalia's actions for the promotion of intermodality	122
COMPETITIVENESS FACTORS OF INTERMODAL TRANSPORT: TERMINALS AND THE NETWORK MANAGER - ROUND TABLE DISCUSSION	125
Giulia Costagli RFI'S interventions on the Brenner: network and terminals	125
Giancarlo Montagnoli The competitiveness of Verona 's Interport	128
Flavio Maria Tarolli A competitive and attractive Trento interport in the global market	129
Wolfgang Müller The development of the german terminals connected to the Brenner axis	131
CONCLUDING SPEECH	133
Isabella Bossi Fedrigotti	133
Mauro Gilmozzi	135

LA COMPETITIVITA' DEL TRASPORTO INTERMODALE SULL'ASSE DEL BRENNERO

SALUTI ISTITUZIONALI E INTRODUZIONE

FRANCESCO MARCOVECCHIO *Moderatore*

La Provincia autonoma di Trento e la Comunità d'azione per la ferrovia del Brennero (CAB), della quale la Provincia detiene la Presidenza per il biennio 2015-2016, sono i soggetti organizzatori di questo convegno. Il tema di oggi, "La competitività del trasporto intermodale sull'asse del Brennero", è molto importante per i prossimi anni.

Nel corso della mattinata sono previste diverse sessioni, quindi cominciamo subito con la prima. Al tavolo sono presenti Mauro Gilmozzi, Assessore alle infrastrutture e all'ambiente della Provincia autonoma di Trento; Valentino Pagani, Direttore del dipartimento beni culturali, musei, viabilità e mobilità della Provincia autonoma di Bolzano; ed Ezio Facchin, Commissario governativo per il Corridoio del Brennero. Questi saranno i primi tre interventi. Poi sarà la volta di Alberto Milotti dell'Università Bocconi di Milano, che ci introdurrà all'argomento odierno con una relazione dedicata in maniera specifica al tema della competitività.

MAURO GILMOZZI *Assessore alle Infrastrutture e all'Ambiente, Provincia autonoma di Trento*

Siamo qui oggi per discutere del tema della competitività del trasporto intermodale sull'asse del Brennero. Rivolgo un saluto a tutti i relatori, ai rappresentanti delle comunità che insieme compongono la CAB, cioè la Comunità d'Azione del Brennero, e un particolare saluto alla dott.ssa Bossi Fedrigotti che, alla fine della discussione, trarrà le conclusioni su un tema, - quello delle connessioni e dei collegamenti, - che evidentemente è di estrema importanza anche e soprattutto da un punto di vista culturale.

Qualche tempo fa, in un documentario su History Channel, è stato mostrato come durante la

Seconda Guerra Mondiale gli americani ebbero occasione di vedere le infrastrutture autostradali realizzate in Germania. Osservare queste infrastrutture e capire che esse rappresentavano una forte innovazione - nel senso che l'infrastruttura autostradale permetteva di connettere, senza attraversarle, varie città e contesti urbani -, fu fonte di un'intuizione che il Presidente Eisenhower poi trasferì nella costruzione di quelle "interstate", che oggi noi tutti sappiamo essere la rete autostradale che collega tra loro all'incirca tutti gli Stati Uniti d'America. Anche lì, come in Europa, la struttura autostradale divenne uno dei modi con cui il dopoguerra si rigenerò, cercò di ricostruire, di ripartire. E questa ricostruzione ha dato evidentemente anche i suoi frutti: intorno alle autostrade abbiamo costruito il mondo che vediamo tutt'oggi.

Ora stiamo vivendo un tempo in cui il paradigma è cambiato, un tempo in cui le relazioni, i rapporti, soprattutto a livello europeo, possono veramente ricostruirsi e svilupparsi intorno a un'altra infrastruttura, che non è più quella autostradale, non è più la strada cioè, - che pure continua a svolgere la sua funzione, - ma è proprio la ferrovia. Questa è la prospettiva intorno alla quale tutti stiamo cercando di lavorare. La ferrovia quindi viene vista come occasione di nuove relazioni, non solo commerciali, ma anche culturali e sociali che, nel loro complesso, dovrebbero permetterci di costruire una nuova Europa più al passo con i tempi, e anche più capace di saper cogliere le sfide importanti che in questo momento stiamo vivendo a livello globale.

Basta l'infrastruttura per fare tutto questo? Certamente no!

Non a caso il tema, anzi lo slogan, che abbiamo scelto come Trentino, in veste di responsabili per questi due anni della Presidenza della CAB, ha inteso esprimere il concetto che bisogna passare dalle infrastrutture ad una politica della gestione delle infrastrutture. Questo significa che non è affatto sufficiente pensare che un tema così complesso come quello che ho proposto possa risolversi nel trattare elementi tecnici infrastrutturali, ma bisogna evidentemente affrontare con grande serietà le politiche che intorno a queste infrastrutture devono essere sviluppate.

Parlare di politica è evidentemente un tema molto più complesso e difficile: un conto è costruire una ferrovia, un altro è armonizzare le politiche dei trasporti dei Paesi Europei.

Abbiamo visto che una cosa è togliere le frontiere, un'altra è gestire i fenomeni di immigrazione che viviamo oggi. In questo l'Europa si è presentata impreparata; al di là e oltre quello che sta succedendo, va sottolineato, ad esempio, quanto sta accadendo in questi giorni al Passo del Brennero. Ma la stessa cosa deve farci riflettere per quanto riguarda le politiche dei trasporti. Abbiamo visto come, messi sul banco di prova, non è così facile pensare di avere - per esempio - l'interoperabilità. L'interoperabilità dei vari treni non è scontata; infatti non è detto che le questioni tecniche per muovere i mezzi in Germania siano le stesse che in Italia. Lo stesso dicasi per i sistemi di sicurezza. Allora come possiamo pensare di lavorare insieme sull'infrastruttura, se non riusciamo ad affrontare e a risolvere questi temi?

Dall'altra parte ci sono le modalità con cui la politica deve dare risposte alle grandi questioni che attengono all'ambiente: quali sono le azioni che insieme dovremmo intraprendere per favorire veramente il passaggio dalla gomma alla rotaia, quale concreta modalità per affrontare anche il grande tema dei cambiamenti climatici? Anche questo è un argomento che deve vederci lavorare assieme, come stiamo facendo.

Però non è assolutamente semplice affrontarlo e, come vedrete anche nelle relazioni che ci saranno quest'oggi, la prospettiva non è per nulla rassicurante. Se infatti osserviamo quali sono i dati a nostra disposizione in termini di trasferimento di merci da gomma a rotaia, ci troviamo ad assistere all'effetto contrario: oggi, cioè, risulta che il trasporto su rotaia è diminuito e quello su gomma invece è aumentato. Allora la domanda da porsi è la seguente: stiamo adottando politiche coerenti con gli investimenti che stiamo facendo? Questo è sicuramente un tema interessante.

E' proprio intorno alla questione di come si possano fare delle politiche a favore del trasferimento

gomma-rotai che ruota la capacità anche della politica di dare queste risposte. Stiamo discutendo di toll plus, dunque di pedaggi aggiuntivi.

Ma è giusto intervenire solo sui pedaggi aggiuntivi, che sono a carico evidentemente solo di una categoria, - quella cioè degli autotrasportatori, - se poi invece si fa molto poco per rendere competitivo l'uso della ferrovia applicando, ad esempio, ribassi di prezzo?

Anche questo è un tema interessante: nel 2026, quando il traforo del Brennero sarà in esercizio, avremo treni più lunghi con costi minori; ma da adesso al 2026 che cosa facciamo? Anche in questo caso allora sarebbero utili alcuni incentivi, a mio avviso anche di natura finanziaria, per passare - soprattutto da un punto di vista ambientale - dal semaforo rosso che oggi c'è sull'autostrada del Brennero ad un semaforo verde, quindi al miglioramento anche della qualità della vita, oltre che della competitività del sistema trasportistico.

Sono tanti i temi che oggi verranno trattati, e nella mia introduzione ho voluto darne una chiave di lettura. Certamente bisogna porsi anche la questione di come riusciremo poi a organizzare i sistemi intermodali, perché l'intermodalità è l'oggetto di questo convegno. Ma prima di ragionare sull'intermodalità, dobbiamo essere sicuri che tutti investano con la stessa volontà e lo stesso interesse sul vero nodo della questione, che è il trasferimento delle merci e delle persone dalla gomma alla rotaia. Dietro a questo aspetto vi è naturalmente la necessità di capire dove saranno i punti di interscambio, dove l'intermodalità potrà veramente cambiare anche il modo con cui si distribuiscono le merci.

C'è una questione che riguarda la logistica, ci sono dei poli che saranno sicuramente internazionali, come ad esempio Verona e Monaco. Il Trentino e l'Alto Adige come si pongono nei confronti di questa sfida? Che fine può fare una struttura come il nostro interporto, che è centrale rispetto ad un asse più ampio che riguarda non solo Bolzano ma anche Verona, rispetto ad un'Europa verso la quale dovremmo muoverci coprendo almeno 500 km? E le organizzazioni che abbiamo oggi e che sono già attive, sono sufficienti o devono essere implementate?

Nella giornata odierna vogliamo ragionare di questi aspetti, perché se non riusciamo a costruire insieme questa prospettiva non andremo da nessuna parte.

Qui oggi sono sedute le istituzioni, sono presenti gli operatori del settore, ci saranno quindi interventi che mirano a mettere in luce il ruolo che ciascuno vuole assumersi in un contesto che deve sicuramente investire oggi, affinché il domani veda vincere questa sfida delle nuove relazioni e dei nuovi rapporti all'interno dell'Europa attraverso il sistema ferroviario.

VALENTINO PAGANI *Direttore Dipartimento Beni Culturali, Musei, Viabilità e Mobilità – Provincia autonoma di Bolzano*

Sono qui in rappresentanza dell'assessore Mussner della Provincia di Bolzano, che è competente per viabilità e mobilità e che purtroppo oggi non è potuto essere presente, incaricandomi quindi di sostituirlo. Incarico che ho assunto ben volentieri.

Ringrazio anch'io tutti gli intervenuti. E' molto importante che ci siano occasioni come quella di oggi per trattare concetti di grande rilevanza, quali la mobilità sostenibile e la mobilità intermodale. Occasioni come oggi sono infatti momenti di incontro, di scambio, di confronto. Il convegno è articolato in due parti: una relativa agli interventi delle istituzioni, e un'altra relativa agli interventi degli operatori. A mio avviso la presenza di punti di vista diversi sulle varie tematiche, a seconda dei ruoli rivestiti, può essere molto importante per il raggiungimento del risultato.

Il titolo del convegno è già di per sé stimolante. Si parla di trasporto intermodale merci, un tema indubbiamente interessante ma anche pieno di sfide e di compiti che ci attendono. Già da diversi anni la Provincia di Bolzano è convinta dell'importanza di questo tema e sta lavorando

in questo senso per potenziare il trasporto ferroviario, sia per quanto riguarda le merci, sia per quanto riguarda le persone.

Su questa modalità di trasporto negli ultimi dieci anni la Provincia di Bolzano ha investito parecchio denaro, parecchie risorse, e i risultati le stanno dando ragione, in quanto in termini di viaggiatori c'è stato negli ultimi 10 anni un raddoppio del numero dei passeggeri sulla ferrovia, e addirittura un triplicamento del numero dei passeggeri in Val Pusteria. Quindi l'obiettivo di togliere traffico dalla strada e di spostarlo sulla ferrovia viene perseguito su tutti i fronti. Oltretutto, insieme con la Provincia di Trento e con i Länder dell'asse del Brennero, siamo anche territori alpini caratterizzati da una particolare orografia; quindi siamo fortemente stimolati a raggiungere il grande obiettivo di avere una mobilità sostenibile che salvaguardi l'ambiente e tuteli il paesaggio dagli inquinamenti. E indubbiamente questo obiettivo si inserisce a buon diritto tra gli argomenti di discussione della giornata odierna.

Passando al tema più specifico dell'intermodalità delle merci, chiaramente un grande apporto sarà dato dalla Galleria di base del Brennero, che entro il 2026 sarà ultimata, costituendo quindi un passo fondamentale in tal senso.

I numeri che ho visto parlano di due milioni di tir che transitano attualmente sull'asse del Brennero, 30 milioni di tonnellate di merci su strada e un terzo, circa 11 milioni, su rotaia.

Il nostro compito sarà quello di invertire questi numeri, cioè di spostare il traffico dalla strada alla rotaia. Per fare ciò la Provincia di Bolzano, la Provincia di Trento, tutti i territori dell'Euregio, il Tirolo, dovrebbero concertare e definire finalmente una serie di misure organizzative, anche economiche, che rendano il trasporto su rotaia più attraente, sia a livello organizzativo che a livello economico. Sappiamo infatti che il trasporto su strada è attualmente più economico e quindi, dal punto di vista degli operatori, logicamente ciò può avere una grossa influenza.

Personalmente ritengo che si debba lavorare anche su un piano strategico, attraverso la realizzazione dei centri intermodali e lo sviluppo delle potenzialità di quelli già esistenti su tutto l'asse del Brennero, proprio per andare a influenzare i dati che ho citato prima. Inoltre il nostro assessorato/dipartimento è anche molto sensibile al tema della sicurezza stradale, che cerchiamo di perseguire mediante vari modi. Da questo punto di vista riteniamo che, al di là di quello che è il trasporto ferroviario, al di là di quella che è la sostenibilità della mobilità, sicuramente togliere traffico dalla strada, - che equivale appunto a togliere tir dalla strada, - possa dare anche un grosso contributo alla sicurezza del traffico privato sulle strade.

L'obiettivo alla nostra portata è di far passare una parte dei 2 milioni di TIR che circolano ogni anno lungo l'asse del Brennero sulla rotaia: si possono intanto prolungare fino a Trento le 15 coppie di treni/giorno che attualmente coprono la tratta Wörgl-Brennero togliendo dalla strada circa 180.000 Tir. La potenzialità teorica massima del terminal per la Rola è di 56 coppie di treni/giorno equivalenti a circa 670.000 Tir pari a circa il 33% del circolante annuale lungo l'Asse del Brennero.

Senza dimenticare le potenzialità per il trasporto intermodale non accompagnato e tradizionale. Queste sono le nostre visioni, quindi in conclusione questo convegno ben si inserisce in un nostro discorso più generale che ci vede impegnati a trasformare la mobilità in una mobilità eco-sostenibile, sicura, attraente e intermodale.

EZIO FACCHIN *Commissario governativo per le tratte d'accesso al Tunnel del Brennero*

Con questo convegno avvio l'attività che dovrà contraddistinguere la posizione del Governo su questo progetto. Porto i saluti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, che mi ha pregato di porgerli a tutti i convenuti.

Oggi tocchiamo due aspetti. Il primo è quello infrastrutturale, che viene continuamente

ridisegnato nei suoi contenuti e scadenze. In tal senso la Galleria di base del Brennero rappresenta oggi una certezza, grazie anche alla determinazione, alla continuità e al rapporto molto chiaro che c'è stato fra Governo centrale, Governo locale e Unione Europea. Tutti questi fattori hanno permesso di avviare questa grande opera. Si tratta di un'opera fondamentale, come la Galleria di base del Gottardo che verrà aperta il 1° di gennaio. A partire da quel momento, infatti, cominceremo a vedere quali sono gli effetti di un'infrastruttura di questo tipo sulla relazione che interessa il Corridoio tra l'area tedesca e la pianura padana.

Così come per la Galleria del Gottardo si presenteranno dei problemi riguardanti la sua continuazione sul lato lombardo, la stessa problematica ci troviamo oggi a doverla studiare e affrontare anche noi per quanto riguarda la continuazione della Galleria del Brennero sul lato dell'Adige.

Si può dire che il Brennero è un binomio tra trasporto e orografia, in quanto è il passo che è sempre stato storicamente abbinato ai collegamenti, ai trasporti. Ancora oggi è la via di collegamento più importante anche dal punto di vista stradale, naturalmente con le quantità di tonnellate a cui accennava Valentino Pagani.

Da molto tempo, soprattutto per proteggere il territorio da quelle che sono le emissioni di gas di scarico, si vuole perseguire lo spostamento del traffico dalla strada alla rotaia. I tempi per farlo sono quelli che abbiamo detto, cioè l'apertura della Galleria di base del Brennero nel 2026; i completamenti delle tratte di accesso costituiscono il limite temporale di questa visione. Giustamente l'assessore Gilmozzi si chiede: "Che cosa facciamo nel frattempo?". Il problema dell'intermodalità infatti si pone fin da ora, ed è una delle questioni che va affrontata in questi convegni, come in altri.

Essa tuttavia va affrontata con la visione e la continuità che, sin dai tempi del Coordinatore Van Miert, e poi del suo successore Pat Cox, sono state inserite nella Piattaforma del Brennero, con il relativo Piano di azione di cui la Brenner Corridor Plattform, abbinata alla CAB e alle sue competenze, costituiscono un riferimento.

In questo contesto si inserisce una novità, cioè il nuovo Piano della logistica che il Governo ha attivato attraverso la costituzione della Struttura Tecnica di Missione. Nasce quindi la necessità di abbinare questa pianificazione centrale con le attività previste dalla Brenner Corridor Plattform. Ciò dovrebbe costituire la chiave di lettura dei prossimi passi che riguardano il trasporto delle merci e l'intermodalità in una fase preparatoria alla realizzazione delle grandi infrastrutture.

In questo senso si può dire che ci sono già dei segnali: innanzitutto l'apertura della nuova linea della Bassa Valle dell'Inn, l'avvio degli studi per la parte del nodo di Kufstein, e l'accelerazione che il Governo italiano vuol dare alla realizzazione degli interventi relativi alle tratte di accesso sul lato sud. Questa accelerazione sicuramente ci sarà, ma dovrà fare i conti anche con la portata economica di questi interventi, in quanto parlare delle tratte sud equivale a parlare di investimenti dai 5 ai 6 miliardi, e quindi non sono affatto temi che possono essere affrontati con sufficienza. Viceversa bisogna parlarne avendo la capacità di analizzarne la portata economica e la possibilità di distribuirli in una loro sostenibilità economica da parte del Governo e da parte della contribuzione UE.

L'altro aspetto estremamente interessante riguarda la possibilità di intervenire con il nuovo segnalamento, l'ERMTS di livello 2, che è stato attivato su tutta la rete austriaca e che verrà attivato anche sulle linee storiche del lato italiano. Quindi anche i corridoi sul lato italiano verranno dotati del sistema di segnalamento europeo.

Il passaggio alla possibilità di utilizzare le locomotive passanti sul Brennero offrirà, diciamo per il momento – infatti se finora sono stati gli elementi tecnici che hanno bloccato il transito del Brennero, non vorremmo che poi diventassero elementi politici, - delle nuove possibilità al trasporto delle merci, quindi alla riduzione dei tempi, e al minor costo del trasporto abbinato ad eventuali azioni di incentivazione di accompagnamento. Anche la stessa produzione delle

locomotive policorrente permetterà di dare maggiore efficienza al trasporto ferroviario. Dobbiamo quindi immaginare un futuro, anche abbastanza prossimo, costituito da questa prima progressione di carattere tecnologico che può migliorare l'efficienza del trasporto merci; un secondo passo, costituito dall'apertura della Galleria di base e delle infrastrutture essenziali affinché il livello di potenzialità della Galleria di base del Brennero possa essere utilizzato al meglio; ed infine una terza fase di completamento di tutte le tratte di accesso, e quindi la realizzazione di un insieme infrastrutturale che sia paragonabile alla potenzialità di un sistema autostradale, perché altrimenti si continua a fare un confronto gomma-ferro tra due sistemi con diverso stato di adeguamento nel tempo pensando che siano allo stesso livello di prestazione: un sistema stradale che è stato adeguato nel tempo sia in termini di infrastruttura sia in termini di veicoli, e un sistema ferroviario che non è stato adeguato nel tempo e che continua a utilizzare le infrastrutture del 1800.

Su questo punto c'è molto da lavorare, e sono onorato di poter partecipare a questa attività e di poter dare il mio contributo.

La CAB con la sua presenza istituzionale è sicuramente molto importante.

La BCP, cioè l'organizzazione voluta dal Coordinatore europeo, costituisce quasi il punto di incontro di queste attività, e dovrà quindi interfacciarsi con il Ministero.

Sono molto fiducioso che le cose possano andare avanti bene. Bisogna essere determinati, avere una strategia molto chiara e cercare anche di capire quali sono le vere attese degli operatori economici nel mondo istituzionale e nel mondo delle infrastrutture e degli investimenti; perché in caso contrario costruiremo una burocrazia intorno a tutto questo, quando invece gli operatori economici hanno le loro regole di mercato e vanno nella loro direzione. Anche su questo punto, quindi, sarà necessario trovare un dialogo molto importante.

ALBERTO MILOTTI *CERTeT Università Bocconi, Milano*

FATTORI DI COMPETITIVITÀ DEL TRASPORTO INTERMODALE

Innanzitutto desidero ringraziare la Provincia di Trento e la CAB per avermi permesso di essere qui a introdurre le tematiche di questo convegno che vede al tavolo importanti operatori direttamente coinvolti nella pianificazione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto lungo l'Asse del Brennero. Il compito che mi è stato affidato è appunto quello di cercare di descrivere brevemente quello che, nelle prossime relazioni, istituzioni, operatori e gestori delle reti, gestori dei terminal, discuteranno con maggiore dettaglio.

Quindi, quello che mi propongo di fare da soggetto esterno rispetto a quelli che sono gli attori che concretamente operano sul territorio su infrastrutture e servizi di trasporto, è quello di cercare di fornire un primo elenco di tematiche che potranno essere approfondite nel corso della discussione delle prossime ore e, perché no, fungere da stimolo per i lavori della CAB e delle istituzioni nei prossimi mesi.

Per iniziare, vorrei presentare schematicamente la filiera del trasporto intermodale, che ho provato a definire anche in previsione di tutti i soggetti che siederanno al tavolo nel corso della mattinata. Ovviamente il primo aspetto è quello delle infrastrutture, sia di rete (infrastrutture ferroviarie e stradali) che nodali, i terminal, luoghi dove avviene lo scambio intermodale. Successivamente possono essere individuati tutti gli altri soggetti in gioco dal lato del trasporto, cioè gli operatori, che vanno dagli autotrasportatori, che forniscono i servizi di primo miglio e di ultimo miglio, la distribuzione dall'impresa di produzione ai terminal; i gestori dei terminal e, per quanto riguarda la parte ferroviaria, due soggetti: il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e le diverse imprese ferroviarie che effettuano la trazione sull'infrastruttura.

Infine possiamo individuare i Multimodal Transport Operator (MTO), cioè quei soggetti che

tengono le fila di tutti gli operatori che quotidianamente effettuano i servizi intermodali; e poi ovviamente ci sono le imprese produttrici, che devono muovere le proprie merci e devono farsi arrivare le materie prime per poi far uscire i prodotti finiti.

Tutto ciò avviene in un contesto di tipo politico e normativo che può influenzarne la competitività attraverso fattori positivi o negativi come avvenuto nel corso degli ultimi anni.

Esaminiamo adesso singolarmente quelli che possono essere alcuni elementi di dettaglio per ciascuna di queste categorizzazioni che ho provato ad individuare.

Il primo cluster riguarda come detto le infrastrutture, sia di rete che nodali. Il primo gruppo di interventi si riferisce alla rete ferroviaria e alle tracce orarie, in particolare a tutto ciò che permette di creare tracce orarie più adatte per il trasporto intermodale, cioè la modernizzazione del segnalamento, l'applicazione dell'ERMTS, il potenziamento infrastrutturale vero e proprio ed infine la separazione dei traffici tra traffico passeggeri e traffico merci, soprattutto su assi di interesse internazionale come quello del Brennero. Dove c'è una maggior sensibilità dei passeggeri all'uso del treno, come ad esempio sull'asse della Val Pusteria, i passeggeri sono aumentati, fino a triplicare.. Se però vogliamo far spostare, shiftare, le merci dalla strada al ferro occorre prestare molta attenzione anche alla separazione tra il traffico passeggeri e il traffico merci e dare in alcuni momenti la priorità al traffico delle merci, affinché esso possa essere più competitivo nei confronti dell'autotrasporto. In particolare, questi tre elementi (la modernizzazione del segnalamento, il potenziamento infrastrutturale e la separazione dei traffici) si riflettono in fattori che possono avere come effetto tracce orarie più adatte al trasporto intermodale.

Il secondo gruppo di interventi, anch'esso legato alle caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria, è costituito da tutto ciò che può migliorare queste caratteristiche tecniche, quindi il miglioramento in termini di sagoma (sull'asse del Brennero la sagoma è già adatta per qualsiasi tipo di trasporto e la PC80 è la sagoma massima ammissibile oggi per quanto riguarda soprattutto i valichi alpini), i moduli, che permettono una lunghezza maggiore del convoglio ferroviario ed infine le pendenze, per le quali avremo una riduzione sul passo del Brennero una volta che sarà completata la Galleria di base del Brennero nel 2026. Tutto ciò avrà un riflesso in termini di maggior portata dei treni. Quindi se il primo gruppo di interventi ha un effetto sulle tracce orarie, questo secondo gruppo di interventi avrà un effetto sulla portata dei treni.

Il terzo gruppo di interventi investe il tema dei collegamenti, dal punto di vista di nuovi collegamenti di breve lunghezza, sia in termini di accesso ai terminal, sia in termini di raccordo, oppure dal punto di vista di nuovi terminal da realizzare o del potenziamento degli attuali terminal esistenti (da Monaco a Verona in particolare per quanto riguarda questa sezione del Corridoio Scandinavo - Mediterraneo) e quindi da un lato gli inland terminal, i terminal terrestri, e dall'altro anche lo sviluppo e il potenziamento di nuovi terminal portuali, al fine di potenziare l'intermodalità non solo su questo asse ma anche sugli altri assi transalpini. Uno degli elementi sicuramente molto importanti è infatti il collegamento tra i porti (porti del Mediterraneo in questo caso, ma anche porti del nord) e i propri terminal terrestri di riferimento. Tutto ciò potrà portare ovviamente a una serie di risparmi di tempo.

Considerando quindi la maggiore portata dei treni e i risparmi di tempo, questi due elementi insieme possono riconoscersi in risparmi di costo, non solo per gli operatori ferroviari strettamente detti, ma anche per le imprese di produzione. Collegando le tracce orarie più adatte al terminal intermodale, quindi garantendo ai treni la possibilità di correre in maniera più efficiente sulla rete ferroviaria, e considerando infine i risparmi di costo, possiamo vedere tutti gli elementi che dal lato infrastrutturale, rete e nodi, possono portare al miglioramento della qualità del trasporto intermodale.

Il secondo aspetto di dettaglio è rappresentato dagli operatori. Tra gli operatori ho voluto raggruppare sia le imprese ferroviarie che gli MTO – operatori di trasporto multimodale - quindi anche quegli operatori che gestiscono il trasporto intermodale sul lato non espressamente

del trasporto ferroviario. Gli elementi che sul lato degli operatori potranno influenzare positivamente lo sviluppo dell'intermodalità sono sicuramente un adeguamento alla normativa comunitaria e quindi la piena applicazione, in collaborazione ovviamente con il contesto politico-normativo, dei pacchetti ferroviari di liberalizzazione comunitaria. Il secondo elemento è quello dello sviluppo, dal lato degli operatori stessi, della propria dotazione, sia tecnica che tecnologica: da una parte i locomotori, ma anche i vagoni, i carri ferroviari e tutto ciò che è strettamente necessario per la composizione dei convogli compreso i sistemi di dialogo tra i locomotori e i mezzi ferroviari e la rete ferroviaria, i sistemi di segnalamento sul lato macchine. Il terzo elemento è quello dell'internazionalizzazione delle imprese. In Italia, allo stato attuale, vi è una forte concentrazione delle imprese ferroviarie. Trenitalia e il gruppo FS rappresentano il principale operatore italiano del settore; ci sono poi i diversi operatori privati che operano sul territorio nazionale, Nord Cargo, Rail Traction company, BLS Cargo, tutti focalizzati sui traffici ferroviari delle merci soprattutto in ambito transalpino.

Infine, il quarto elemento di competitività per il trasporto intermodale dal lato degli operatori è rappresentato dall'introduzione di nuovi servizi innovativi, quali ad esempio i cosiddetti corridoi doganali che oggi si stanno sviluppando a livello italiano tra porti e terminal intermodali, e che potranno generare un incremento di efficienza complessiva della catena del trasporto intermodale.

La terza categoria di soggetti è formata dalle imprese di produzione. Per questi soggetti la prima verifica da fare riguarda le categorie merceologiche più adatte al trasporto intermodale, e quelle che vi possono essere trasferite, grazie a nuovi servizi, a nuovi carri, a nuovi mezzi, o a nuove modalità organizzative della catena di trasporto. In secondo luogo, come nel caso delle imprese ferroviarie, sono necessari investimenti rilevanti, nelle unità di carico (contenitori di nuova generazione) ma anche nei sistemi informativi, nelle eventuali filiali straniere di produzione o distribuzione e anche nei mezzi su gomma per la distribuzione finale. Ulteriore elemento è la ricerca delle nuove soluzioni sia per il contenimento dei costi operativi, sia per la riduzione dell'impatto ambientale, ad esempio attraverso l'investimento in nuovi mezzi anche su gomma, che permettano la riduzione complessiva dell'impatto ambientale, lo sviluppo di veicoli a Gas Naturale Liquefatto o di veicoli elettrici all'interno dei terminal, lo sviluppo dell'Information Technology, in termini di sviluppo di nuovi servizi innovativi, quali ad esempio il corridoio doganale. L'ultimo elemento è quello delle innovazioni dal punto di vista della commercializzazione, che possano permettere il contenimento dei costi operativi, quindi lo sviluppo delle nuove tecniche legate all'e-commerce, per esempio il business to business (B2B) o il business to consumer (B2C). Tutto ciò che le imprese vedono come sviluppo del loro aspetto commerciale si deve tradurre poi nello sviluppo di servizi di trasporto legati all'intermodalità.

L'ultimo elemento nella clusterizzazione che ho provato ad effettuare sui fattori di competitività del trasporto intermodale è quello collegato al contesto politico-normativo. Anche in questo caso, sviluppando la descrizione da una visione più macroscopica ad una visione più microscopica, il primo aspetto è ovviamente il contesto europeo e quindi la politica dei trasporti a livello comunitario con i suoi pacchetti di liberalizzazione, i finanziamenti soprattutto per le infrastrutture e per i servizi di trasporto, legati alla spinta verso uno shift modale, il trasferimento modale dalla gomma al ferro. Immediatamente dopo l'aspetto comunitario vengono le politiche di trasporto nazionale e il piano di sviluppo del trasporto ferroviario delle merci attualmente in fase di elaborazione da parte del governo italiano. Il documento, che è stato elaborato ad inizio anno, nelle prossime settimane dovrebbe essere discusso dalla Struttura Tecnica di Missione con i diversi stakeholders interessati. Esso va in quest'ottica di sostegno all'intermodalità legata anche al rinnovo dopo alcuni anni del cosiddetto ferro-bonus e quindi di politiche di sostegno anche finanziario al trasporto intermodale.

Ci si può domandare come il contesto politico-normativo possa essere un fattore di competitività:

ovviamente innanzitutto attraverso lo sviluppo di infrastrutture vere e proprie, infrastrutture moderne, da linee ferroviarie dedicate alle merci come la Betuweroute tra il porto di Rotterdam e la Germania, ai tunnel di base a livello transalpino. In secondo luogo, attraverso l'armonizzazione tecnica, legata soprattutto alla spinta a livello comunitario e di diverse agenzie, la European Railway Agency, l'agenzia ferroviaria europea che detta norme di armonizzazione anche a livello tecnico; in terzo luogo, attraverso nuovi e più efficienti impianti di trasferimento modale delle merci. Infine, attraverso l'impegno degli Stati, ad esempio l'impegno dello Stato italiano a promuovere tramite l'attività dell'Agenzia delle Dogane, il cosiddetto "corridoio doganale" per snellire le procedure di movimentazione delle merci dai porti all'interno.

Proprio per descrivere gli effetti di una grande infrastruttura di trasporto è possibile fare un esempio, che vedremo operativo dal mese di giugno 2016: l'apertura di AlpTransit, il nuovo collegamento ferroviario attraverso la Svizzera. Secondo una previsione del governo svizzero su quelli che potranno essere i risultati del progetto AlpTransit, l'effetto cumulato dei due tunnel, sia del tunnel di base che del tunnel del Ceneri una volta realizzato, sarà una riduzione di circa 30 km di distanza e di 60 minuti di percorrenza, una riduzione dell'uso di due locomotori, un solo punto di cambio d'esercizio, il 10% in meno di consumo di elettricità e una disponibilità di 70 tracce orarie in più. Ciò dovrebbe comportare, da giugno lungo l'asse del Gottardo, una riduzione del 30% dei costi di esercizio e del 35% dei costi del personale, che si riflette, per quanto riguarda le aziende, in un 10% in meno dei costi di trasporto lungo quell'asse. Quindi tra la Germania occidentale, la Lombardia, la Liguria, il Piemonte in particolare, nell'1% di riduzione dei costi in termini di tempo di viaggio complessivo e in un 10% stimato di incremento della qualità del servizio (corrispondente al 10-20% della riduzione dei costi di trasporto).

A titolo di esercizio vorrei provare a riportare schematicamente anche quelli che possono essere gli effetti in particolare lungo l'asse del Brennero di alcuni interventi che sono in programma e quelli che possono essere gli effetti sulla competitività del sistema ferroviario. Partendo dalla Galleria di base del Brennero si possono riscontrare innanzitutto la possibilità di ridurre i costi di trazione, e quindi i costi di esercizio dei treni intermodali diretti lungo i terminal dell'asse; passando poi alle linee di accesso esse consentiranno di superare i nuovi colli di bottiglia che inevitabilmente si creeranno, perché ovviamente una volta aperta la Galleria di base, e ottenuta quindi la disponibilità di nuove tracce orarie, i colli di bottiglia si sposteranno immediatamente a nord e a sud della galleria stessa e bisogna essere poi concretamente preparati anche ad aumentare la capacità su quelle tratte. Il terzo intervento sull'asse del Brennero è il potenziamento dei terminal, in quanto i terminal dell'asse del Brennero, Monaco, Verona, Trento e gli altri, Bologna ad esempio, dovranno attrezzarsi anche in vista delle nuove norme e innovazioni tecnologiche che prevederanno treni con modulo a 750 metri. Altri fattori legati all'infrastruttura che potranno portare sviluppo all'asse del Brennero sono il completamento della messa a sagoma PC80 sia verso i porti del Tirreno sia verso i porti dell'Adriatico per cercare di far confluire anche traffici da queste direttrici ed infine il completamento dei principali ammodernamenti dei terminal portuali del Tirreno – Livorno e La Spezia -, ad esempio, e dell'Adriatico.

In conclusione, elenco di seguito alcuni spunti di riflessione che potranno guidare il resto della discussione di oggi e che ripercorrono tutti gli elementi toccati nel mio intervento:

- il primo aspetto riguarda l'infrastrutturazione in una chiara logica di corridoio e con una coerente divisione per fasi degli interventi e degli effetti che la conclusione di ciascun intervento potrà avere sui traffici o sugli altri interventi che saranno in corso di realizzazione.
- il secondo aspetto riguarda la regolazione dei servizi ferroviari in un'ottica di efficienza dei modelli organizzativi delle aziende che, pur essendo già migliorate del 200% nel corso degli ultimi anni, con tutti gli interventi infrastrutturali che sono in programma da qui ai prossimi 10 anni dovranno pensare anche a nuove modalità di fornitura dei

servizi ferroviari.

- il terzo aspetto è quello della concertazione delle scelte infrastrutturali strategiche anche in materia retroportuale e terminalistica, quindi legando le infrastrutture di rete, le infrastrutture ferroviarie, in particolare, con le politiche dei terminal ferroviari.
- il quarto aspetto consiste nell'attivazione di sinergie e nel coinvolgimento dei privati, sia per il finanziamento degli interventi infrastrutturali sia per il riassetto di operatori logistici o per il coinvolgimento delle imprese produttrici, anche direttamente per ciò che riguarda i servizi di trasporto.
- il quinto aspetto riguarda le innovazioni sia di tipo organizzativo che di tipo tecnologico, in grado ad esempio di ridurre i costi delle manovre ferroviarie; da alcune stime effettuate circa il 40% dei costi di un collegamento porto-interporto è dato dalla manovra ferroviaria all'interno dei porti.
- ultimo ma non da meno il potenziamento dei servizi telematici per lo sviluppo dei servizi di trasporto intermodale.

Alla luce di quanto appena detto ho individuato tre possibili azioni per poter gestire al meglio le fasi intermedie; si tratta di temi che lascio alla fase di discussione successiva tra istituzioni, operatori e gestori di reti e terminal.

La prima azione è quella di perseguire una stretta cooperazione sia tra i gestori di rete e dei nodi, quindi una cooperazione a livello intramodale nel solo ambito ferroviario, sia a livello intermodale, quindi tra le infrastrutture di trasporto ferroviarie, le infrastrutture di trasporto autostradali e le istituzioni. Cooperazione tra tutti i soggetti, come nell'ottica della Comunità d'Azione del Brennero, che ruotano e che hanno l'interesse dell'efficientamento e del potenziamento del trasporto intermodale lungo l'asse.

La seconda azione consiste nell'efficientamento del sistema di produzione del servizio ferroviario in modo da favorire la competizione rispetto al trasporto stradale e sostenere lo sviluppo di traffici aggiuntivi. Rientrano tra questi fattori sia l'aspetto infrastrutturale - moduli, sagome, e così via, - ma anche gli aspetti organizzativi.

La terza azione è quella dell'adozione di nuove forme organizzative e di innovazioni tecnologiche. Anche qui in un'ottica di riduzione dei costi di ultimo miglio, quindi dei costi di manovra, soprattutto all'interno dei terminal portuali.

Spero di aver fatto una sintesi di quelli che potrebbero essere alcuni elementi e magari di sentire anche nella fase di discussione se alcuni di questi elementi potranno essere maggiormente sviluppati da parte di chi mi seguirà.

FATTORI DI COMPETITIVITÀ DEL TRASPORTO INTERMODALE: LE ISTITUZIONI

KURT BECHTOLD *Consigliere Ministero delle infrastrutture della Baviera*

IL FUTURO DELL'INTERMODALITÀ IN BAVIERA: L'IMPORTANZA DEI COLLEGAMENTI NORD-SUD

La Baviera è un paese fortemente orientato all'esportazione. Quest'ultima costituisce circa il 40% del commercio bavarese. L'esportazione, per definizione, implica il trasporto. Per questa ragione è essenziale disporre di collegamenti con sufficienti capacità sia verso i porti della Germania e i porti della zona c.d. ARA [Anversa, Rotterdam e Amsterdam], sia verso sud, in particolare verso il Mar Mediterraneo e l'Italia.

Solo circa il 50% del traffico in Baviera riguarda i trasporti interni. Il restante 50% riguarda

il traffico che ha origine o destinazione in Baviera e il traffico di transito. Secondo le attuali previsioni, il traffico di transito in Baviera dal 2010 al 2030 aumenterà dal 23% al 27%. Di conseguenza, risultano di particolare importanza i collegamenti ad alta capacità tra i porti sul mare del Nord e l'entroterra. In Baviera, la percentuale più rilevante del traffico di transito riguarda proprio i flussi di traffico dal e verso il mare del Nord. Ad esempio, il 24% delle importazioni ed esportazioni dell'Austria passano dal mare del Nord. Tra il 2010 e il 2030 è previsto un lieve aumento dei trasporti attraverso i porti marittimi tedeschi, dal 56% al 60%. Per la Baviera acquistano sempre maggior rilievo anche i porti del Mar Mediterraneo, con un aumento dall'11% al 15% tra il 2010 e il 2030. Il traffico dai porti ARA tra il 2010 e il 2030 diminuirà dal 27% al 18%.

È previsto un aumento esorbitante del traffico transalpino, in particolare sul passo del Brennero dove entro il 2030 si prevede un aumento dell'85% del traffico proveniente dalla Baviera e dalla Germania attraverso la Baviera. Per la ferrovia si prevede invece un aumento circa del 120%. Questo è dovuto alla Galleria di Base del Brennero che a quel punto sarà già in esercizio, rendendo più attraente, per l'import/export bavarese, il trasporto attraverso il Mar Mediterraneo, in prevalenza dai porti adriatici.

Con il nuovo Piano Generale dei Trasporti si intende far fronte proprio a questi aumenti del traffico. La bozza è già disponibile da un mese e rappresenta un piano generale di tutta la rete; le relative analisi e pianificazioni riguardano tutta la rete di trasporto della Germania, includendo tutti i vettori di trasporto, e sono volte ad identificare ed eliminare tutti i colli di bottiglia. Nel nuovo Piano Generale dei Trasporti sarà rivolta particolare attenzione alla Baviera, poiché dopo la riunificazione del paese, i maggiori flussi di investimento infrastrutturali sono stati concentrati nella Germania dell'est. Di conseguenza, nella parte occidentale del paese e soprattutto in Baviera è necessario recuperare lo svantaggio, data la sua posizione centrale sia verso il sud che verso l'est dell'Europa.

Sono particolarmente importanti gli assi nord-sud, i collegamenti tra Hof verso Monaco, passando per Ratisbona, nonché il bypass pensato per sgravare il nodo di Monaco via Landshut, Mühldorf e Rosenheim, per arrivare poi all'asse del Brennero.

I singoli progetti sono raggruppati in categorie. Le tratte da Monaco verso Lindau e la Svizzera sono già in corso di realizzazione o nella fase propedeutica all'avvio dei lavori. Qui i lavori concernono l'elettrificazione. Un altro progetto riguarda il completamento dell'arteria principale nord-sud tra Monaco, Norimberga e, proseguendo, verso Erfurt (Turingia) e Berlino.

Tra i progetti di massima priorità in Baviera c'è, ad esempio, il corridoio est tra Regensburg e Hof, volto a rafforzare il trasporto merci. Per la tratta di accesso al Brennero sono importanti i collegamenti tra Monaco e Kufstein, la c.d. tratta di accesso nord, e la tratta Monaco-Mühldorf-Freilassing, pensata per sgravare la linea Monaco-Rosenheim. Attualmente i treni tra Monaco e Salisburgo passano per Rosenheim, mentre in futuro saranno deviati via Mühldorf; ciò porterà a liberare la tratta di accesso al Brennero tra Monaco e Rosenheim. Anche il collegamento tra Norimberga e Passau è di particolare rilievo, soprattutto per il traffico proveniente da e diretto verso il Sud-Est Europa.

Riguardo ai progetti ferroviari, nel nuovo Piano Generale dei Trasporti, è stata introdotta una nuova categoria, il cosiddetto fabbisogno potenziale. Si tratta di linee, per le quali, nell'ambito delle valutazioni svolte per l'elaborazione del Piano Federale dei Trasporti, non si è potuto giungere a una conclusione definitiva. Le relative valutazioni saranno concluse presumibilmente solo nel 2017. Sono inclusi nel Piano Generale dei Trasporti, a titolo di esempio, i progetti per la prosecuzione del corridoio est, a partire da Ratisbona, in direzione di Landshut, proseguendo poi verso Mühldorf e Rosenheim.

Un obiettivo importante del Governo bavarese è il trasferimento modale del traffico dalla strada alla rotaia. Il trasbordo diretto dalla nave al treno permette di evitare il trasporto stradale in

uscita dai porti. Questo tipo di trasbordo diretto viene offerto anche dalle imprese di produzione che dispongono di un binario di raccordo, grazie al quale sono in grado di caricare le merci direttamente sul treno. In Germania, per gli investimenti per la realizzazione di binari di raccordo vengono concesse sovvenzioni pari al 50%. Gli altri trasporti vengono svolti, appoggiandosi agli interporti, come traffico combinato non accompagnato, con container o trailer, o come traffico combinato accompagnato utilizzando l'autostrada viaggiante.

La Baviera, con circa 20 centri di distribuzione con terminal, dispone di una rete logistica relativamente fitta. I centri più importanti si trovano a Monaco, Norimberga, Ingolstadt e anche a Ratisbona.

L'interporto più recente è quello di Burghausen, messo in esercizio ad inizio 2015 nel cosiddetto "triangolo della chimica" della Baviera. Il "triangolo della chimica" è una regione altamente industrializzata in Baviera; anche qui il potenziamento delle linee porterà un aumento del traffico sull'asse del Brennero.

L'utilizzo dei container permette operazioni di trasbordo praticamente senza intoppi; inoltre, potendo essere impilati, garantiscono un utilizzo ottimale dello spazio. Le operazioni di trasbordo con i semirimorchi comportano il problema che, ad oggi, solo circa il 5% - 7% di essi possono essere sollevati con una gru. Di conseguenza, solo questo 5%-7% di semirimorchi può essere caricato su un treno. Al riguardo esiste una soluzione innovativa costituita da uno speciale pallet di trasbordo promosso dall'associazione dei porti bavaresi, dal centro logistico di Prien e dalla ditta TX Logistik. Il sistema NIKRASA permette di movimentare anche semirimorchi che di per sé non potrebbero essere spostati con una gru. Considerando solo il traffico sul passo del Brennero, dove, di circa 1,8 milioni di trailer, solo il 5%-7% può essere sollevato con una gru, la possibilità di spostare questi semirimorchi, di per sé non sollevabili con gru sul treno, costituisce un grandissimo potenziale. La struttura dei pallet NIKRASA è tanto semplice quanto è facile l'operazione di trasbordo. Inoltre, i semirimorchi non sollevabili con gru, di regola hanno una struttura più leggera di quelli sollevabili, comportando così anche un vantaggio in termini di peso che è di particolare rilievo per il trasporto su strada. (Per maggiori informazioni www.nikrasa.eu). Per il trasporto ferroviario di merci è innanzitutto importante disporre di un'infrastruttura con sufficienti capacità, ma questo non basta. È altrettanto importante risolvere i problemi di interoperabilità, in modo che vi siano regolamenti d'esercizio e strutture operative uniformi in tutta l'Europa. Per ottenere il consenso della popolazione per il trasporto ferroviario di merci, è cruciale affrontare il problema del rumore dei treni merci.

MARKUS SINGER *Collaboratore Ufficio pianificazione dei trasporti del Land Tirolo*

FUTURE APPLICAZIONI IN TIROLO DERIVANTI DA SWIFTLY GREEN

Nella mia relazione vorrei presentare il progetto SWIFTLY Green e in particolar modo illustrare come i risultati di questo progetto possano essere sfruttati, soprattutto all'interno della Piattaforma corridoio del Brennero e della Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero. Non intendo evidenziare delle determinate misure implementate dal governo regionale del Land Tirol, bensì vorrei approfondire come far fruttare i risultati di SWIFTLY Green in futuro. Il progetto, il cui acronimo significa "Sweden-Italy Freight Transport and Logistics Green Corridor", si è svolto tra ottobre 2013 e dicembre 2015; è quindi concluso. SWIFTLY green ha coinvolto tredici partner di progetto, tra cui, ad esempio, anche la BBT SE, diversi atenei ed esponenti dell'economia e delle istituzioni. L'obiettivo era quello di sviluppare una serie di strumenti, misure e raccomandazioni per rendere i corridoi TEN-T ed in particolare il Corridoio Scan-Med "più verdi". Qual è stato il modo di procedere? Nella prima fase è stato analizzato il corridoio, cioè i flussi di traffico, l'infrastruttura presente, i diversi tassi di pedaggio

e le normative vigenti nei vari paesi e regioni. In seguito è stata svolta una valutazione degli studi esistenti per poter poi, in un passo successivo - e questo era il cuore dell'attività - sviluppare delle misure e delle best practice cases.

Quali sono stati i risultati? Abbiamo analizzato circa 130 misure che oggi sono visionabili attraverso il portale "Green Corridor Portal", con la possibilità di filtrarle in base a determinati criteri, e abbiamo elaborato il piano di sviluppo "Green Corridor Development Plan". Si tratta di un documento che si rivolge principalmente ai coordinatori e agli organi decisionali degli altri corridoi; esso contiene suggerimenti su come applicare e sfruttare i risultati del progetto SWIFTLY Green negli altri corridoi.

Il "Replica Corridor Tool", una grande banca dati, permette di eseguire ricerche mirate in base alle misure o in base agli obiettivi che si vogliono raggiungere. L'obiettivo, infatti, era quello di rendere i corridoi più verdi. Questo obiettivo, secondo i partner di progetto, lo si raggiunge attraverso: la riduzione del rumore, dei gas serra e del consumo di energia; lo spostamento modale; l'ottimizzazione dei flussi di traffico; la riduzione degli inquinanti atmosferici e l'aumento dell'efficienza all'interno di un vettore di trasporto. Le misure sono state prevalentemente valutate in base a questi criteri. Infine è stato valutato, in termini di mercato, se la relativa soluzione era un prototipo di una tecnologia o se si era pronti a una produzione in serie, verificando quale fosse la rilevanza di corridoio, cioè se la soluzione in esame fosse fruibile solo in una determinata regione oppure in tutto il corridoio.

Nella casella di ricerca della banca dati, è possibile inserire domande, ad esempio: cerchiamo una misura volta a migliorare il trasferimento modale; cerchiamo qualcosa sulla rotaia immettendo determinati valori, ad esempio, la capacità di rendere "più verde" il corridoio; vogliamo raggiungere un punteggio di 1,5. A tutte le misure sono stati attribuiti dei punteggi; ogni misura, alla fine, aveva un punteggio da 1 a 3. È anche possibile cercare per parola chiave, per esempio, ultimo miglio. Infine, si ottiene un elenco delle misure che soddisfano i criteri richiesti. Ad esempio, abbiamo una tecnologia per le locomotive nell'ultimo miglio; si tratta di una misura per ridurre il rumore dei freni e una relativa alla manutenzione delle linee ferroviarie. Si tratta di misure relative alle diverse aree specialistiche, dall'infrastruttura alla logistica, dalle tecnologie di trasporto alle direttive. Ogni misura è stata valutata secondo gli stessi criteri. Per avere maggiori informazioni su una misura, si può visualizzare l'apposita scheda (fact sheet) che ne riassume tutti i dati; segue una breve descrizione della misura. In questo caso, ad esempio, si tratta di una locomotiva ibrida, dotata quindi di un motore elettrico e un motore diesel, che permette di viaggiare anche su linee o tratte non elettrificate; questa soluzione potrebbe essere interessante ad esempio nei terminal o su binari di carico. Vorrei ribadire che non si tratta di una misura che il Land Tirolo intende imporre, bensì semplicemente di un esempio tratto dal catalogo SWIFTLY Green. Abbiamo cercato "trasferimento modale". Qui si può anche vedere, per quali altri settori specialistici la misura in argomento è di interesse: per la riduzione del consumo elettrico e delle emissioni di CO², nonché per il miglioramento dei flussi di traffico.

Oltre alla valutazione di questi criteri utilizzando una scala numerica, esiste anche un'analisi qualitativa con il metodo TEAS, cioè, secondo aspetti tecnici, economici, ambientali e sociali. Questa misura, richiederebbe un maggior dispendio dal punto di vista tecnico, permettendo però di risparmiare tempo e abbattendo le emissioni a zero se, per esempio, la locomotiva fosse alimentata a batteria. Inoltre serve meno personale.

Vorrei brevemente spiegarvi le ragioni per cui sto illustrando tutto questo: le misure che sono state analizzate nell'ambito del progetto SWIFTLY Green, dovrebbero essere tenute in considerazione anche durante la rielaborazione del Piano d'azione Brennero 2016. Tutte le misure analizzate nel progetto sono disponibili sul Green Corridor Portal; uno degli obiettivi è che tutti i soggetti direttamente o indirettamente coinvolti aggiungano le proprie misure, al fine di creare un portale che possa essere utilizzato a lungo termine. Maggiori informazioni possono

essere trovate sul sito Internet swiftlygreen.eu o greencorridorportal.org.

CARMEN SPRINGER *Direttore Ufficio trasporto merci, Provincia autonoma di Bolzano*

INTERMODALITÀ IN ALTO ADIGE: ESIGENZE E PROSPETTIVE DI SVILUPPO

Lo sviluppo dell'intermodalità in Alto Adige è un tema di grande attualità, soprattutto dall'anno scorso, e indubbiamente rappresenta una sfida anche per l'Alto Adige. L'Alto Adige deve avere chiarezza su quali presupposti debbano essere creati, quali misure debbano essere implementate, proprio a livello locale, e come debba svilupparsi il trasporto merci intermodale in Alto Adige. Ecco alcune immagini: dato che i tempi sono stretti commenterò molto brevemente le singole slide. L'immagine storica a destra è una foto del terminal dell'autostrada viaggiante attivo nella stazione di Bolzano tra il 2002 e il 2004. L'immagine più in basso invece mostra il terminal dell'autostrada viaggiante a Trento, gestito da Interbrennero. Ci chiediamo perché il trasporto intermodale di merci è importante per l'Alto Adige; soprattutto, però, ci chiediamo per quale motivo il trasporto di merci attraverso l'Alto Adige sia una grande sfida. Sottolineo la parola "attraverso" in quanto abbiamo un'alta percentuale di traffico di transito.

Ci sono tre aspetti relativi alle condizioni quadro di cui tenere conto:

Primo: la posizione geografica del corridoio del Brennero, in Alto Adige. Abbiamo una valle stretta, superfici limitate e rientriamo nel Corridoio Scan-Med.

Secondo: la qualità della vita. In questo corridoio abbiamo un'alta densità demografica. Siamo una regione fortemente turistica e ogni anno superiamo il limite fissato per le emissioni di ossido d'azoto.

Terzo: abbiamo un volume significativo di traffico. Nel 2015, il volume di traffico merci sul Brennero era più alto di tutti gli altri corridoi alpini, sia francesi che gli altri italiani. Il volume di traffico al Brennero è più elevato anche di tutto il traffico transalpino in Svizzera.

Non vorrei parlare in dettaglio dei corridoi TEN-T e del Corridoio Scan-Med. Notiamo che l'Alto Adige è situato lungo questo corridoio, e, come già indicato in precedenza, proprio qui, in Alto Adige abbiamo un collo di bottiglia che sarà eliminato attraverso la Galleria di Base del Brennero.

In Alto Adige esiste un punto di misurazione situato a San Pietro Mezzomonte-Bressanone; esso è conforme alle direttive UE e i suoi dati possono quindi essere confrontati direttamente con i punti di misurazione in Tirolo e in Baviera. Nell'area interessata da questo punto di misurazione, il valore limite pari a 40 mg per metro cubo viene superato da anni. Il 70% delle emissioni totali di azoto in Alto Adige è dovuto al traffico stradale, e di questo, il 45% al traffico autostradale.

Ancora un'informazione sulla qualità della vita. Esiste una delibera del Gruppo europeo di collaborazione territoriale del novembre 2015 il cui oggetto è: "Progetto-Euregio-Pacchetto di misure per il trasferimento modale del traffico merci dalla strada alla rotaia". Vi si trova il seguente periodo: "Garantire una migliore qualità della vita e una migliore qualità dell'ambiente, assicurando la tutela di queste regioni turistiche e ricreative e una maggiore sicurezza stradale per le persone nel modo più sostenibile possibile, e idealmente potenziando l'infrastruttura ferroviaria e non quella autostradale".

Questo grafico, che viene dall'istituto provinciale di statistica, è molto interessante. La linea nera in basso rappresenta il trasporto internazionale di merci. L'indagine ha considerato solo i veicoli immatricolati in Italia e solo quelli delle imprese di trasporto stradale con sede in Italia. Si può osservare che circa nel 7% dei casi si tratta di trasporto merci internazionale, dall'Alto Adige verso l'estero e viceversa. In proporzione, abbiamo un'elevata percentuale di traffico "fatto in casa". Di tutto il traffico merci che circola in Alto Adige, circa il 60% è interno e il 33% riguarda trasporti di merci verso le regioni limitrofe o il resto d'Italia; ciò implica che siamo interessati

da un'elevata percentuale di traffico di transito. Nel 2015 circa 3,4 milioni di veicoli pesanti hanno attraversato il passo del Brennero; i dati sono stati raccolti dall'autostrada del Brennero. Il sistema di rilevamento dei transiti utilizzato dall'autostrada del Brennero A22 è diverso da quello utilizzato in Tirolo. Lungo l'autostrada del Brennero vengono registrati tutti i mezzi pesanti con almeno due assi e con un asse anteriore di oltre 1,3 m.

Presso il casello principale a Schönberg, in Tirolo, sono stati registrati circa 2 milioni di veicoli pesanti in transito; qui vengono considerati i veicoli con almeno quattro assi. Tra il 2014 il 2015 è stato registrato un aumento del 4%.

Per quanto riguarda il volume di traffico, invece, con il presente grafico si intende evidenziare che in Alto Adige le tariffe dell'autostrada del Brennero sono molto basse. Il protocollo d'intesa per la gestione dell'autostrada del Brennero, firmato lo scorso gennaio 2016 con il Governo, prevede l'implementazione della Direttiva Eurovignette; per questa ragione l'Alto Adige vuole introdurre un sistema di pedaggi per l'autostrada del Brennero in cui si tenga conto delle classi euro dei veicoli, delle caratteristiche della tratta, cioè se si sviluppa in zone montane oppure su viadotti, ponti o in galleria, e delle fasce orarie.

Nel grafico, la barra verde rappresenta la ferrovia e quella blu la strada. Vorrei solo fare una piccola osservazione al riguardo: secondo le previsioni sulla crescita dei trasporti internazionali di merci del Forum internazionale dei trasporti dell'OCSE, il volume di merci internazionale è destinato a raddoppiare circa entro il 2050, se non addirittura a quadruplicarsi.

Per l'Alto Adige è importante svolgere una valutazione per individuare il possibile sito di un interporto. L'ipotesi di realizzare un interporto in Alto Adige, valutandone anche l'eventuale ubicazione, è stata più volte oggetto di discussione. La valutazione dell'ubicazione, a mio avviso, è molto importante affinché, nel prossimo futuro, si possa procedere, a livello politico, ad una decisione in merito.

Per quanto attiene alle misure accompagnatorie: arriviamo solo ora ai requisiti veri e propri. Infatti, l'obiettivo dell'Alto Adige è di evitare, ridurre o trasferire, attraverso misure concrete, il traffico merci stradale, il traffico che è in continuo aumento. Per raggiungere questo obiettivo, è necessario procedere sulla base di un programma chiaro, in Alto Adige, per lo sviluppo dell'intermodalità e per il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia. Al riguardo, come accennato, si possono fare alcune osservazioni su più aspetti: il pedaggio autostradale, i costi della ferrovia, la promozione di una tariffazione equa ed efficiente, l'offerta di un eventuale centro intermodale, "Sì" o "No" in Alto Adige.

L'Alto Adige è coinvolto in più progetti europei. I precedenti oratori hanno già accennato molti aspetti, però mi sta molto a cuore un punto in particolare: lo scambio di informazioni con tutti i soggetti direttamente o indirettamente interessati. Vi è una stretta collaborazione con la "Piattaforma Corridoio del Brennero" perché sono convinta che molte delle misure che sono state inserite ed evidenziate nel Piano d'azione Brennero siano molto importanti e interessanti anche per l'Alto Adige.

Come già detto, ritengo molto importante lo scambio di informazioni con le parti interessate. Da qualche mese in Alto Adige è in corso una stretta collaborazione con le associazioni professionali. Esse hanno assunto un ruolo attivo e desiderano offrire il loro contributo nella prossima fase di sviluppo. Sono convinta che le imprese di autotrasporto nel frattempo si siano rese conto della necessità di adattarsi dal punto di vista tecnico e svilupparsi parallelamente ai cambiamenti in atto, ossia alla nuova offerta nel campo dell'intermodalità. Per quanto attiene a detto processo di sviluppo, il settore economico in generale ha una grande responsabilità e gli enti pubblici necessitano del sostegno dei diversi soggetti direttamente e indirettamente interessati.

È necessario che nella politica dei trasporti vengano prese delle decisioni coraggiose e strategiche su tutti i livelli, da quello regionale fino a quello più alto europeo; nel grafico ho inserito appositamente delle frecce dall'alto verso il basso e dal basso verso l'alto, perché è necessario che

si collabori a tutti i livelli. Come ribadito più volte dal coordinatore del corridoio Scan-Med, Pat Cox, in occasione degli incontri della BCP, le iniziative e i progetti a livello locale, quindi anche quelli riferiti solo al territorio dell'Alto Adige, sono molto importanti. Anch'essi contribuiscono affinché insieme si riesca a trasferire tempestivamente il traffico merci dalla strada alla rotaia.

Anche la Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero promuove questo scambio di informazioni e la collaborazione tra i territori.

Con l'Euregio, abbiamo raggiunto un livello di collaborazione molto intenso.

In merito al completamento della Galleria di Base del Brennero e delle sue vie di accesso siamo tutti concordi che sia necessario, sin da ora, sviluppare delle misure da implementare gradualmente. Tutte queste osservazioni naturalmente vogliono solo essere degli spunti di riflessione. Indubbiamente ci sono molti altri aspetti da considerare e molti dubbi a cui rispondere. Grazie della Vostra cortese attenzione.

RAFFAELE DE COL *Dirigente Generale Dipartimento infrastrutture e mobilità, Provincia autonoma di Trento*

PER UN TERRITORIO PIÙ INTERMODALE: I NUOVI INCENTIVI ALLA ROLA

Trento si trova all'incrocio del Corridoio Scan Med con due linee che sono state anche individuate dalla pianificazione urbanistica come "linee di accesso", una verso est - che guarda verso il Veneto, - e una verso ovest, che guarda verso la Lombardia e il lago di Garda.

Le politiche del Corridoio TEN non dicono che la mobilità e l'intermodalità sono solo per le merci ma che esse sono in realtà sviluppo delle interconnessioni tra cittadini e merci su lunga percorrenza, e sono anche attenzione all'ambiente. I corridoi sono al centro dello sviluppo dei territori per migliorare l'interconnessione delle linee di accesso e delle periferie. Tutto questo quindi non riguarda solo le merci, ma anche le persone, la qualità della vita e una nuova economia. Per questo motivo la presentazione che noi abbiamo predisposto per il convegno di oggi non riguarda solo le merci, ma anche il rapporto del corridoio con il territorio.

Sul Corridoio Scan Med è stato individuato per le merci l'interporto di Trento, inserito quale interporto con valenza regionale. Qui c'è ovviamente un rapporto tra il valore territoriale e il costo economico di queste infrastrutture. Poi c'è lo sviluppo del terminale di Roncafort, con le coppie di treni che possono muoversi da/per l'Europa; l'incremento del raggio d'azione di queste coppie di treni che si possono muovere è importante, perché oggi il tema della percorrenza è spesso legato a elementi economici piuttosto che a elementi di mobilità intelligente.

Occorre poi citare anche l'introduzione di criteri di mobilità sulla strada: è evidente, infatti, che una politica di integrazione fra ferrovia e strada consente di operare delle politiche di mobilità sul Corridoio.

Dal punto di vista delle infrastrutture di connessione del nodo, vi è innanzitutto lo sviluppo del Corridoio del Brennero, del quale non mi soffermo a illustrare lo stato di avanzamento infrastrutturale. La nostra amministrazione ha individuato la possibilità di aumentare questa permeabilità fra Corridoio e territorio attraverso tre infrastrutture, che hanno una loro visione volta ad aumentare l'economia e il rapporto tra la mobilità del corridoio e il territorio attraversato. La prima infrastruttura rappresenta sostanzialmente un sistema di interconnessione con le Dolomiti. In questo caso si tratta di una proposta molto recente, che consiste nell'interconnessione della ferrovia che attraverso la Valsugana con un nuovo sistema ferroviario, peraltro parzialmente esistente, che attraversa la Pusteria per poi inserirsi nuovamente sulla linea del Brennero. Questo sistema offrirebbe un servizio di interconnessione tra i territori dolomitici, ed infatti è denominato "treno delle Dolomiti". E' una proposta con una prospettiva di sviluppo evidentemente a lungo termine, ma che ha un grosso interesse connesso al sistema dei territori montani.

L'altro sistema individuato come interessante è quello dell'interconnessione del Corridoio del Brennero con il sistema del Lago di Garda e con il sistema turistico che gravita sulle zone di Riva del Garda e dell'intero lago. Si parla di una zona che conta 23 milioni di presenze annue e che, solo dalla parte trentina, considerando i flussi giornalieri, garantirebbe un passaggio di 1,8 milioni di persone l'anno con 5 mila passeggeri al giorno.

E' evidente che si tratta di un nuovo modello che implica anche lo spostamento di flussi provenienti dal nord Europa su una mobilità turistica verso il Lago di Garda, che è il terzo polo attrattivo turistico d'Italia e che contempla poi un'integrazione anche con i sistemi di navigazione sul Garda.

Qui si sviluppa il tema della mobilità sostenibile che, nell'ambito dell'espansione della ferrovia verso il nord d'Europa, vede incentrarsi un nuovo sistema green sul lago. E' una green mobility del Garda, che è un elemento di sviluppo economico parallelo allo sviluppo della rete infrastrutturale.

Accanto a tutto ciò sono stati individuati anche interventi sull'urban node. Trento, come detto all'inizio del mio intervento, si trova sostanzialmente al centro di un incrocio di tre corridoi; diventa fondamentale, dunque, che anche all'interno della stessa città di Trento sia garantita un'interconnettività. Per questo motivo è stata presentata all'Unione Europea, all'interno di un bando Connecting Europe Facility, la proposta di finanziamento di un intervento di miglioramento di tutta la rete di interconnessione tra la zona a nord e quella a sud di Trento.

In questo caso l'obiettivo è quello di puntare a una trasformazione di mobilità da gomma a rotaia certamente per la quotidianità, ma soprattutto per quanto riguarda l'accesso alle interconnessioni veloci verso nord e sud sulla linea ferroviaria del Brennero.

Le azioni però devono concretizzarsi in elementi a breve termine; quindi, a fianco dell'urban node che - se sarà anche accettato come progetto dall'Unione Europea - prevede probabilmente già nel 2020 la connessione verso il nuovo ospedale, verso nuovi centri culturali che sono posti a destra dell'Adige e verso i centri di interscambio, abbiamo anche attivato una serie di azioni per incentivare il trasferimento del trasporto merci sul nodo di Trento. Sfruttando una legge provinciale che esisteva già dal 1993, sono stati introdotti criteri di finanziamento per i soggetti che svolgono il trasporto accompagnato e non, per 33 euro a tir. Questo stanziamento - dalla Commissione Europea è arrivata l'autorizzazione per un triennio di finanziamenti, 2016-2017-2018 - viene utilizzato per aumentare l'intermodalità sull'interporto di Trento.

Questa misura però deve passare attraverso un tavolo con gli operatori, perché è fondamentale capire se questo investimento è recepito dagli operatori come un effettivo beneficio economico. Quindi gli aiuti a breve termine già nel 2016 sono posti a compensazione dei costi esterni. 33 euro dovrebbero, secondo le nostre analisi comunicate anche alla Commissione Europea, compensare i costi esterni derivanti dal trasporto su gomma. L'obiettivo è la riduzione dei costi di accesso al trasporto integrato. I beneficiari sono i soggetti gestori del trasporto, che poi applicano riduzioni sulle tariffe. Questo meccanismo è comunque soggetto a una serie di regolamentazioni in caso di mancato utilizzo che non consenta di ottenere il risultato pensato.

Bisogna infatti confrontarsi anche con la realtà. La situazione è che assistiamo al seguente andamento negli anni del trasporto merci: dal 2008 al 2014 il trasporto merci effettuato dall'Interporto di Trento si è ridotto a circa un sesto.

Quindi è fondamentale e urgente affiancare, alla realizzazione infrastrutturale, politiche concrete di incentivazione all'intermodalità, sempre in termini di merci.

Ma qual è l'incidenza di questo traffico merci sull'andamento reale giornaliero dei treni?

E' stato installato uno strumento di misurazione per avere un controllo dell'andamento continuo del trasporto sulla rotaia. Osservando l'andamento orario durante la giornata dei treni merci e dei treni passeggeri, sostanzialmente quello che accade è che la presenza dei treni merci è pari mediamente a 3 treni/ora, salvo un intervallo a mezzogiorno in cui i treni merci sono assenti.

Normalmente questi treni sono distribuiti su tutte le 24 ore. Quindi già oggi c'è una presenza durante la giornata quasi costante di treni merci.

Questi treni merci hanno pertanto una incidenza anche sul territorio e sull'ambiente, e nel seguito vi illustrerò alcuni punti nodali.

Questi treni sono quantificati nell'ordine del 40% del totale: su 180 tracce giornaliere di treni, il 40% oggi è dedicato al trasporto merci. Il resto è dedicato al trasporto passeggeri.

Ma la realtà è che, in sei mesi, il traffico delle merci sulla ferrovia ha avuto un calo del 20%. Siamo passati da 140 a 113 treni al giorno, e il calo riguarda totalmente i treni merci. Questi dati non derivano dai gestori, ma sono misurati in continuo con telecamere. Abbiamo cioè adottato per la ferrovia lo stesso schema di misurazione che si adotta per la strada.

Di conseguenza non sono dati che sono derivati da contratti o comunicazioni, ma sono dati che si possono controllare.

Un effetto che abbiamo inoltre osservato è l'effetto del rumore, e la sua ricaduta in termini di protezione dei centri urbani attraversati. Questo infatti è uno dei temi più immediati quando si parla dello sviluppo del trasporto intermodale delle merci.

In Italia, in Trentino, dal 1999 si è iniziata una politica di difesa dal rumore, attuando convenzioni per l'installazione di barriere antirumore e sistemi di protezione passiva.

Ancora oggi, - ad esempio nella Provincia di Trento, - siamo intervenuti in diversi punti per realizzare dei sistemi di protezione con barriere antirumore, quindi quasi blindando l'attraversamento urbano, installando nell'ultimo periodo anche un sistema di analisi fonometrica in collaborazione con il Dipartimento ambiente e l'Agenzia per l'ambiente, che ci ha consentito di fare una correlazione fra il transito dei merci e la presenza di rumore. Questa correlazione ha dimostrato che ci sono delle ampie zone della giornata con sfioratura dei livelli di sostenibilità acustica. Tuttavia noi siamo andati a vedere anche cosa è stato fatto in Germania rispetto all'Italia. In Germania, invece di realizzare le barriere, hanno investito sulla sostituzione dei carri.

Secondo le dichiarazioni del Ministro federale dei Trasporti e delle infrastrutture digitali austriaco, l'obiettivo entro il 2020 è avere una riduzione del 50% delle emissioni di rumore, le quali sono inoltre soggette a una direttiva comunitaria che entro il 2020 impone delle forti restrizioni. Quindi, per fare un trasferimento modale delle merci in breve termine non servono solo interventi infrastrutturali, ma servono anche rapidi interventi di miglioramento delle flotte e della sostenibilità della linea rispetto ai territori attraversati.

L'intervento che noi proponiamo è certamente quello di continuare a intervenire sulle infrastrutture strategiche per migliorare l'interconnessione dei territori ma, soprattutto, di promuovere interventi anche concreti e di realizzazione a breve termine che consentano di rendere sostenibile e migliorare la capacità dell'attuale rete.

FATTORI DI COMPETITIVITÀ DEL TRASPORTO INTERMODALE: GLI OPERATORI

GUIDO BERTOLONE *Amministratore delegato Arcese Trasporti S.p.A.*

IL RUOLO DEL TRASPORTO SU GOMMA NELLA CATENA DEL TRASPORTO INTERMODALE

Il tema che mi è stato assegnato è "il ruolo del trasporto su gomma nella catena del trasporto intermodale". Io mi sono permesso di riformularlo con il seguente sottotitolo: "Ruolo e visione di Arcese nello sviluppo dell'intermodalità".

Noi nasciamo, e soprattutto in questa zona ci conoscete bene, come trasportatore su gomma,

quindi forse allora avremmo potuto rappresentare un operatore di trasporto multimodale (MTO).

In realtà oggi l'azienda non è questa. Noi vogliamo essere, ci definiamo, e, secondo me, lo siamo anche, dei gestori di clienti e ordini di trasporto. Quindi il nostro ruolo è molto più orientato verso quello che è stato chiamato MTO rispetto a quello del trasportatore su gomma che fa l'ultimo miglio.

Questa per noi è la visione della nostra azienda.

Questo tipo di cluster, di aziende, è quello che più di altri può, parlando di intermodalità sulle merci, essere attore protagonista per il loro spostamento.

Infatti a mio avviso uno dei punti ampiamente sottovalutati in Italia, in particolare da parte degli attori dello sviluppo dell'intermodalità, riguarda chi gestisce realmente il cliente, chi ha l'ordine in mano. Negli anni si è sempre parlato di centralità dell'Italia all'interno del Mediterraneo per intercettare le merci cinesi, e si è sempre data la responsabilità alla mancanza di infrastrutture. Secondo me la causa è solo in parte, di ciò, e non è nemmeno la causa principale. La ragione principale, viceversa, è legata a chi instrada le merci e che quindi sostanzialmente gestisce l'ordine e può arbitrare.

Ovviamente nella maggior parte dei casi lo fa nell'interesse economico della propria azienda, ma qualche volta può contare anche da dove viene la propria azienda.

L'intermodalità rappresenta per noi uno dei pilastri produttivi del sistema di trasporto. L'ho denominata 4.0 perché va molto di moda rispetto a quello che sono i processi industriali al giorno d'oggi, ma anche perché secondo me per aumentare la spinta sull'intermodalità, essa forse va reinterpretata. Cercherò di dare il mio contributo, facendo alcune aggiunte rispetto a quello che è stato detto.

La presentazione non è sull'azienda, ma su che cosa ha fatto l'azienda per l'intermodalità.

Nel 2007 noi eravamo al 90% sulla strada - che si parli di chilometri o di viaggi poco conta, l'ordine di grandezza è quello - al 6% sul treno e per il 4% utilizzavamo altri vettori.

Avevamo circa 1.000 trattori, 1.200 semirimorchi, con un rapporto di 1 a 2, e quindi anche il tipo di investimento e la competenza che c'erano all'interno dell'azienda era molto focalizzato sul trasporto su strada. Uno dei temi del cambiamento dell'intermodalità secondo me è anche un problema di professionalità, di know how e di conoscenza del settore, tutti aspetti che non sono banali.

Nel 2015 solo il 35% dei nostri viaggi sono fatti via strada. Il 55% oggi è sul treno, e per noi treno significa solo intermodale, con trailer, punto fondamentale, e il 10% è fatto da fornitori terzi.

I nostri trattori sono scesi a 500, però sono cresciuti di moltissimo i semirimorchi necessari per fare l'intermodale non accompagnato.

Il GPS su tutti i trattori per noi ha significato spostare il GPS su semirimorchio - investendo quindi sulla tecnologia, che è un punto importante - perché ai clienti interessa sapere dove è la loro merce, non dove è il mio camion. E questo secondo me è un altro tema importante nello sviluppo dell'intermodalità.

I nostri numeri lo scorso anno sono stati pari a circa 50 milioni di treni/chilometro per unità di carico. Ci consideriamo uno dei principali intermodalisti in Europa. Quindi, ringraziando per l'invito, penso che noi possiamo rappresentare qualcosa nella discussione.

Nel nostro modello di business la modalità di trasporto per noi è secondaria, scegliamo quella che è più strategica e che porta più vantaggio alla nostra azienda. Oggi possiamo testimoniare che l'intermodale può portare del vantaggio. Anche a un operatore economico, e al di là di tutti gli aspetti ambientali e sociali che abbiamo visto, e che sono i più cari all'amministrazione.

In sostanza noi gestiamo un ordine e poi decidiamo come produrlo. Anche in questo, secondo me, passa un po' del cambiamento, del possibile sviluppo di intermodalità. Normalmente gli operatori vengono visti come quelli che hanno all'interno, strada, rotaia, mare. Dividono

l'intermodalità piuttosto che la strada come un cluster commerciale.

Quindi c'è chi fa intermodalità e va a vendere al cliente l'intermodalità, e chi vende la strada.

Noi in realtà cerchiamo di vendere un trasporto per poi massimizzare l'utilizzo della modalità che per noi è più vantaggiosa, compatibilmente con i vincoli del cliente.

Questo normalmente permette di essere più agili e di poter spingere più velocemente verso la modalità che meglio interpreta le necessità del cliente, che in questo momento secondo me è l'intermodale.

Ovviamente noi siamo riusciti a fare questo spostamento perché ci sono delle ragioni abilitanti, in altre parole l'intermodale si è molto evoluto negli ultimi tempi, negli ultimi anni, e questo ci ha permesso di fare alcune cose che erano impensabili prima.

Innanzitutto, sensibilità verso i temi ambientali. Forse non è il tema numero uno, però soprattutto nei grandi gruppi industriali la sensibilità al tema ambientale, alla sostenibilità, e il dover inserire il risparmio di CO2 nel proprio bilancio sociale, inizia ad avere anche un valore economico con cui confrontare le modalità di trasporto.

Una maggiore sensibilità sicuramente aiuta perché sappiamo benissimo che, obiettivamente, al di là delle misurazioni, l'intermodale è sicuramente più green della strada.

L'altro importante elemento abilitante è l'affidabilità degli operatori ferroviari e la robustezza del sistema. Noi abbiamo visto crescere molto, soprattutto su corridoio - e quindi questo non vale dappertutto per ogni copertura geografica - la sensibilità dell'operatore ferroviario o dell'intermediatore dell'operazione ferroviaria verso il servizio al cliente, e abbiamo anche visto migliorare sostanzialmente l'affidabilità del trasporto, ad esempio con una diminuzione delle rotture di carico, ecc.

Questo è un elemento fondamentale perché alla fine bisogna convincere un cliente, oppure spiegarli che affidarlo sulla strada oppure sull'intermodale hanno la stessa robustezza di sistema, cosa non banale. Noi siamo riusciti a portare alcuni clienti non usuali sul treno, tipo l'automotive per la produzione. Capite bene però che se l'automotive per la produzione sale su un treno ha bisogno di garanzie rispetto al servizio, non solo in termini di puntualità, ma anche di affidabilità. Quindi anche dal punto di vista degli operatori serve una sensibilità diversa. Sono stato ferroviere e so che una volta si misurava la puntualità entro un certo tempo, il che è importante per dare la media, ma a me quello che interessa per gestire il rischio di caricare clienti non banali sul treno è la coda. Quindi avere la media di puntualità a due ore ma poi avere dei casi numerosi, che arrivano 10 ore dopo non va bene. Forse è meglio avere la media pari a un'ora di ritardo ma poi avere una coda molto corta. E questo conta moltissimo sulla flessibilità, sull'affidabilità e sull'interpretazione del ruolo e sulla sensibilità al mercato dal punto di vista dell'operatore ferroviario.

Questo si può ancora migliorare, però sicuramente è stato un elemento abilitante.

Sicuramente una parte importante la giocano gli investimenti sugli asset e sull'infrastruttura.

Noi abbiamo scelto una modalità proprio perché gestiamo l'ordine, non abbiamo cioè sposato l'intermodale, lo utilizziamo perché pensiamo che stia portando vantaggio rispetto a tutte le cose che ho detto. Però la mia azienda si è data una governance per cercare di gestire la modalità migliore in funzione del tempo. Quindi oggi esiste l'intermodale, però in futuro se non avessimo garanzie di intermodale potremmo ancora cambiare. Uno dei punti fondamentali è proprio la standardizzazione del servizio, ed in tal senso va interpretata la nostra scelta riguardo al mettere il semirimorchio, il trailer, e non la cassa, sull'intermodale.

Infatti questo ci permette, in termini di gestione di rischio della nostra azienda, di guardare all'intermodalità con più fiducia e con minore rischio, in quanto sappiamo che, se dovesse cambiare qualcosa, potremmo sempre tornare a mettere il rimorchio su strada.

Però oggi questa è una scelta penalizzata, perché non dappertutto i profili, le gallerie, le linee, permettono di muovere semirimorchi e alcune volte competiamo con operatori che

invece hanno le casse, scelta a nostro avviso non strategica ma sulla quale, dal punto di vista economico, sull'intermodale siamo perdenti; perciò sicuramente lo sviluppo delle infrastrutture, in particolare dei profili, è una cosa che permetterà di molto la crescita dell'intermodale.

Arcese oggi stesso potrebbe spostare di più da strada a rotaia, però in alcuni casi non può farlo, ed è una scelta che non posso mettere in discussione, perché è la migliore per gestire il rischio della mia azienda. E come noi, altri operatori sono in queste condizioni; quindi la parte degli investimenti è molto importante. Lo è anche per la lunghezza e i pesi dei treni. Perché questo porta competitività e quindi anche da questo punto di vista è importante.

In merito alle cose che ci siamo sentiti dire sulla Galleria di base del Brennero piuttosto che sul Gottardo, occorre continuare su questa strada. Devo dire però che, dal mio punto di vista, ci sono alcune operazioni infrastrutturali che potrebbero portare molto vantaggio con poca spesa. Uno dei temi secondo me per ridurre di gran lunga il passaggio dei veicoli sul Brennero è poter spingere l'intermodalità nel sud dell'Italia. Per farlo non servono investimenti faraonici o giganti come quelli della Galleria di base del Brennero o del Gottardo, basterebbe adattare velocemente il profilo di alcune linee, in particolare sull'Adriatica ma anche sulla Tirrenica. Sicuramente sono spese nettamente inferiori, però non sono in cima alla priorità. Quindi c'è anche un tema di discrasia di sensibilità tra quella che è l'agenda o la priorità dell'operatore economico, e quello che normalmente si sente affermare come punto di vista della politica rispetto ai punti cardine per spostare modalità strada/treno.

Poi c'è una parte d'interpretazione del ruolo, nella quale conta come l'azienda si pone sul mercato per guadagnare o no spostamento da strada a intermodalità. Questo per noi rappresenta il punto principale: la creazione di un network. Alla fine, se voglio raggiungere la massa e servire un cliente, soprattutto le grandi multinazionali che sono i grandi caricatori, la soluzione intermodale deve essere non solo robusta e affidabile, ma anche sufficientemente capillare. Da questo punto di vista alcuni grandi operatori da soli possono fare di più e meglio per spostare l'intermodalità piuttosto che alcuni piccoli operatori.

Uno dei messaggi che voglio passarvi è che trasferire le merci da strada a rotaia non è semplicemente comprare un semirimorchio, una cassa, e metterla sul treno. Ce ne sono tantissimi di treni public, su cui si può fare questa operazione. Il vero problema è che non si aggrediscono nuovi clienti, nuovi settori, perché non si ha sufficiente affidabilità, un sistema di scala, un network sufficiente. Quindi anche da questo punto di vista la scelta dell'interlocutore con cui discutere le modalità di spostamento treno-ferrovia o l'agenda delle necessità ha un valore, in particolare in Italia.

L'altro punto per me è break the rules, nel senso che bisogna provare ad osare nella gestione dell'intermodale. Oggi l'intermodale è molto più affidabile verso il cliente di quanto si pensi. Sta anche a noi, come operatori logistici o operatori ferroviari, spiegarlo al cliente e provare, trovare soluzioni assieme sull'affidabilità. In questo modo siamo riusciti a convincere, ad esempio, il nostro principale cliente, che è un cliente tedesco/americano che si chiama Ford Motor Company. Ford Motor Company è stata la prima in Europa ad accettare di spostare le proprie merci dalla strada alla ferrovia con l'utilizzo dell'intermodale, su un processo critico come quello dell'alimentazione della fabbrica per il montaggio delle vetture. Dal loro punto di vista il rischio di fermata vale tantissimi soldi. Questo era un tabù fino a qualche anno fa. Lavorando non su tutti i treni, ovviamente, ma sui treni e sugli operatori ferroviari in maniera diversa, siamo riusciti a fare questo. Questo è un programma che è iniziato circa cinque anni fa, e oggi posso dire che la maggior parte dei flussi dall'Italia alla Germania di questo cliente sono intermodali.

Assieme a questo, però, secondo me rimangono i temi della robustezza e solidità dell'intermodalità anche nel lungo termine.

Come azienda, dal momento che ci crediamo, ci siamo creati una governance per avere l'intermodalità come asse portante della nostra modalità di produzione; però naturalmente

dobbiamo pensare alla nostra gestione del rischio, e quindi abbiamo fatto scelte strategiche per i semirimorchio e per altre ragioni. In confronto ad altri operatori, per esempio, non abbiamo dismesso la parte di camion, proprio perché pensiamo che in questo ci possa essere un valore per la governance del futuro e per la gestione del rischio.

Oggi però il 55% delle merci trasportate da noi viaggiano su treno. Questi secondo me sono i punti principali su cui fare attenzione e su cui lavorare come operatore economico che trasporta, per mantenere o far crescere l'intermodalità. Il primo è la competitività nel tempo. Questa per me è fondamentale, è il driver che guida le mie scelte. Ci sono diversi trends all'orizzonte. In questo momento la competitività dell'intermodale è sicuramente attaccata dal basso valore del prezzo del carburante. Questo fattore ha cambiato moltissime linee e le dinamiche su moltissime linee, ed è una cosa che operatori ferroviari, piuttosto che intermediatori terminal ecc. devono tenere presente. Quindi, anche da questo punto di vista, ci vuole un'alta sensibilità al mercato, in quanto sicuramente non è la politica dell'intermodalità che può influenzare il prezzo del barile oggi. Sono piuttosto scenari macroeconomici diversi che lo influenzano, però non si può decontestualizzarlo. Pertanto, quando l'operatore di rete chiede tutti gli anni all'operatore ferroviario l'adeguamento Istat della corrente su logiche che arrivano da 50 anni fa, deve tenere presente che questa richiesta ha degli impatti, e quindi forse deve ripensare anche al suo meccanismo di costo, alle sue basi dei costi e a come dare una mano perché l'intermodalità continui a funzionare.

Mi soffermo ancora velocemente su due punti prima di concludere. Il primo è quello dell'integrazione multimodale. In particolare, secondo me, uno degli aspetti di tipo sociale non riguarda solo lo spostamento dalla strada alla ferrovia, ma anche l'ultimo miglio fatto con tecnologie nuove come il GPS, di cui abbiamo già parlato. Un punto importantissimo inoltre è la visibilità end to end e track and trace; ormai i clienti chiedono tutti la visibilità sulle merci. Da questo punto di vista il comparto ferroviario rispetto ad altri è ancora indietro nell'integrazione dei processi, dei sistemi e delle informazioni che possono essere gestite. I miei semirimorchi e i miei trattori hanno il GPS che dà ogni 5 minuti la posizione, dall'operatore ferroviario non ricevo lo stesso tipo di qualità di informazione.

La capacità e la flessibilità operativa dei terminali secondo me è fondamentale. Esistono molti casi in cui ci sono delle limitazioni. Per esempio in Germania, dove l'operatività non è semplicemente legata al mercato ma anche a questioni del lavoro locale, come le festività e le chiusure. Questo secondo me è un punto che porta limitazioni alla possibilità di sviluppare l'intermodale, proprio nei giorni in cui potrebbe viaggiare il treno, e non dovrebbero viaggiare le merci sulla strada. Quindi anche i terminali secondo me devono ragionare più in ottica pro cliente e meno in ottica "mandato politico" di chi li gestisce.

L'ultimo punto, l'ho già toccato. È lo sviluppo delle infrastrutture in sud Italia e in sud Europa perché gran parte dello spostamento modale si gioca sull'allungamento delle tratte e soprattutto della vicinanza ai luoghi dove c'è il carico. Questi per me erano i punti fondamentali, era la visione dell'operatore logistico per lo sviluppo dell'intermodalità.

CHRISTOPH BÜCHNER *Vice responsabile marketing Kombiverkehr*

L'ESPERIENZA DEL TRASPORTO INTERMODALE DI UN OPERATORE GLOBALE

Nella mia vita il traffico merci transalpino è come un filo conduttore. Già ai tempi dell'università ho studiato in modo approfondito l'argomento e partecipato a una gita nelle regioni alpine. Più tardi ho addirittura scritto una tesi sulle "Prospettive del trasporto combinato analizzate sulla base del traffico transalpino". Grazie ad uno stage, infine, ho avuto l'opportunità di iniziare a lavorare nel settore del trasporto combinato nel quale lavoro ormai da oltre 15 anni.

In occasione di questo convegno ho il piacere di condividere con voi le mie esperienze nel settore del traffico transalpino sull'asse del Brennero dal punto di vista di un'impresa operante nel trasporto combinato intermodale. Innanzitutto vorrei darvi alcune informazioni sulla ditta "Kombiverkehr". La Kombiverkehr è stata fondata a Francoforte nel 1969 come società in accomandita semplice; i soci di una società di questo genere hanno pari diritti e coinvolgono 230 imprese di spedizione e di logistica nonché le ferrovie dello Stato tedesche DB AG (DB cargo) che detiene il 50%. I nostri servizi si rivolgono esclusivamente alle imprese di spedizione e di logistica, limitandosi esclusivamente ai trasporti da un centro intermodale all'altro ed escludendo, dunque, il percorso precedente e successivo; i relativi trasporti vengono curati dai nostri clienti per conto proprio.

Alcuni dati interessanti: attualmente a settimana offriamo circa 700 treni diretti e "navetta", nazionali e internazionali. La nostra società gestisce, grazie a numerosi convogli di treni, circa 170 trasporti al giorno in tutta Europa; disponendo di un cosiddetto sistema a Gateway, ipoteticamente possiamo offrire ai nostri clienti circa 15.000 relazioni dirette in tutta l'Europa. Nel 2015 abbiamo trasferito l'equivalente di circa 978.000 spedizioni su gomma dalla strada alla rotaia e auspichiamo, quest'anno, di superare nuovamente il milione.

La nostra rete di relazioni in Europa ormai è talmente fitta da non poterla quasi più raffigurare sulla cartina geografica. Tuttavia, consultando il nostro sito kombiverkehr.de si possono fare delle ricerche sulle singole offerte in modo molto semplice. E' già più facile invece rappresentare una panoramica delle nostre offerte per l'Europa meridionale. Il traffico di transito nelle Alpi è molto importante per la Kombiverkehr, poiché il 51% di tutti i trasporti internazionali si svolgono in forma di trasporto combinato tra la Germania e l'Italia. Nei trasporti tra la Germania e l'Italia sfruttiamo in tutto quattro diverse arterie: il passaggio più importante è il Brennero, però anche i Tauri; in Svizzera attualmente abbiamo offerte per il Gottardo e il Lötschberg.

Attualmente, la nostra offerta comprende 154 treni programmati a settimana che attraversano il passo del Brennero. Ne ho giusto sentiti un paio prima; credo che 1 o 2 treni che prima sono transitati fossero i nostril (ndr: la sede del convegno era in prossimità della linea ferroviaria). Una parte dell'inquinamento acustico, lo devo ammettere, lo produciamo anche noi. Ci sono però altre cose da dire sul tema del rumore. In Italia, passando per i nostri Gateway-Terminals, offriamo la possibilità di portare i vagoni con il carico fino in sud Italia e addirittura in Grecia e in Turchia via traghetto.

Nei 47 anni di attività della Kombiverkehr non sono mai state gestite più spedizioni internazionali di quante ne abbiamo avute nel 2015. L'anno scorso è stato di nuovo un anno da record. Con oltre 776.000 spedizioni, per la prima volta siamo riusciti a superare i risultati precedenti alla crisi economica del 2008; di questi circa 780.000 trasporti, 220.000 sono passati sull'asse del Brennero. Il volume di traffico sull'asse Germania-Italia si era sviluppato positivamente fino alla crisi economica mondiale del 2008; il dinamismo degli anni precedenti alla crisi in questi ultimi anni, tuttavia, si è un po' affievolito; ciò nonostante si nota un chiaro trend in aumento per quanto riguarda il traffico sul Brennero. Questo per quanto riguarda la situazione attuale.

Volgiamo ora lo sguardo al futuro. Come prevediamo che si sviluppi il traffico nei prossimi anni fino alla messa in esercizio della Galleria di Base del Brennero? Se le condizioni generali restano invariate, prevediamo un aumento annuo del 2%-3% e se le condizioni economiche fossero particolarmente favorevoli potrebbe essere anche un po' di più, dal 5% al 6%. Cosa si intende per condizioni generali stabili? Le condizioni generali stabili implicano un potenziamento dell'infrastruttura calibrato in base alle esigenze, all'interno del paese e all'estero, ivi inclusi tanto i centri intermodali quanto le linee ferroviarie; per queste ultime - come già molti degli oratori precedenti hanno accennato - è necessario che il profilo minimo sia il P400 che permette di caricare semirimorchi alti 4m. Per quanto riguarda questo argomento, vi farò un esempio più avanti.

Da questo conseguono prezzi di tracciato adatti al mercato. Ad esempio, le misure previste in Svizzera dopo il completamento delle ferrovie di pianura nel 2020, come ad esempio l'aumento delle tariffe di tracciato e la contemporanea riduzione degli incentivi per la promozione del trasporto combinato sono chiaramente controproducenti per lo sviluppo in termini di volumi. Noi, in ogni caso, seguiremo molto attentamente questi sviluppi e auspichiamo che sull'asse del Brennero, dopo la messa in esercizio della galleria di base, non si commettano gli stessi errori della Svizzera.

Tra le condizioni generali, è importante anche una sostenibile e buona qualità del servizio ferroviario. In questi ultimi anni siamo riusciti, anche grazie al sostegno dei due progetti europei "Bravo" e "Cream", ad aumentare in modo significativo la qualità del servizio ferroviario. Purtroppo siamo ancora un po' lontani dall'obiettivo perseguito - un tasso di puntualità del 90% - ma il signor Schmittner nella sua presentazione spiegherà in dettaglio quali provvedimenti le imprese di trasporto ferroviario intendano attuare per migliorare significativamente la qualità in futuro.

Un altro punto è il mantenimento di condizioni generali costanti per il trasporto ferroviario; parola chiave: incentivi per il trasporto combinato in Austria. Per quanto riguarda questo aspetto, si deve garantire che eventuali adeguamenti non equilibrati degli incentivi comportino incertezze in termini di pianificazione dei trasporti su rotaia.

Un secondo punto è il mantenimento delle misure e dei pesi, parola chiave: prevista modifica della Direttiva UE 96/53 e l'eventuale approvazione generale dei cosiddetti gigaliner. Sull'argomento la Kombiverkehr assieme alla capogruppo UIRR ha già preso una chiara posizione che non vorrei quindi approfondire in questa sede.

In definitiva, è necessario che ci sia la par condicio tra i due vettori di trasporto strada e rotaia. A tal riguardo vorrei evidenziare il tema dell'inquinamento acustico già menzionato più volte. Mi rendo conto che in questo momento sta assumendo una posizione un po' provocatoria: tutte le attività di risanamento acustico dei carri ferroviari nonché gli altri provvedimenti per l'abbattimento delle emissioni acustiche sulle linee di nuova costruzione hanno sempre condotto a maggiori costi a carico del traffico ferroviario; questa circostanza naturalmente non ha facilitato la situazione in termini di concorrenzialità rispetto alla strada.

Io stesso vivo vicino ad una linea ferroviaria percorsa dai nostri stessi treni. Pertanto, anch'io devo sopportarne il rumore. Tuttavia, devo dire, che preferisco di gran lunga il rumore della ferrovia rispetto a quello dell'autostrada, che è lontana oltre un chilometro e che però di tanto in tanto sento, in particolare quando le condizioni meteorologiche sono sfavorevoli. Per questa ragione è necessario valutare molto attentamente se delle misure unilaterali stiano distorcendo la par condicio tra i vettori di trasporto.

Infine, come già annunciato, vorrei fare alcuni esempi su come migliorare le condizioni generali a favore del trasporto merci su rotaia. Ne abbiamo già parlato: aumento della sagoma limite. In svariati corridoi europei, questi provvedimenti costruttivi hanno davvero avuto degli effetti positivi per quanto riguarda i successivi sviluppi. Il corridoio del Brennero ne è un esempio tangibile. In seguito all'allargamento del profilo nel 1999, in otto anni la quantità di merci trasportate è "solo raddoppiata", mentre dopo l'introduzione del P400 sulla tratta, in otto anni il numero di semirimorchi trasportati è aumentato di sei volte.

Per quanto riguarda il trasporto combinato, la quota di semirimorchi trasportata sulla linea del Brennero è quasi del 50%; ciò dimostra quanto sia importante questa tratta per il trasporto combinato e quanto sia importante per i trasporti la relativa sagoma limite. Sulla linea del Lötschberg, attraverso la Svizzera, già dopo pochi anni dalla messa in esercizio della galleria di base tutte le tracce P400 erano prenotate; ciò implica che non era più possibile incrementare il numero di treni.

Un altro esempio relativo all'asse del Brennero: nel 2014, l'aumento delle tonnellate trasportabili

in direzione nord-sud a 1600t, tutt'ora in vigore, con una lunghezza dei treni di 540m, grazie ad un incremento del carico utile ha comportato un miglioramento della produttività. All'inizio del 2015 è stato poi eseguito l'adeguamento dell'asse sud-nord portando il peso alle attuali 1500t che ci permettono oggi di far transitare coppie di treni - utilizzando comunque convogli fissi.

Per quanto riguarda la situazione dei terminal sull'asse del Brennero vorrei essere molto sintetico poiché successivamente il signor Müller approfondirà l'argomento. In passato in Germania i terminal sono stati ampliati svariate volte. Tuttavia, molti terminal hanno raggiunto il loro limite di capacità. Inoltre, non sono disponibili sufficienti aree di stoccaggio e binari morti; questa circostanza causa problemi nella pianificazione degli slot.

Se nei prossimi anni e, soprattutto, dopo l'ultimazione della Galleria di Base del Brennero vogliamo che la crescita continui, è urgentemente necessario aumentare le capacità dei terminal su entrambi i lati delle Alpi. Devono essere eliminati i colli di bottiglia in Italia, nella stazione di Verona. Devono essere create nuove capacità nei terminal affinché possano transitare nuovi treni. L'attuale situazione critica dei terminal ha già avuto impatti negativi relativamente a tracce per le quali avevamo presentato richiesta. Per questa ragione è in ogni caso necessario potenziare l'infrastruttura a Verona in vista della galleria di base, sapendo che quando si tratta di misure di potenziamento infrastrutturale i tempi tecnici propedeutici sono molto lunghi.

In sintesi: se in futuro non saremo in grado di offrire ai nostri clienti i servizi desiderati a prezzi concorrenziali - e per fare questo bisogna creare le predette condizioni quadro - i clienti cercheranno altre soluzioni per i trasporti e nel peggiore dei casi la loro scelta cadrà di nuovo sul trasporto stradale.

HARALD SCHMITTNER *Amministratore delegato Rail Traction Company S.p.A.*

COMPLESSITÀ E PROSPETTIVE PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI SULL'ASSE DEL BRENNERO

La società che rappresento è una società bolzanina posseduta al 95% dalla società STR, che da parte sua è posseduta al 100% da una società ben nota in Trentino, ossia la A22. Ciò testimonia l'interconnessione tra strada e ferrovia, che è il presupposto per la gestione comune del green corridor del Brennero, progetto di importanza europea.

Siamo partiti nel 2000, abbiamo attivato i primi trasporti nel 2001 con grandissimi ostacoli, anche di natura tecnica all'inizio, che siamo riusciti a ridurre man mano, aumentando la nostra esperienza ferroviaria per arrivare al 2005 quando, per la prima volta, siamo stati in grado di rendere interoperabili i nostri treni inserendo macchine interoperabili che potevano viaggiare sia in Austria, che in Germania, ma anche in Italia, senza interscambi di locomotive al Brennero. Fino a quel momento tutti i treni dovevano fermarsi al Brennero per sganciare le locomotive, che poi dovevano essere trasportate nuovamente sulle reti nazionali dove potevano autoalimentarsi con la propria corrente.

Questo problema è stato eliminato, non solo da noi, bensì anche dai nostri competitori, facendo in modo soprattutto che la stazione di Brennero possa oggi gestire molti più treni che in passato. Abbiamo altresì ridotto i tempi di percorrenza, evitando o riducendo molti problemi.

Nel 2007 abbiamo attivato il Corridoio dei Tauri, cioè Monaco, Tarvisio, Trieste, con esperienze molto buone. Lo abbiamo fatto perché avevamo notato che molti traffici, per mancanza di offerte sul Tarvisio, si erano spostati sulla Brennero; quindi è avvenuta una ripartizione di traffici con un conseguente alleggerimento del volume di trasporto sul Brennero.

Nel 2007 eravamo a Cervignano, dove tuttavia abbiamo perso molti soldi e trasportato poche merci, ma nel 2009 siamo tornati su Trieste e da quel momento in poi abbiamo fatto viaggiare molti treni e conseguito grandi successi.

Dal 2014 abbiamo compiuto un altro passo verso l'interoperabilità, inserendo sulle nostre tratte - e siamo stati la prima azienda a farlo - macchinisti interoperabili.

Questo significa che i macchinisti possono condurre il treno sia in Italia che in Austria. Sembra strano, ma nel settore ferroviario è normale che non esista un'unica lingua di trasporto. Nel mondo aereo è normale utilizzare l'inglese, nel settore ferroviario no.

Immaginatevi un camion che debba fermarsi al Brennero perché il camionista non sa il tedesco. Sarebbe ridicolo, ma nel settore ferroviario è ancora così.

La nostra flotta nel frattempo è stata trasformata in una flotta interoperabile; rimangono soltanto poche macchine nella nostra flotta che non sono interoperabili e stiamo lavorando anche su questo, pur non essendo una cosa facile, in quanto una locomotiva moderna oggi costa tra i 4 milioni ed i 4,5 milioni. Potete immaginarvi che i tempi di ammortamento sono pari a 30 anni e quindi acquistare o gestire la flotta locomotive risulta molto impegnativo economicamente parlando.

Dagli inizi dell'attività abbiamo avuto un costante aumento dei traffici fino all'anno 2008-2009, quando la crisi mondiale ha colpito anche noi. Ma da quell'anno in poi ci siamo ripresi, e nel 2014 abbiamo raggiunto il primo record dopo il 2008. Anche il 2015 è stato un anno favorevole per noi, perché per la prima volta abbiamo aumentato di nuovo i trasporti intermodali sul Brennero, cosa che però non si evince da questo grafico, in quanto l'aumento dei trasporti sulla tratta del Tarvisio ha compensato la stagnazione sul Brennero.

I vari segmenti delle colonne rappresentano il trasporto combinato (blu scuro), ed i trasporti tradizionali (azzurri), ovvero quelli in cui la merce viene caricata direttamente sui vagoni senza la gru. Infine abbiamo i cosiddetti treni "spot", che corrispondono alla parte arancione e che sono treni diversi da treni regolari.

Questa invece è una statistica molto interessante; purtroppo si ferma al 2010; è ripresa dalla relazione annuale del Land Tirolo, nella quale è stato operato un confronto tra i vari valichi o tra i vari corridoi alpini. Sulla parte sinistra si vedono i flussi, gli sviluppi stradali, e sulla parte destra gli sviluppi ferroviari.

Se ci concentriamo sulla linea del Brennero, vediamo che fino al 2010 abbiamo avuto cali del trasporto stradale ed aumenti invece del ferroviario.

Questo è molto importante, perché dopo il 2010, e soprattutto dopo il 2013, per effetto anche dello sviluppo del calo dei prezzi del carburante, si è invertito lo sviluppo.

Per quanto riguarda gli ostacoli, uno com'è noto è rappresentato dal passo del Brennero. Attraverso il Brennero, infatti, possiamo trasportare 1.560 tonnellate di merci, ma con l'ausilio di tre locomotive, due di trazione ed una di spinta.

Tre locomotive moltiplicate per 4 milioni significa utilizzare 12 milioni per trasportare un treno sul Brennero. Sul versante opposto, da sud, dobbiamo utilizzare due ulteriori locomotive per portare il treno che coincide con quello proveniente da nord. Quindi cinque locomotive moltiplicate per 4 milioni fa 20 milioni utilizzati per trasportare due treni sulla brevissima tratta tra Bolzano e Kufstein. Quindi se qualcuno mi chiedesse seriamente se serve la Galleria di Base del Brennero, la mia risposta sarebbe ovviamente "sì".

Questa è stata la situazione fino a giugno 2014. Da luglio 2014 siamo riusciti, sulla rete RFI, ad aumentare la massa rimorchiabile da 1.200 tonnellate a 1.500 tonnellate, sempre utilizzando due macchine.

Questo ha comportato l'aumento del numero di treni trasportati dal 2014 al 2015, ed ha aiutato molto a rafforzare e far diventare i nostri prodotti più appetibili per il mercato.

Esistono però anche altri ostacoli.

Prima di entrare in dettaglio vi faccio un esempio molto semplice: tutti quanti ricordiamo che negli anni '70 o anche '80, quando si importava un'autovettura dalla Germania in Italia, la macchina doveva essere omologata in Italia. Significava, per esempio, che anche in Italia

dovevamo avere le frecce laterali, non bastavano quelle frontali e quelle posteriori.

Nel settore stradale queste questioni oggi sono superate.

Nel settore ferroviario invece c'è una gran quantità di legislazioni, norme, regole ma anche applicazioni talmente differenti che dobbiamo parlare di un'Europa assolutamente non unificata. In questa diapositiva ho elencato alcuni esempi, tra cui il fatto che esiste una totale incompatibilità tra i due sistemi di sicurezza montati a bordo di una locomotiva. A livello europeo è stato ideato il cosiddetto ETCS che dovrebbe essere il sistema europeo di sicurezza ferroviaria. L'idea è molto bella, purtroppo attualmente esistono già sei o sette livelli diversi, rispetto ai quali ogni Stato aggiunge delle specifiche nazionali. In totale contraddizione, quindi, con l'idea iniziale di costruire un sistema unificato e standardizzato. A questo problema si aggiunge il fatto che questo ETCS non combacia con il sistema SCMT obbligatorio in Italia. Quindi negli anni 2006-2007-2008 abbiamo dovuto montare sulle nostre macchine, sostenendo costi di oltre 200.000 euro a macchina, il sistema SCMT; adesso, per rispettare le norme vigenti sulla tratta austriaca, dobbiamo montare l'altro sistema che si chiama ETCS, spendendo ulteriori 150.000 euro a macchina.

Se poi ci chiediamo ancora perché la ferrovia non può competere con la strada questa è una delle tante spiegazioni.

Il primo problema che però abbiamo attualmente è sicuramente il calo del prezzo del carburante. Non solo in Italia, ma soprattutto in Germania e in Austria, il prezzo del carburante è sceso del 30%. Sulla tratta Colonia-Verona, ad esempio, che è la nostra tratta principale dei trasporti combinati, per un trasporto stradale - per via dei prezzi attuali del carburante - si risparmiano circa 100 euro. Considerando che su un treno combinato vengono trasportate tra le 25 e le 28 unità di carico, la differenza di prezzo gomma-ferro corrisponde a circa 2.000 euro. E' ovvio che a queste condizioni le imprese ferroviarie non possono competere con la strada.

Abbiamo molti altri ostacoli in realtà, di cui ho elencato solo i più importanti. Il più critico, secondo me, è la mancanza di standardizzazione su tutti i livelli normativi, perché anche la normativa europea non viene applicata e rispettata in tutti gli Stati membri.

Ci sono poi altre "invenzioni" nazionali, ma su questa slide ho elencato solo quelle italiane, per esempio il controllo del carico di un treno che ha fatto più di 750 chilometri, un'invenzione puramente italiana, che ci obbliga a controllare ogni treno al Brennero o presso altri punti di fermo del treno, comportando una sosta di almeno mezz'ora affinché questi controlli vengano veramente effettuati.

Per superare questi ostacoli un grande salto di qualità sarà ovviamente la realizzazione della Galleria di Base del Brennero e delle linee di accesso, che sono altrettanto importanti. Dietro c'è un intenso lavoro svolto sia dalla società BBT SE sia da RFI. Un mese fa, alla Brenner Corridor Plattform, RFI ha annunciato di aver già inserito nel programma di finanziamento la tratta Fortezza-Ponte Gardena. Questo è molto importante per noi in termini di riduzione delle pendenze, per poter ottimizzare i nostri prodotti.

Il sistema ETCS deve essere applicato così come è stata ideato, senza neanche una specifica nazionale. Questo è fondamentale, perché ogni piccola modifica comporterà per noi imprese ferroviarie l'investimento di tanti soldi.

E poi, ovviamente, nessuna galleria del mondo può portare nuovi traffici. O il sistema ferroviario, che è un sistema a catena, è pensato fino in fondo, o altrimenti non funziona e allora la Galleria di Base non può essere definita un investimento finale.

Questo significa che non solo le tratte fino ai terminali devono essere di altissima qualità, ma anche le strutture terminalistiche devono essere in grado di accogliere tutti i treni con i nuovi presupposti, fra cui la massa rimorchiata, la lunghezza del treno e la sagoma. La sagoma non è più un problema perché sulle linee centrali del nord Italia è già sul PC80 (in Germania si chiama PCP400). Al contrario, l'estensione a 750 metri di lunghezza di treno rappresenta ancora un

problema molto importante perché se si portano i treni fino a Verona ma poi si devono spezzare in due, questo non rappresenta affatto la modernizzazione del sistema ferroviario. Quindi è implicito che la struttura terminalistica si deve adeguare a queste nuove richieste/domande.

Molto importante è anche l'elettificazione dell'ultimo miglio. Questo aspetto non è banale, perché la manovra significa, a prescindere dal costo che si aggiunge al prodotto ferroviario, anche un'interruzione del percorso ferroviario. Ogni treno commerciale, infatti, deve essere fermato prima dell'entrata del terminal, poi deve essere sganciata la locomotiva elettrica, va agganciato un mezzo termico, ed infine va effettuato un cambio della squadra di macchinisti, per portare la locomotiva per gli ultimi 400-500 metri dentro il terminale. A Trento Roncafort, per esempio, l'impianto ferroviario è completamente elettrificato. Qui l'impresa ferroviaria che porta il treno commerciale con la macchina elettrica può autogestire anche la manovra con l'eliminazione delle problematiche sopra citate. Inoltre l'elettificazione degli impianti terminalistici non costa miliardi di euro, viceversa con interventi economicamente molto contenuti si possono raggiungere ottimi risultati.

Per quanto riguarda le regole e le norme abbiamo una vasta scelta di interpretazioni a livello sia nazionale che regionale, che contraddicono lo spirito dell'unificazione europea. Bisognerebbe dunque raggiungere assolutamente una standardizzazione dei regolamenti. Dobbiamo convincerci che se un treno vuole essere competitivo con la strada, il macchinista che sale a bordo di un treno a Verona deve poter andare fino a Colonia, fino a Berlino e persino fino in Norvegia senza che si scambino le locomotive, l'equipaggio o le modalità di condotta, come già oggi avviene nel settore stradale.

Faccio un'ultima riflessione prima di concludere: il Quadrante Europa, che è il numero uno degli interporti europei, è privo di binari nel raccordo di arrivo e partenza; questo è un aspetto cruciale per il trasporto ferroviario, perché un treno che arriva a Verona non può entrare direttamente nel terminale bensì deve, a causa delle manovre, essere gestito prima. Pertanto, più aumenta la capacità di questi raccordi, e più treni possono essere gestiti anche dal terminale.

Infine esiste la problematica a cui ho accennato prima, che consiste nel fatto che tutti i binari a Quadrante Europa sono limitati a 550 metri di lunghezza. Questo rappresenterà un forte problema nel 2026, anzi addirittura molto prima, dato che nel programma di investimento di RFI è previsto che entro l'anno 2017 tutti i treni attraverso la linea del Brennero potranno viaggiare con modulo di 750 metri. Nell'area veronese, che è il punto di riferimento più importante del nostro business, quello dei traffici provenienti dal nord, ad oggi esiste il Quadrante Europa. Esiste poi una piccola realtà, collocata a sinistra di Quadrante Europa, che è Sommacampagna, ma in questo caso si tratta di un terminale molto contenuto, con soli 4 binari, peraltro difficile da raggiungere. Gli altri terminali qui elencati sono molto distanti dalla destinazione richiesta dai clienti. Possiamo costruire terminali dove vogliamo, ma se poi il cliente non ci segue allora l'investimento è sbagliato. Perciò a mio parere, e considerando le richieste del mercato, servono assolutamente ulteriori infrastrutture terminalistiche in un raggio di 20 chilometri da Verona. Proprio in questa zona avremmo anche la possibilità di costruire un nuovo terminale perché la nostra casa madre STR ha già acquistato 70 ettari di terreno ad Isola della Scala, che sono già stati inseriti nel piano d'area regionale. Quindi si potrebbe partire con la realizzazione di questo terminale, aggiungendo un'importante infrastruttura terminalistica a quella già esistente di Quadrante Europa.

DOMENICO MICELI *Dirigente Divisione Cargo Trenitalia*

LE AZIONI DI TRENITALIA PER LA PROMOZIONE DELL'INTERMODALITÀ

Nel ringraziare per l'invito, porto i saluti del nuovo Direttore della Divisione Cargo, ingegner

Botti, che ha assunto questo incarico dal 1° di Aprile, in un momento estremamente delicato della vita della Divisione Cargo di Trenitalia e di tutte le attività di natura merci che gravitano nell'ambito del Gruppo Ferrovie dello Stato. Mi è doveroso, se permettete in questa occasione pubblica, esprimere a livello personale un ringraziamento al dott. Castaldo che fino al 31 del mese di marzo ha guidato la Divisione Cargo per nove anni, in un periodo estremamente turbolento: eravamo in condizioni veramente di grande difficoltà finanziaria ed operativa, e in questi nove anni con la guida del dott. Castaldo abbiamo raggiunto risultati che poi negli ultimi tempi sono stati in parte sminuiti dalla concomitanza della crisi economica, e in parte dal non raggiungimento di alcuni obiettivi, in particolare quelli legati ai rapporti con i precedenti governi. Parlo di "precedenti governi" perché oggi notiamo finalmente da parte governativa un'attenzione molto profonda per quello che è il settore merci. Il ragionamento è molto semplice: sull'alta velocità abbiamo fatto un lavoro significativo, abbiamo unito l'Italia, qualcuno la chiama la metropolitana d'Italia. I colleghi di RFI hanno ideato un sistema di segnalamento - mi permetto di parlare per conto di RFI - che se non sbaglio l'altro ieri è stato dichiarato dai giapponesi il miglior sistema di segnalamento al mondo. Gli stessi giapponesi si sono adeguati.

Permettetemi anche di dire cose che non si sanno ma che è giusto che si sappiano.

In Italia abbiamo ponti silenziosi, ponti strallati, ferroviari, che non esistono da nessun'altra parte del mondo, quindi dietro a tutto c'è un grande progetto. Quel progetto è stato compiuto, ora è arrivato il momento di parlare di merci.

Mi risulterebbe facile in questo momento dire in che direzione vanno le merci del gruppo Ferrovie dello Stato, ma allo stesso tempo è doveroso da parte mia fermarmi perché l'ing. Botti, uomo di grande metodo e di grande capacità dimostrata in precedenti esperienze, ha un incarico che non è assolutamente facile. Questo incarico dovrebbe portare alla conclusione di quella fase storica in cui un'impresa monopolistica, nella quale del cliente poco si parlava o attorno al quale poco si ragionava, deve adesso entrare in una logica di piena concorrenza con gli amici, non solo con Rail Trtraction Company, ma anche con tutte le imprese ferroviarie che ci sono sul territorio italiano, in una logica di sostanziale coinvolgimento con la clientela. Colgo però quella osservazione di chi mi ha preceduto, sul fatto che nel mondo industriale, particolarmente in alcuni settori merceologici, la sensibilità che ha l'Unione Europea, e che hanno le popolazioni, sta maturando in scelte a favore della ferrovia che stanno portando una maggior attenzione verso la sostenibilità del trasporto in genere, e la logistica in particolare. Perché un conto è parlare di trasporto, un conto è parlare di logistica.

La logistica necessita di un coinvolgimento di tutto il processo, in cui la parte ferroviaria è semplicemente una fase. Ma è una fase in cui Mercitalia, la società che sta nascendo come raggruppamento delle attività ferroviarie, crede nel modo più deciso. I numeri parlano chiaro: la comunità Europea ci chiede di evitare trasporti inutili, ci invita con messaggi molto marcati, (Avoid - Shift - Improve) a trovare soluzioni diverse. Tutto questo porta a un recupero dei costi indiretti, laddove la mancanza di un'attenzione alle varie modalità di trasporto porta questi costi a livelli di estrema onerosità. Alcuni numeri possono indicarvi qual è la realtà dell'impatto della strada rispetto alla ferrovia.

La ferrovia pur tuttavia ha bisogno della strada, perché se parliamo di intermodalità non possiamo non parlare di strada. Oggi sul mercato internazionale ci sono dei posizionamenti estremamente variabili. L'Italia, in materia di ferrovia, ha un mercato potenziale estremamente ampio. Un mercato che ha bisogno di superare anche determinate condizioni e determinati vincoli.

Bisogna fare attenzione a non pensare che i regolamenti siano il futuro della ferrovia. Il regolamento deve servire ad avere una ferrovia sicura, non fuori mercato. L'aspettativa che abbiamo in termini di crescita della società Mercitalia, è che si instauri un rapporto non tanto con

RFI, con la quale colloquiamo, - e non è un caso che l'ing. Botti venga da RFI - ma in particolare con ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie). Il rischio che potremmo correre, infatti, è quello di avere tutto il mondo ferroviario proceduralizzato, ma poi di non riuscire a fare nemmeno un treno.

Questo è un timore ricorrente che abbiamo. Come ci si muove allora, quali sono le strategie? La politica è messa di fronte ad alcune scelte. Qualche volta la politica muove da un ragionamento come quello che è stato fatto in Svizzera, cioè: tassare l'utilizzo delle autostrade per incassare una quantità di finanziamenti tali da permettere di realizzare opere importanti e via di seguito. In realtà, come sempre, la logica vuole che le soluzioni stiano a metà.

Indubbiamente ci sono degli oneri che oggi non vengono supportati se non marginalmente da chi opera nel mondo della strada, ma allo stesso modo ciò accade nel mondo della ferrovia. Noi crediamo che ci siano delle strade diverse, che portano comunque a vantaggi ambientali, a un incremento del livello della sicurezza, a risparmi energetici, a valorizzazione di sinergie. Sono cose che diciamo in tutti i convegni ma per le quali dobbiamo anche fare dei passi avanti.

Allora Trenitalia oggi, domani Mercitalia, come vogliono muoversi? Con una presenza internazionale.

Non è casuale che Trenitalia dal 7 di agosto del 2015 sia titolare di una licenza in Austria. Non vogliamo fare concorrenza ai nostri colleghi di TX Logistik, società partecipata al 100% da Trenitalia, ma vogliamo orientarci, attraverso l'Austria, verso mercati nuovi, estremamente interessanti, che guardano per esempio al transito del Tarvisio verso la Cecoslovacchia, o verso la Polonia.

Parlando di potenziamento e di promozione del trasporto intermodale, qualcuno prima di me ha detto che sul totale dei semirimorchi in circolazione sull'asse del Brennero solo il 7,5% dei semirimorchi è idoneo al trasporto intermodale. Questo rappresenta un vincolo. Io non conosco imprese di autotrasporto o comunque operatori della dimensione di Arcese che utilizzano i camion intermodali lungo la strada. Se hanno fatto delle scelte intermodali, queste scelte vengono gestite esattamente come ha descritto l'ing. Bertolone.

L'altra operazione sulla quale con Trenitalia e con RFI ci siamo attivati da tempo è la concentrazione del reticolo e degli scali serviti. Era impensabile che avessimo 700 scali di cui 400 facevano 10 vagoni all'anno. In qualche caso, purtroppo non molto lontano da qui, in Veneto, qualcuno mi ha detto che intanto costruiva il raccordo perché così, quando avrebbe venduto il capannone, avrebbe acquistato valore; queste cose le abbiamo sanate e abbiamo ridotto il nostro reticolo a 160 impianti.

L'incremento della qualità del servizio è un punto fondamentale. Il cliente, come ancora una volta ha detto chi mi ha preceduto, non vuole semplicemente il treno. Io un tempo ero cliente, non sono un ferroviere di lungo corso. Vent'anni fa qualcuno delle ferrovie mi disse che andava di moda parlare del cliente. La realtà è che il cliente ha bisogno di certezza del tempo di resa, ha bisogno di poter organizzare un servizio, necessita di dare un'immagine del prodotto anche qualora quest'ultimo venga trasportato per mezzo della ferrovia.

La revisione del modello industriale è un altro punto fondamentale. E' un'operazione su cui non mi addentro perché fa parte del processo di evoluzione da Trenitalia a Mercitalia e sul quale c'è molto da lavorare in tempi molto stretti.

Quello che invece ritengo significativo è, sostanzialmente, l'orientamento alla clientela, la diversificazione, l'internazionalizzazione, le locomotive interoperabili.

In un convegno a Monaco, alla chiusura del progetto Bravo, durante una tavola rotonda mi si contestò che Trenitalia non aveva locomotive interoperabili. Io risposi che eravamo stati i primi a comprarle, si trattava delle 412, e che avevamo ricevuto l'omologazione in Germania finché la Siemens non aveva omologato le sue in Italia. Oggi noi come i tedeschi usiamo le 412 per andare fino a Ingolstadt, fino a Bettembourg - nella tratta Bettembourg, Trieste, Bettembourg,

in collaborazione con TX Logistik. E' chiaro che c'è un complesso problema di segnalamento, c'è un problema di comunicazione tra macchinisti e rete ferroviaria, però questo è un processo ancora oggi estremamente oneroso.

Un'ulteriore considerazione è che il treno come da sempre lo abbiamo pensato e realizzato, cioè semplicemente accendendo una locomotiva e agganciandole i vagoni indipendentemente da quello che c'è dentro, non ha più ragione d'essere. In altre parole ciò vuol dire sostanzialmente che per lungo tempo abbiamo fatto i muli; oggi invece dobbiamo creare valore, dobbiamo dare un servizio, come per esempio sta accadendo nel progetto in corso che sta dando notevoli risultati: il sistema shuttle di collegamento tra gli interporti della Pianura Padana e i porti.

Si tratta di un progetto nel quale operiamo sostanzialmente in una logica da FrecciaRossa, non tanto nella velocità quanto nell'utilizzo di materiali a circuito chiuso. In questo modo diamo al cliente una garanzia, una serie di conferme, che possono creare stabilità e risposte alle sue esigenze, in particolare a quelle complesse necessità che riguardano l'appuntamento con le navi. Per quanto riguarda le nuove tecnologie, il GPS è fondamentale. Il sistema che noi oggi montiamo sulle locomotive e che viene usato per aspetti manutentivi, adesso rinascerà come servizio alla clientela.

E' importante conoscere il cliente, ascoltarlo e supportarlo. Il cliente qualche volta soffre di una pigrizia che io chiamo pigrizia logistica. Afferma che il suo sistema è ottimo, perché si limita a guardare il numerino in fondo al suo tabulato, quando in realtà in mezzo al tabulato ci sarebbero una serie di opportunità da verificare.

Questa è la strada che stiamo percorrendo con molti clienti, e che ci porta oggi giorno a incrementare la risposta al cliente, anche con treni straordinari in presenza di una volatilità del mercato, condizione che non c'era mai stata prima. Qualche tempo fa il settore ferroviario era in grado di anticipare le tendenze delle crisi economiche. Sei mesi prima dell'inizio di una crisi economica, per esempio, era possibile registrare un calo nel settore siderurgico. Al giorno d'oggi siamo totalmente volatili in tutto questo. Pur tuttavia lo sforzo è quello di dare delle risposte ad un mercato in cui il prezzo del gasolio è vincolante. La nostra organizzazione dall'altra parte è molto rigida. La logica però è cambiata.

Oggi lavoriamo in una logica di bilancio, di risultato economico, non più come ente Ferrovie dello Stato.

Un altro elemento molto importante è rappresentato dal tema della dotazione di strumenti informatici: il sistema informativo di supporto alla clientela. Assume importanza poter dare una risposta sistematica, un'informazione sistematica, al nostro cliente su quello che è lo stato del treno, e questo non solo fra i due segnali, cioè tra la stazione e la stazione. Il passo ulteriore che si vuole fare, e che si sta facendo in molte situazioni, - faccio riferimento al sistema shuttle per i porti, - è quello dell'informazione da terminale a terminale, quindi una implementazione del livello di informazione.

Per quanto riguarda i nuovi prodotti per i clienti, si apre un capitolo estremamente interessante. Lavoriamo per Leroy Merlin, Logistica 1, Unilever. Sono tutti progetti molto specifici dove la logica è quella dell'integrazione con il cliente, ma parliamo anche di AIA, Veronesi, Arvedi, Fiat; e qui vorrei fare una osservazione personale: quando vado in Val Pusteria, a Valdaora vedo una centrale per il teleriscaldamento in fregio alla ferrovia che viene rifornita da camion provenienti dalla Germania. Si potrebbero invece utilizzare le locomotive ferme al Brennero durante il giorno, in attesa dei ritorni della sera. La stessa cosa vedo che accade a Vipiteno.

Siamo trasportatori di gelati, incredibile ma vero. Ci stiamo muovendo con particolare interesse in Francia, dell'Austria ho già parlato, stiamo facendo con fatica un accordo con le ferrovie slovene. Su tutto questo, particolarmente sui progetti che vi ho riportato, la logica è quella di ascoltare il cliente, di crescere con lui, di trovare soluzioni. Queste soluzioni molto spesso portano all'intermodalità. Molto spesso portano alla flessibilità. E' il caso di AIA per esempio,

che sta aprendo attraverso il Quadrante Europa delle relazioni con il sud Italia.

Molti di voi hanno sugli smartphone l'applicazione che permette di vedere dove si trova un treno passeggeri; a breve avremo anche l'indicazione che ci permetterà di conoscere con esattezza qual è la posizione di un treno merci. Quindi un'informazione fornita in tempo reale, indipendentemente dalla comunicazione telefonica.

Tutto questo ci porta indubbiamente ad essere, in modo nuovo e più attivo, attori nel mondo della logistica, attori di una ferrovia - nell'ambito del Gruppo Ferrovie dello Stato - dove ci sia una nuova e reale capacità di stare sul mercato e crescere con esso.

Tutto questo porta già adesso a un sostanziale risparmio di emissioni nell'ambiente, cosa in cui crediamo con molta determinazione.

FATTORI DI COMPETITIVITÀ DEL TRASPORTO INTERMODALE: I TERMINALI E IL GESTORE DELLA RETE – TAVOLA ROTONDA

GIULIA COSTAGLI *Dirigente direzione pianificazione strategica RFI Rete Ferroviaria Italiana*

GLI INTERVENTI DI RFI SULL'ASSE DEL BRENNERO: RETE E TERMINALI

Mi occupo di pianificazione delle infrastrutture ferroviarie da diversi anni. Attualmente sono responsabile market analysis, quindi nell'ambito della pianificazione strategica analizzo gli sviluppi di medio e lungo periodo delle reti ferroviarie, dei sistemi a supporto dello sviluppo del ferro, con l'obiettivo di portare più merci e più persone a utilizzare il treno. Il contesto in cui ci muoviamo non è solo nazionale, ovviamente, ma è estremamente collegato e interconnesso con il resto d'Europa. L'Europa ci dà degli obiettivi in termini di decarbonizzazione. I costi esterni associati al trasporto su strada, infatti, sono ampiamente non ripagati dai ricavi associati al trasporto su gomma. -Secondo una stima emblematica effettuata qualche anno fa è stato calcolato che nei 27 Paesi europei, i costi esterni associati al trasporto su gomma, quali i costi infrastrutturali, quelli legati all'incidentalità, alla congestione, all'inquinamento, ecc. sono dell'ordine di 144 miliardi a fronte di ricavi associati a tasse e imposte per il trasporto merci di 54 miliardi. Abbiamo uno sbilancio in negativo di 90 miliardi di euro su tutti i 27 Paesi dell'Unione europea.

L'Italia è un Paese che utilizza ancora molto la gomma e che non si colloca bene neanche da un punto di vista della logistica: siamo infatti al ventesimo posto nel global ranking della World Bank. E' giusto parlare di trasporti, ma parlando di merci bisogna farlo in termini integrati, quindi si deve parlare di logistica integrata.

RFI offre una rete molto vasta, molto capillare, quasi 17.000 km di rete, non tutta adeguata agli stessi standard. Ci sono i Corridoi, principalmente utilizzati per il traffico viaggiatori - che sono costituiti dalla rete ad alta velocità -, e poi ci sono le reti a doppio binario elettrificate, utilizzate come rete fondamentale, che fanno parte dei principali corridoi merci. Su questa rete si sviluppano assi di traffico merci che si concentrano ad oggi prevalentemente nel nord Italia, con una penetrazione a partire dai valichi fino al nord-centro Italia; essi invece sono molto più flessibili, in termini di numero di servizi, nella parte meridionale dell'Italia.

Su questa rete viaggiano molteplici imprese ferroviarie merci: il mercato delle merci infatti è attivo da molto tempo. Queste imprese rappresentano i nostri clienti diretti e, nell'ottica anche degli interventi precedenti, in veste di gestore dell'infrastruttura, voglio ascoltare le loro esigenze perché è appunto questo che ci porta all'obiettivo finale che ho citato all'inizio, cioè convincere più gente a utilizzare il mezzo ferroviario.

Da qualche anno RFI ha stabilmente un osservatorio di mercato, attraverso il quale operatori

specializzati sul tema, una volta l'anno, intervistano tutte le imprese ferroviarie in ambito merci e gli MTO principali. Così facendo cerchiamo di capire cosa c'è da migliorare, cosa non va, e via dicendo. In effetti c'è una certa convergenza di opinioni da parte dei nostri clienti verso la necessità di migliorare essenzialmente la rete di accesso ai valichi, in ragione prevalentemente della forte pendenza, di perseguire l'adeguamento prestazionale per il traffico merci dei core corridor in termini di sagoma, profilo P400 e modulo 750 metri, di potenziare i collegamenti di ultimo miglio - quindi gli allacci ai porti e ai terminali strategici - e di aumentare la velocità commerciale del trasporto merci, che è stata migliorata negli ultimi anni, ma che ancora è lontana da valori di eccellenza.

Anche su queste basi RFI ha definito il proprio piano industriale, che ha un settore specifico per il trasporto merci e che si sviluppa proprio su queste linee di azione. E' un piano industriale sul quale abbiamo visto confermato l'interesse della politica a sostenere il trasporto merci. Infatti sono stati finanziati molti interventi per l'adeguamento dei Corridoi, soprattutto quelli a sagoma P400 o PC80, a seconda che si consideri la codifica italiana. E lo stesso per il modulo 750 metri. Si tratta di un piano che porterà al termine, cioè in un orizzonte che si colloca tra il 2020 e il 2022, ad avere i principali core corridor adeguati allo standard europeo, quindi con un incremento della capacità di carico del treno stimato fino al 50% in più, nell'ipotesi di passare dagli attuali 500 metri di modulo ai 750 metri, con la possibilità di transitare sulle principali direttrici a PC45 o prevalentemente a PC80 e di conseguenza con la possibilità di far viaggiare treni più efficienti per i gestori delle imprese ferroviarie, dando la possibilità - a parità di merce da trasportare - di liberare anche tracce, e quindi di risolvere alcuni problemi di congestione in determinate aree. Ovviamente tutto questo converge verso una maggiore competitività del vettore ferroviario, che si auspica porti poi a un incremento della quota modale del ferro e ai relativi benefici per la collettività.

In particolare, ricollegandomi alle richieste formulate da chi mi ha preceduto negli interventi, ma anche alle richieste dei gestori delle imprese ferroviarie, vorrei specificare che il piano di adeguamento a sagoma del core corridor è assolutamente una priorità. Sia in termini di modulo che di sagoma vediamo un'evoluzione.

Partendo dal modulo, si passerà da un'attuale situazione con una lunghezza che si attesta prevalentemente intorno ai 600 metri sulle principali linee, fino ad arrivare a una lunghezza di 750 metri in un orizzonte di medio periodo, comprendendo ovviamente non solo l'asse del Brennero - che è l'argomento del convegno di oggi - ma anche la penetrazione verso sud, in particolare lungo l'asse Adriatico.

Lo stesso ragionamento vale per la sagoma, in quanto è vero che ad oggi il Brennero ha già un PC80, e quindi è già adeguato allo standard, però con gli interventi previsti nel piano si garantisce la permeabilità verso Firenze, Livorno, La Spezia, quindi verso l'area costiera e verso sud, lungo il percorso Adriatico.

Trovandoci in Trentino Alto Adige, non si può invece non parlare degli interventi fortemente impattanti in termini di costi e di durata, ma risolutivi di uno dei problemi principali, tra quelli che sono stati evidenziati, cioè quello della pendenza: la Galleria di base del Brennero, un progetto in corso di realizzazione e con un orizzonte di completamento che si colloca a circa 10 anni da oggi, porterà ad eliminare completamente i problemi della pendenza. Infatti il profilo longitudinale praticamente taglia alla base tutta la montagna, con una pendenza totale dell'ordine del 6,7 %.

Dopo questo intervento, prioritaria è ovviamente la prima tratta d'accesso alla galleria di base, cioè la Fortezza-Ponte Gardena. Di questo intervento ad oggi è stato finanziato un sub lotto, in corso di attivazione, che è il Piano Regolatore Generale di Ponte Gardena. Pur non essendo ancora completamente finanziato, questo intervento, associato alla galleria di base, permetterà di superare i punti di maggior pendenza di tutto l'asse del Brennero.

Gli altri interventi che sono in programmazione, ma attualmente non finanziati, e pertanto si trovano soltanto a un livello progettuale, comprendono tutto il prolungamento lungo l'asse del Brennero della nuova linea, il cosiddetto quadruplicamento.

Sorvolando per motivi di tempo sui dettagli dei vari lotti, confermo che - per quanto riguarda gli impianti merci, l'area di Verona è un'area che insiste prevalentemente sul Brennero anche se ha dei collegamenti verso Tarvisio, verso Milano e verso l'area meridionale, quindi Napoli Marcianise, ma con una prevalenza di servizi prevalentemente diretti verso l'Austria e la Germania.

L'obiettivo sostanziale per questi terminali, siano essi il terminale di Interbrennero, di Verona, o i futuri terminali che si vorranno sviluppare nell'area, è il fatto di realizzare un'integrazione di tutti i tipi, cioè non solo un'integrazione infrastrutturale in termini di coerenza, di layout, di lunghezza di binari - quindi il famoso modulo 750 metri di linea, coerente con il 750 metri di presa e consegna, e con il 750 metri del terminale interno - ma anche un'integrazione di tipo informativo, grazie all'utilizzo di sistemi di comunicazione che consentano di conoscere la posizione del treno sulla rete, la predisposizione nel terminale, e l'uscita dal terminale; e anche un'integrazione di tipo gestionale, soprattutto per la parte manovre che in alcuni casi rappresenta un collo di bottiglia.

L'integrazione della pianificazione d'esercizio si prefigge quindi di raggiungere un obiettivo che rappresenta una sfida non solo per il gestore della rete ferroviaria, ma in generale per tutto il Paese, cioè quello di rilanciare la modalità ferroviaria su quei segmenti in cui essa è più competitiva, vale a dire il trasporto internazionale di medio-lungo raggio, e la sua appetibilità verso i mercati dell'Europa, a supporto anche del rilancio competitivo della portualità italiana. Infatti oggi gran parte della merce che proviene dalla Cina bypassa i porti italiani per attraccare nei porti del nord Europa e da lì scende verso i mercati del centro-nord Italia. Noi vorremmo, con la cooperazione di tutti gli attori in gioco, invertire il trend: intercettare quindi nei nostri porti la merce, che farebbe dogana nel nostro Paese portando quindi ricchezza, per poi essere rilanciata verso le aree di consumo d'oltralpe.

Accenno soltanto al fatto che RFI è presente e attiva su organizzazioni internazionali ben note, che sono state istituite rispettivamente col regolamento UE 1315 del 2013 e col regolamento UE 910 del 2010. Si tratta delle organizzazioni dei core corridor. In particolare in quest'area geografica c'è anche un'altra organizzazione, la Brenner Corridor Plattform, che sta rinnovando proprio in questi mesi il proprio piano d'azione, nell'ambito della quale c'è anche un gruppo che avrà come missione quella di studiare le ulteriori necessità di terminalizzazione dell'area.

E poi va citata la Rail Freight Corridor, un'organizzazione che ha una finalità più d'esercizio, quindi più operativa, essendo incentrata sull'one stop shop, e che è l'organo che determina le tracce internazionali.

Entrambe queste organizzazioni, comunque, sono rivolte a supportare lo sviluppo del traffico merci.

In aggiunta all'infrastruttura servono comunque politiche di sostegno del trasporto merci, perché l'infrastruttura è solo una delle componenti. Le altre componenti sono rappresentate dalla necessità di trovare con i colleghi d'oltralpe non solo un'armonizzazione delle regole che facilitino i trasporti in termini di lingua, di licenze, o di omologazioni, ma anche un'armonizzazione dei criteri, per esempio sulle tratte del corridoio internazionale per quanto riguarda i pedaggi da applicare, e delle politiche nazionali e internazionali a sostegno del trasporto su merci e, viceversa, dei deterrenti rispetto al trasporto su gomma.

GIANCARLO MONTAGNOLI *Consigliere Consorzio ZAI - Interporto Quadrante Europa
Consorzio ZAI - Verona*

LA COMPETITIVITÀ DELL'INTERPORTO DI VERONA

Inizio con una breve premessa che ritengo importante.

Consorzio Zai nasce nel 1948 come agenzia di sviluppo industriale con una forte connotazione immobiliare. Negli anni '70 una delle aree attribuite al Consorzio diventa il Quadrante Europa, dedicata, però, alla logistica. Oggi si utilizza indifferentemente Consorzio Zai o Quadrante Europa, ma non è un problema di terminologia: è che il Consorzio Zai è un ente pubblico economico. Quindi, diciamo, una sorta di authority sull'Interporto, di natura pubblica, il che, a differenza di altri soggetti che governano altri interporti, lo porta ad assumere un atteggiamento neutrale e a fare scelte che non vadano in concorrenza con le aziende insediate. Parliamo di 140 aziende insediate nell'area del Quadrante Europa, con circa 13.000 addetti diretti e indiretti. Tutto ciò comporta che i risultati che sto elencando sono numeri fatti in sinergia tra pubblico (Consorzio Zai) e privato (le imprese) con una collaborazione che funziona.

Il 2015 per noi è stato un anno record con un 3,8% di aumento del traffico ma soprattutto con più di 15.000 treni, che è il record nella storia venticinquennale dell'interporto.

In termini di TEU siamo al quinto posto nella classifica dei porti italiani, cioè veniamo dopo Genova, Gioia Tauro, La Spezia e Livorno. Abbiamo aumentato le destinazioni dei treni. Quella privilegiata è la Germania verso cui va il 75% circa di tutto il traffico. Abbiamo avuto anche nella logistica su gomma risultati importanti, testimoniati dal tasso di riempimento dei magazzini del Centro Spedizionieri per il 98%.

Come sanno quelli che frequentano il Quadrante Europa, non ci fermiamo semplicemente alla questione infrastrutturale. Qualche esempio: abbiamo costituito con Terminali Italia e Quadrante servizi, una nostra società, il contratto di rete R.I.L.VE (Rete Intermodale Logistica di Verona) che ha come obiettivo quello di pianificare e coordinare la fornitura dei servizi terminalistici; per quanto riguarda la sicurezza, gli accessi sono controllati 24 ore su 24, senza costi aggiuntivi per le aziende; decine di aziende hanno già ampliato il proprio business e diminuito i costi utilizzando le sale server di Quadrante Servizi, trovando a Verona, presso l'Interporto Quadrante Europa, il posto giusto per delocalizzare i propri dati in una struttura in completa sicurezza; infine, un corso post laurea in collaborazione con l'Università di Verona, e un corso post diploma in collaborazione con istituti tecnici e aziende della logistica. Tutto questo fa sì che ci sia stata la riconferma di essere il primo interporto d'Europa. Riconferma, perché c'era già stata nel 2010. E non detto da noi ovviamente, ma dalla DGG, commissione di studio tedesca.

Tutto questo tuttavia non è sufficiente. Abbiamo tutti coscienza che essere collocati in un posto strategicamente, storicamente, economicamente, anche militarmente, centrale come Verona, pur con questi successi, non è sufficiente per garantirne la sua fortuna economica anche per il futuro. l'incrocio in cui ti trovi sia la tua fortuna anche per il futuro.

Viceversa, su tale posizione strategica bisogna lavorare.

Faccio tre considerazioni.

La prima. Quando parliamo del Brennero, come stiamo facendo anche in questa occasione, affrontiamo una problematica che è di interesse nazionale. Tuttavia, uno sguardo alle ricadute sul territorio in cui insistiamo credo che vada dato.

Infatti il Quadrante Europa ha ottenuto questi successi perché è inserito in una provincia come quella veronese che è la prima in Italia per esportazione delle bevande, la prima per marmo, la seconda per ortofrutta, ecc. e dove il rapporto con la Germania è un rapporto consolidato. Però, come sappiamo, il problema non è la competitività tra le città o tra le province, ma tra i territori. Perciò preferisco richiamare l'attenzione sul fatto che l'interporto Quadrante Europa

è al servizio di un'area più vasta che è quella formata da Verona, da Trento, da Vicenza, da Mantova, per complessivi 4,5 milioni e mezzo di abitanti, è la cosiddetta "area del Garda", che ha già un proprio aeroporto, insieme, autostrade, insieme a vario titolo, ci abbiamo provato con l'energia anche se non ci è andata benissimo, ci sono dei giovani che si spostano da un'università all'altra, quindi è un'area innervata. Credo che questo sia il primo elemento da tener presente in tutti i ragionamenti che noi facciamo sulla questione del Brennero per non perderci ciascuno in questioni di livello locale, tutte legittime ma che devono essere inserite in un quadro di macro area.

Seconda considerazione. Noi poniamo grande attenzione a mantenere e sviluppare i rapporti con i porti sia dell'alto Tirreno sia dell'Adriatico, ma anche in prospettiva Mantova e il suo attuale, e soprattutto potenziale, traffico fluviale. L'idea è quella di non limitarci ad essere retroporto gateway, cioè la porta d'accesso per un mercato europeo delle merci.

Collegato a questo tema si pone la questione infrastrutturale dei collegamenti tra i porti e i corridoi europei, con l'eliminazione degli attuali colli di bottiglia: penso alla Pontremolese per collegare La Spezia con la direttrice nord-sud e, quindi, con Verona. Così come vanno affrontate altre questioni, non infrastrutturali, come il corridoio doganale, cioè tutto quello che favorisce la competitività.

Terza considerazione. Io credo che quello che si sta facendo, non senza sforzi, a livello nazionale, per la razionalizzazione dei porti, sia un esempio su cui dobbiamo riflettere anche noi per quanto riguarda la questione degli interporti.

Credo che sia utile cercare di capire quali sono o possono essere i flussi delle merci e comprendere che è questo che ci porta a selezionare quali sono i nodi interportuali, insieme a quelli portuali, da valorizzare. Credo che il mercato attuale renda difficile pensare di allargarne il numero, però il modello, il ragionamento, deve essere un modello e un ragionamento che fa i conti su che cosa quel territorio può dare, o può ricevere. Quindi, per non sfuggire e non essere vago, rispetto ad ipotesi di costruzione di altri interporti, di cui si discute anche in provincia di Verona, magari di iniziativa privata o semiprivata, il modo giusto per approcciare la discussione è una sinergia tra tutti quelli che vogliono lavorare sulla logistica. Tuttavia, in questa sede a me interessa sottolineare nuovamente il fatto che se le tre questioni che ha davanti il Quadrante Europa (la questione del Brennero, la questione del traffico marittimo, la questione dell'ingresso diretto da ovest) e se le riflessioni in proposito, oggi in atto con RFI, ci aiutano a portare risposte positive, la scelta d'investimento non può che cadere sul Quadrante Europa e le altre iniziative devono essere valutate in rete con l'esistente.

Per concludere, una proposta. Io credo che sia maturo il tempo di ragionare del corridoio del Brennero su un tavolo analogo a questo, ma potrebbe essere anche la CAB di cui la Provincia di Verona assumerà la presidenza nel prossimo futuro. L'importante è che tutti i soggetti interessati, enti locali, interporti, porti interessati, portatori di interesse trovino una forma strutturata di confronto su tutte le problematiche che riguardano la logistica di quest'area vasta, invece che limitarsi ad una sia pur interessante mattinata di scambio di informazioni. Occorre mettersi insieme con l'unica preoccupazione di non escludere nessuno, cioè di fare in maniera che sia una cosa che possa essere utile e servire, che dia a tutti la possibilità di portare il proprio contributo ma soprattutto che chiarisca di più a ciascuno dei partecipanti che cosa può ottenere di meglio e di più se si mette insieme agli altri rispetto al fatto di rimanere da solo.

FLAVIO MARIA TAROLLI *Direttore Interporto di Trento*

INTERPORTO DI TRENTO COMPETITIVO E ATTRATTIVO IN UN MERCATO GLOBALE

La tematica che approfondirò oggi coincide con la seguente domanda: “Interporto di Trento competitivo e attrattivo in un mercato globale?”. A questa domanda noi rispondiamo subito con un SI!

Al di là della definizione contenuta nella legge 240 del 1990, un interporto è una grande infrastruttura, spesso di valenza regionale, articolata ed organizzata per lo svolgimento di più finalità e servizi. All'interno dell'interporto di Trento si trovano:

Servizi per le merci:

un terminal intermodale che opera e dialoga in forma integrata con un vicino scalo ferroviario pubblico. Nove i binari di lavorazione treno, di questi tre sono già lunghi 720 metri, con alcuni interventi allungabili a 750 metri, in grado quindi di assolvere ai nuovi standard europei introdotti;

246.000 mq di magazzini coperti, destinati allo stoccaggio della merce secca ovvero a temperatura controllata, entro i quali operano corrieri, società di spedizione, autotrasportatori industriali ed artigiani, aziende del settore del commercio all'ingrosso; una sezione doganale, struttura e servizio fondamentale per dare attuazione alle politiche di internazionalizzazione delle aziende. Specificatamente, per quanto riguarda il territorio provinciale trentino, tale sito è l'unico ove la merce, importata e - o esportata, può essere assolta dalla necessità di svolgere le pratiche/attività doganali. Un servizio importante che offre garanzie di controllo dei flussi in entrata e uscita delle nostre merci anche sotto i profili della sicurezza e del rispetto dell'ambiente.

Servizi ai mezzi:

le merci non camminano, spesso e volentieri si muovono su ruote che corrono su rotaia e su strada.

Una grande officina meccanica multimarca, forte del mandato dalle più grandi case costruttrici dei veicoli, destinata allo svolgimento degli interventi di manutenzione ordinaria, programmata e straordinaria dei mezzi pesanti;

un autoparco, dotato di adeguati apparati di videosorveglianza, barriere all'infrarosso, illuminazione notturna, ove poter ricoverare i mezzi e le merci e dove poter consentire al personale viaggiante di adempiere in sicurezza ai tempi di riposo imposti dal codice della strada in materia di ore guida;

nel prossimo futuro, abbiamo recentemente ottenuto l'autorizzazione a costruire una nuova stazione di distribuzione carburanti, abilitata anche alla distribuzione di carburanti alternativi (elettrico, GNL).

Servizi alle persone:

le merci e i veicoli sono condotti da persone le quali hanno necessità di soddisfare bisogni semplici e strutturati; sono presenti, quindi: due bar, due ristoranti, uno sportello bancario, un punto blu per i servizi autostradali, bagni, docce, , oltre che uffici, sala congressi, hotel. Perché l'interporto di Trento è un'infrastruttura importante, attrattiva? Lo dicono i numeri. Pur essendo, in termini di dimensioni, un quarto del Quadrante Europa - ciò è giustificato ovviamente da un territorio di estensione e popolazione ben diversi - nell'area interportuale di Trento sono 130 le imprese che, dal 2010 ad oggi, si sono progressivamente insediate con una loro sede operativa o legale all'interno dell'area interportuale. Oltre 1.000 sono i lavoratori, ogni giorno, direttamente impiegati all'interno dell'area interportuale. Persone che portano una molteplicità di competenze che vanno dalla movimentazione semplice della merce fino a capacità di intrattenere e sviluppare

relazioni internazionali e, quindi, capacità di capire e parlare le lingue, conoscere normative diverse, saper interloquire con soggetti diversi. Un capitale umano in grado di aiutare le realtà che sono insediate sul territorio ad attuare praticamente le rispettive politiche di internazionalizzazione che prevedono, fra le altre cose, anche l'esportazione delle merci, l'importazione di prodotti necessari per la produzione ovvero di consumo. Ricadute positive per il territorio interessato. Oltre 2.500 sono i veicoli pesanti, i TIR che entrano ed escono ogni giorno all'interno dell'area interportuale. Numerose le relazioni ferroviarie attive; di queste tre sono con porti, italiani e tedeschi. Elemento quest'ultimo fondamentale in quanto è in sintonia con le linee guida e la logica del nuovo piano della logistica nazionale, che prevede una forte integrazione tra realtà interportuali e realtà portuali, affinché si creino sinergie in grado di poter dare risposte agli operatori logistici, i quali lavorando in una logica di commessa, sono chiamati ad individuare e percorrere le soluzioni ideali - economicamente più interessanti - in risposta alle esigenze del cliente e, ovviamente, dell'azienda che gestiscono.

Già oggi abbiamo un interporto dove, dal 2000 al 2015, è stato compiuto un rilevante intervento di investimento pubblico-privato per complessivi 250 milioni di euro. Si tratta dunque di una infrastruttura sostanzialmente già adeguata anche ai nuovi standard richiesti dal mercato. Per il futuro la medesima reciterà un ruolo ancora più importante e strategico per il territorio che è chiamata a servire. L'esistenza di un interporto, per esempio, da sola svolge la funzione di calmiera con riferimento a tutti i costi logistici che altrimenti un territorio sopporta qualora sottoposto, in regime di non concorrenza, alla possibilità di poter praticare/usufruire di un'unica modalità di trasporto delle merci; un beneficio che si estende anche in favore delle aziende, non utilizzatrici, insediate sul territorio ove l'infrastruttura interportuale è presente. La sola potenziale possibilità di poter percorrere soluzioni logistiche e di trasporto alternative produce effetti economici, in termini di accesso ai servizi logistici, positivi.

In futuro la Galleria di base del Brennero entrerà in funzione, già con il 2017 avremo l'anticipazione di alcune positive novità in materia di circolazione treni lungo la linea del Brennero. Quindi, ancora di più in futuro, la presenza di un interporto consentirà agli operatori economici di poter fare uso dello strumento ferroviario, alternativo al trasporto delle merci via strada, che guadagnerà percentuali molto significative in termini di competitività. Avremo treni più lunghi, più pesanti, che saranno operati con un numero minore di locomotori e personale viaggiante, e di conseguenza, avremo anche più tracce orarie ferroviarie disponibili. La nuova Galleria di base del Brennero eleverà enormemente la capacità del sistema ferroviario di trasportare merci, sulle medie e lunghe distanze, a costi certamente più competitivi rispetto alla modalità tutto strada.

I territori che potranno godere di questi servizi, i luoghi che avranno accesso a questi servizi, avranno nuove chances per essere più competitivi e attrarre nuovi soggetti investitori.

Per fare in modo che, e qui si inserisce la nostra proposta di discussione, queste nuove capacità - che dal 2017 fino alla realizzazione della Galleria del Brennero si verranno a generare per il mercato del trasporto ferroviario - siano colte appieno, ricollegandomi anche a quello che dicevano poc'anzi il rappresentante di Quadrante Europa e di RFI, è necessario pensare fin da oggi alla costituzione di un organismo o di una società, io la chiamo "società di corridoio", che si occupi della gestione fortemente integrata, io direi quasi unitaria, di quelle che sono le potenzialità delle reti. E per reti intendo sia quelle autostradali che quelle ferroviarie. Dentro questo nuovo organismo è fondamentale, a nostro parere, la partecipazione dei concessionari delle reti, quindi RFI per la parte ferroviaria, A22 per la parte autostradale, e dei gestori attuali e futuri dei centri di interconnessione con le reti, quindi Quadrante Europa, Interbrennero, Valdaro ed altri soggetti, i quali intendano

mettere “in pista” nuove piattaforme intermodali. Riteniamo che solo in questo modo le capacità nuove, aumentate, offerte dalla nuova linea e galleria del Brennero, potranno essere, con soddisfazione di tutti, pienamente e tempestivamente sfruttate.

WOLFGANG MÜLLER *Amministratore delegato Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse (DUSS)*

LO SVILUPPO DEI TERMINALI TEDESCHI CONNESSI ALL'ASSE DEL BRENNERO

Sulla scorta di alcune slide vorrei brevemente dare una panoramica della parte nord della tratta di accesso al Brennero ed in particolare dei terminali e i relativi sviluppi in Germania. La DUSS, come vedete nell'immagine, è una società del gruppo ferrovie dello Stato tedesche “Deutsche Bahn” con sede a Berlino. Il gruppo “Deutsche Bahn” controlla diverse società per azioni, tra cui la DB Netz AG con sede a Francoforte. La DB Netz AG a Francoforte è responsabile per l'intera infrastruttura della Deutsche Bahn, ad eccezione delle stazioni e dell'energia. La società Deutsche Umschlaggesellschaft è controllata al 75% dalla DB Netz AG a Francoforte, il che significa che la nostra società è controllata dall'azionista di maggioranza DB Netz AG. Le restanti quote sono detenute dalla DB Cargo (12,5%) a Mainz e dalla Kombiverkehr (12,5%). Gestiamo tutti i 25 terminali presenti in Germania, di proprietà della DB Netz AG e parzialmente di privati. Ci vantiamo di essere, perché è vero, il gestore di terminali nell'hinterland più grande d'Europa. Per questa ragione vorrei illustrare brevemente di cosa ci occupiamo oggi e quali investimenti e attività sono in corso affinché in futuro il desiderio espresso da tutti gli oratori che mi hanno preceduto possa divenire realtà.

È importante capire che dal punto di vista della Germania, per quanto attiene ai trasporti da e verso l'Italia, non parliamo solo del corridoio 3 (nrd. Rail Freight Corridor – RFC - Scan Med 3, Ten T Scan Med Corridor 5), che oggi è stato citato diverse volte. Volgendo lo sguardo verso l'Italia, in realtà, parliamo dello sviluppo di tutta la Germania. Perché stiamo parlando di tutta la Germania? Perché siamo consapevoli che i trasporti verso l'Italia non passano solo dal corridoio 3, bensì coinvolgono fortemente anche i flussi di traffico provenienti da altre regioni come la Renania Settentrionale-Vestfalia o addirittura dai porti ARA. Per questa ragione vorrei illustrarvi brevemente che sono in corso attività di nuova costruzione, ad esempio a Duisburg. Queste nuove costruzioni saranno utili anche per il corridoio del Brennero, ne siamo assolutamente certi.

Di cosa ci occupiamo attualmente? Ho portato il materiale per presentare solo le attività più importanti. Parto da nord. Nel terminal di Amburgo abbiamo realizzato un nuovo modulo aggiuntivo. I moduli in Germania, e questa è l'informazione più importante, di regola dispongono di binari di trasbordo lunghi 750 m. I moduli di regola sono sempre attrezzati con una linea aerea e con i sistemi di segnalamento in modo tale che treni trainati da locomotive elettriche in seguito al relativo segnale possano direttamente circolarvi. Come accennato prima, con questo soddisfiamo già la prima delle richieste. Non facciamo più manovre, bensì nei nostri impianti la locomotiva del treno può spostarsi direttamente dagli impianti alla linea di corsa. Stiamo costruendo un nuovo terminal a Hannover-Lehrte. Più tardi fornirò maggiori dettagli. Sono in corso dei lavori di nuova costruzione a Duisburg che saranno completati alla fine dell'anno. A Duisburg oggi è già presente un impianto e stiamo costruendo il secondo; come vedete noi crediamo nel futuro. A Lipsia, al momento, stiamo realizzando un secondo modulo. È prevista una nuova costruzione ad Augsburg. Abbiamo costruito il terzo modulo a Monaco-Riem. Gli oratori precedenti hanno già accennato che anche a Burghausen è stato realizzato un nuovo impianto. Questo è già stato messo in esercizio con successo. Abbiamo fondato un'apposita società di gestione dei terminali: la KTB, di cui io sono uno degli amministratori

delegati. È tangibile quanto già oggi stiamo facendo per lo sviluppo del trasporto combinato; non stiamo aspettando il 2025.

In dettaglio, che cosa facciamo? Ad Amburgo-Billwerder abbiamo costruito un Trailerport, in quanto oggi ci rendiamo conto che non ci sono solo i container e le casse mobili, bensì anche i trailer. Poiché i trailer prima del trasporto ferroviario passano dagli impianti, abbiamo bisogno di aree di stoccaggio. I trailer vengono parcheggiati in parte per tre o quattro giorni, per cui necessitiamo di superfici aggiuntive. Contemporaneamente con la nuova costruzione del terzo modulo abbiamo realizzato anche un parcheggio per i trailer. Questo offre spazio per parcheggiare fino a cento trailer. Si tratta di un investimento per il futuro, in quanto crediamo che in futuro i trasporti terrestri in Europa saranno svolti prevalentemente con i trailer. Tutte le aziende sono invitate a posteggiare i propri trailer nei nostri spazi.

Oggi, nell'impianto a Monaco di Baviera, non abbiamo solo elettrificato l'uscita, bensì le locomotive elettriche oggi a Monaco possono anche entrare nell'impianto grazie alla spinta di inerzia. Ciò significa che a Monaco non si parla più solo di uscire dall'impianto - anche questo fa parte dello sviluppo tecnico - bensì i treni in entrata a Monaco possono accedere all'impianto trainati direttamente dalla locomotiva del treno. Nel modulo 2 questa è già la prassi quotidiana. Il macchinista vede il segnale. A partire da questo punto deve abbassare il pantografo della locomotiva perché ovviamente sotto alla gru non ci sono le linee di contatto. Il macchinista sa dove deve frenare e, una volta passato sotto alla gru grazie alla forza d'inerzia, può rialzare il pantografo dall'altra parte. In seguito la locomotiva viene sganciata dal convoglio e può uscire autonomamente dal binario per gru; in questo modo per entrambe le manovre, sia in entrata che in uscita, non è necessario ricorrere a un'apposita locomotiva di manovra. Questo è ciò che chiamiamo un'ottimizzazione della produttività.

Il terzo livello di innovazione sono le cosiddette piattaforme girevoli; attualmente è in corso un progetto pilota. Sia a Duisburg che a Hannover-Lehrte stiamo costruendo degli impianti assolutamente innovativi per il futuro, il cosiddetto impianto "Megahub". A Hannover-Lehrte viene realizzato un nuovo impianto unico in tutta l'Europa, con un volume di investimenti di oltre 100 milioni di euro. In questo impianto le merci in parte saranno trasbordate attraverso sistemi automatici; stiamo progettando un impianto che sarà semiautomatico per quasi tutti i tipi di merci, esclusi i semirimorchi per i quali non è ancora stata trovata la giusta soluzione tecnica. In questo impianto arrivano treni di tutti i tipi, ad esempio dai porti di Amburgo, Brema, Wilhelmshaven. Ci viene inviato in forma telematica un preavviso di dove le merci debbano essere spostate; il nostro computer del terminal sa esattamente su quale carro spostare poi la merce. All'interno dell'impianto disponiamo anche di nastri trasportatori completamente automatici. Essi vengono caricati automaticamente dalle gru, portano i container esattamente al punto di trasbordo vicino all'altro treno, dove i container vengono caricati automaticamente sull'altro treno. Nei nostri impianti in futuro non si potranno solo convogliare i traffici tra i porti e l'hinterland, per esempio da tutti i porti verso Verona, bensì anche il traffico interno europeo. Siamo convinti che in futuro i treni lunghi 750 m potranno viaggiare a pieno carico senza l'onere delle manovre. In questo modo siamo diventati veramente concorrenziali rispetto al trasporto stradale perché il trasporto ferroviario per essere competitivo dovrà essere efficiente. In futuro continueremo a potenziare gli impianti in base alla relativa domanda. Nel Piano Generale dei Trasporti, che il sig. Bechtold ha presentato, sono previsti due volte 500 milioni di euro per questo scopo. In questo modo la Germania ha attuato delle misure preventive, di tipo politico-strategiche. Tuttavia i lavori saranno svolti sempre in base al fabbisogno poiché siamo una società che il proprio capitale d'investimento lo deve guadagnare di anno in anno. C'è riuscito negli ultimi 10 anni ed è per questo che sono convinto che ci riusciremo anche in futuro. Molte grazie!

INTERVENTO DI CONCLUSIONE

ISABELLA BOSSI FEDRIGOTTI *Scrittrice e giornalista*

Buongiorno a tutti, ormai è quasi solo per intimi. Io ero partita dall'idea di parlare del Brennero, solo che quando preparavo questo breve racconto la situazione era diversa da oggi. Ci tengo a dirlo, altrimenti non si spiegherebbe il tono lieve che ho messo nelle righe. Se dovessi riscriverla oggi la mia narrazione sarebbe probabilmente di tono diverso. Questa aggiunta, cioè il cappello come si chiama in gergo giornalistico, l'ho scritta l'altra mattina, e chissà come sarebbe se la scrivessi stasera o domani.

Brennero è il mio passo: mio perché penso di averlo attraversato migliaia di volte in un senso e nell'altro e perché separa e unisce le mie due patrie, l'Italia e l'Austria, l'Italia della famiglia di mio padre, l'Austria della famiglia di mia madre; passarlo per me significava sempre ritrovare l'altra mia metà. E per il breve tempo necessario per attraversarlo ero ricomposta, intera.

Misteriosa frontiera di lingua, di cultura, di paesaggio, di cartelli stradali, diventata frontiera politica soltanto nel 1919 per 70 anni giusti soltanto, per fortuna. Di qua in un modo, di là nell'altro. Passaggio dolce, graduale, quasi che se non ci fosse quell'insegna "Brennero" non si saprebbe neppure dove avviene di preciso il cambio di colore, dove il sud comincia a stingere e dove il nord comincia a prendere forma.

Il Brennero ha sempre separato due mondi, quello tedesco da quello latino: strettoia, imbuto, via obbligatoria per armate di barbari, bande di lanzichenecchi, cortei di vescovi, eserciti di principi, carovane di mercanti, carrozze e cavalcature di chierici, di studenti, di pittori, di scrittori, di poeti, di sognatori. E se un tempo queste masse probabilmente si muovevano più da nord verso sud, perché molti tra quelli che scendevano poi si trovavano bene e non tornavano più indietro - era del resto tutta l'Europa che si affollava intorno a questa stretta soglia - oggi sembra che il flusso dei viaggiatori stia andando in pari, camion, sostituti delle antiche carovane di mercanti, che salgono e che scendono più o meno in egual numero, e nuovi emigranti che in un certo modo bilanciano le moltitudini ancora dispari dei turisti; quanto agli eserciti, per fortuna, sono decenni che non ne passano più. Un centinaio di anni fa anche troppo sangue è stato versato per questa frontiera, per cui speriamo che di eserciti non ne passino nemmeno in futuro. Ma il sentimento con il quale pronuncio oggi questa frase è diverso dal sentimento con il quale l'ho scritto un paio di settimane fa. Allora mi sembrava più che altro una bella frase adattata a quel passaggio, che suonava bene.

La via che unisce il Nord al Sud è stata praticata fin dalla preistoria, lo testimonia un gran numero di rinvenimenti archeologici avvenuti nella zona. Del resto, il Brennero, a 1372 metri di altezza, è il più basso e il meno impervio dei grandi passi alpini. Nella notte dei tempi vi correva soltanto un sentiero, una mulattiera, una traccia nel folto del bosco, però già segnata da frequenti passaggi me la immagino; ma era già una via perfettamente selciata in epoca romana, addirittura percorsa da un traffico intensissimo in tarda età imperiale.

Ovvio che il bel selciato romano facilitasse poi anche le invasioni barbariche, migliaia e migliaia di guerrieri che scendevano al sud per prendersi tutto quello che trovavano. Indietro tornarono in pochi, la maggioranza restò, si mescolò alle popolazioni residenti e il risultato siamo noi. Secoli dopo la storia sembra ripetersi, solo che l'eldorado oggi forse lo si trova più facilmente al Nord che al Sud.

Fondamentale fu, più tardi, il passo del Brennero, per i mercanti veneziani che ne fecero la loro via di terra preferita per i loro commerci che coinvolgevano il centro e il nord Europa riforniti dai mercanti della Serenissima di spezie, di stoffe pregiate e di opere d'arte. Sull'antica strada romana ne fu costruita nel 1314 una più larga e più sicura e altri quattro secoli dopo, nel 1772, addirittura una carrozzabile, la prima in assoluto nelle Alpi. Da allora, e fino a oggi, fatta

eccezione per un breve periodo in epoca napoleonica, quando la carreggiata fu gravemente danneggiata - il Brennero è sempre stato una delle vie europee di maggior traffico.

Nel 1867 venne la ferrovia che congiungeva Bolzano con Innsbruck, 129 chilometri che costarono 32 mila fiorini al governo imperial-regio. Il tratto meridionale, tra Verona e Bolzano – più semplice da realizzare perché il tracciato correva nell'ampia pianura - esisteva già dal 1859. Nell'archivio della mia famiglia c'è una lettera della bisnonna che appunto nel '67 per la prima volta da Vienna raggiunse Rovereto in treno: nel resoconto entusiasta che ne fa alla sua mamma le parve un viaggio meraviglioso, molto meno stancante, più veloce e più comodo della carrozza, con la possibilità di ammirare piacevolmente la bellezza del panorama dai grandi finestrini, senza venire costantemente scossa dall'andatura dei cavalli sulla carreggiata sconnessa, senza che filtrasse polvere attraverso le portiere che andava a deporsi sugli abiti, sui capelli. E anche per i piccoli, che poi sarebbero diventati il mio nonno e la mia prozia, il viaggio era stato assai meno stancante, perché potevano muoversi dentro e fuori dal coupée, che sarebbe lo scompartimento, immagino. "Viaggiatori, - continua l'attenta bisnonna - non ce n'erano molti e quei pochi erano assai ben vestiti, con equipaggio da viaggio – immagino fossero le borse e le valigie - ben più eleganti del mio. Ma tu sai, cara mamma, quanto io debba risparmiare per ogni cosa..." Questa, ovviamente, era una frecciata al mio bisnonno, costantemente al verde e anche tirchio. E un'altra cosa notò la mia bisnonna: che altri, viaggiatori con bambini, probabilmente quelli con le valigie più belle, avevano tappezzato i sedili dello scompartimento con lenzuola bianche, per proteggere i bambini piccoli, chissà da cosa, da pulci, da zecche, da misteriosi microbi?

Un secolo dopo la ferrovia è arrivata l'autostrada, iniziata nel 1968 e terminata nel 1974. Sembrava un'opera definitiva, che avrebbe per sempre fatto dimenticare ai viaggiatori le lunghe ore sui tornanti per arrivare al Brennero e poi ridiscendere. Oggi si sa che quella opera non basta più, lo vediamo bene, intasata com'è da innumerevoli autotreni, due milioni all'anno ho sentito, che ingombrano la frontiera e le sue vie di accesso: in tutte le stagioni dell'anno in fila ininterrotta i camion salgono e scendono dal passo, mentre l'automobilista, ristretto in una sola corsia, intimorito, rallentato, bloccato in coda, può soltanto consolarsi pensando che tale traffico parla di intense attività commerciali, e dunque di economia fiorente e gli fanno, sognare il treno. Il passo, dicevo, è sempre stato agevole e, dunque, incerto il confine, graduale il cambiamento, dolce il distacco e il ritrovamento. Talmente permeabile nei secoli è stato il passaggio, che perfino la lingua si è allargata in giù dal Brennero, è filtrata attraverso il valico diffondendosi nelle valli del versante meridionale. Al di là di tutte le ragioni storiche e politiche, l'ampia presenza del tedesco al di qua dello spartiacque non può che avere all'origine ragioni geografiche: se quel passo fosse stato più stretto, più chiuso, più impervio o se non ci fosse stato affatto, difficilmente la lingua del nord sarebbe riuscita a travalicare il confine in modo così massiccio.

Le civiltà si sono incontrate quassù, due civiltà così diverse come quella latina e quella tedesca. Il Brennero segna un confine che è un'apertura, un ingresso, un ponte tra due culture: la forza di questo simbolismo deve avere colpito anche Mussolini e Hitler che per tre volte nel corso della seconda guerra mondiale si sono dati appuntamento qui, sul passo freddo e ventoso, per misurarsi e ingannarsi a vicenda.

Ma al di là del simbolismo di confine, al di là della linea di nessuno dove tutti i colori stanno insieme in un unico prima di separarsi, prima di decidersi se essere bianco o nero, o verde, al di là del punto geografico che separa valle da valle, acqua da acqua, quella che finisce nel mar Mediterraneo, e quella che finisce nel mar Nero, il Brennero resta innanzitutto via di comunicazione. Ha infatti permesso che nei secoli la pittura, l'architettura, la scultura, la musica, la poesia, la filosofia, le scienze viaggiassero da nord a sud e viceversa. Merce speciale che, tuttavia, non si serviva di convogli speciali: spesso clandestina, altre volte con tutti i crismi della legalità, passava il Brennero con i mercanti e con i soldati, con gli emigranti e con i prelati, con i viaggiatori e i turisti, nelle loro carte e nelle loro teste, nei loro bagagli e nel cuore. Soprattutto

nel passato, nei secoli senza aereo, senza internet né telefono, non si poteva stare senza il passo. E oggi? I fiumi di turisti che d'estate e d'inverno salgono e scendono, le migliaia, i milioni, di autocarri che fanno lo stesso sono la prova che il Brennero serve, serve ancora, eccome serve. E se la pittura, la scultura, la musica, la poesia, le arti usano oggi innumerevoli sentieri diversi e più rapidi per viaggiare da un paese all'altro e da un popolo all'altro, di qui continuano pur sempre a passare uomini e donne che si incontrano, si parlano, si conoscono e si riconoscono. E gli altri valichi? Destino dei nostri passi alpini è di mediare tra due mondi che si sono conciliati grazie a questi passaggi, antichi sentieri disegnati dalla natura lungo i quali l'uomo si è avventurato per vedere che cosa c'era al di là, leoni feroci o uomini come lui, e, magari subito dopo, a piazzare le sue mercanzie o a comprarne di sconosciute da rivendere poi con vantaggio tra la sua gente.

E adesso, concludendo questo mio breve racconto, non posso non esprimere un auspicio forte: che il Brennero resti aperto per non svegliare fantasmi antichi come ha scritto qualche giorno fa sul Corriere il mio collega Gian Antonio Stella, per non tornare a dividere due mondi, a contrapporli come è stato per un breve periodo nel passato.

MAURO GILMOZZI *Assessore alle Infrastrutture e all'Ambiente, Provincia Autonoma di Trento*

Ringrazio veramente di cuore Isabella Bossi Fedrigotti, figlia di questa nostra terra, ma scrittrice conosciuta evidentemente più in questa sua attività e professione, e poi come giornalista del Corriere della Sera. La ringrazio perché c'è bisogno anche di racconto in questa nostra storia e in questi nostri rapporti che sono sempre molto tecnici, molto rivolti all'infrastruttura, al fare, al costruire, ma che devono avere anche un racconto dietro e davanti, perché solo sapendo da dove veniamo, e dove stiamo andando, possiamo dare evidentemente un senso a questo nostro impegno.

Siamo di fronte a grandi cambiamenti, l'abbiamo detto anche stamattina in apertura, e solo la cultura può accompagnare questi cambiamenti. Non c'è altra via che l'educazione, che le relazioni, che i rapporti, che fra di noi devono via via essere intensificati.

Per questo ringrazio anche tutti Voi, tutti coloro che hanno portato qui il loro contributo, rendendo questa giornata assolutamente importante.

DIE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DES INTERMODALEN TRANSPORTS AUF DER BRENNERACHSE

BEGRÜSSUNG UND EINFÜHRUNG

FRANCESCO MARCOVECCHIO *Moderator Presseamt der Autonomen Provinz Trient*

Die Autonome Provinz Trient, gemeinsam mit der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB) - deren Vorsitz die Provinz Trient in den Jahren 2015-2016 innehat - hat die heutige Konferenz organisiert.

Das heutige Thema, die "Die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs auf der Brennerachse", ist für die kommenden Jahre sehr wichtig.

Im Laufe des heutigen Vormittags sind diverse Einheiten vorgesehen, weswegen ich gleich mit der ersten beginnen würde.

Ich begrüße die Herren Mauro Gilmozzi, Landesrat für Infrastruktur und Umwelt der Autonomen Provinz Trient; Valentino Pagani, Leiter der Abteilung Kulturerbe, Museen, Verkehr und Mobilität der Autonomen Provinz Bozen; und Ezio Facchin, Regierungsbeauftragter für den Brenner-Korridor, die die ersten drei Vorträge halten werden. Anschließend wird Herr Alberto Milotti von der Universität Bocconi in Mailand mit einem Fachvortrag zur Wettbewerbsfähigkeit im Detail auf das heutige Thema eingehen.

MAURO GILMOZZI *Landesrat für Infrastruktur und Umwelt der Autonomen Provinz Trient*

Wir sind heute hier, um das Problem der Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs auf der Brennerachse zu diskutieren. Ich möchte alle Redner, die Vertreter der Interessengruppen, die die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB) bilden, und insbesondere Frau Dr. Bossi Fedrigotti begrüßen, welche das Schlusswort zur Abrundung dieser Tagung übernehmen wird, denn heute sprechen wir über Verbindungen und Vernetzungen, ein Thema, das auch und insbesondere aus kultureller Sicht von größter Relevanz ist.

Vor einiger Zeit wurde in einem Dokumentarfilm über den Zweiten Weltkrieg auf History Channel gezeigt, wie die Amerikaner die Gelegenheit hatten, die in Deutschland errichteten Autobahninfrastrukturen zu sehen. Präsident Eisenhower erkannte, dass sie eine großartige Innovationen waren – denn die Autobahninfrastruktur ermöglichte es, die Städte bzw. die städtischen Gebiete miteinander zu verbinden, ohne sie zu durchqueren – und schöpfte daraus seine Inspiration, die “Interstate Highways“ zu bauen, die – wie wir alle wissen – das Autobahnnetz ist, das heute mehr oder weniger alle Staaten der USA miteinander verbindet. Auch in den Vereinigten Staaten wurden die Autobahnen, so wie in Europa, in der Nachkriegszeit zum Instrument, mit dem man versuchte, den Wiederaufbau anzukurbeln. Dieser Versuch war offensichtlich erfolgreich: entlang der Autobahnen ist die Welt, wie wir sie heute kennen, entstanden.

Mittlerweile ist aber ein Paradigmenwechsel eingetreten: heute können die Verbindungen und Vernetzungen – insbesondere auf europäischer Ebene – wirklich neu interpretiert werden und sich entlang einer anderen Infrastruktur entwickeln, und zwar nicht mehr entlang der Autobahn bzw. der Straße – welche natürlich weiterhin ihre Funktion erfüllt – sondern entlang der Eisenbahn. Dies ist die Zukunftsaussicht, auf die wir alle hinarbeiten. Die Bahn wird also als Gelegenheit für neue Verbindungen gesehen, die nicht nur wirtschaftlicher, sondern auch kultureller und sozialer Natur sind und es uns ermöglichen sollten, ein neues und modernes Europa zu bauen, das dazu in der Lage ist, die wichtigen Herausforderungen, denen wir heute weltweit gegenüberstehen, anzunehmen.

Reicht eine Infrastruktur, um das zu erreichen? Natürlich nicht!

Die Provinz Trient hat für ihre zwei Jahre Vorsitz der AGB ihr Motto nicht zufällig ausgewählt - man wollte zum Ausdruck bringen, dass man sich über die Infrastruktur hinaus zu einer strategischen Infrastrukturpolitik hin bewegen muss. Das bedeutet, dass es absolut undenkbar ist, ein so komplexes Problem, wie das eben angesprochene, mit technischen bzw. infrastrukturellen Lösungen bewältigen zu können. Man muss sich ernsthaft mit den Politiken auseinandersetzen, die es rund um diese Infrastrukturen zu entwickeln gilt.

Die politische Diskussion ist natürlich ein sehr komplexes und schwieriges Thema: es ist eine Sache, eine Eisenbahn zu bauen, eine andere ist es, die Verkehrspolitik der europäischen Länder zu harmonisieren.

Gleichermaßen haben wir gesehen, dass es eine Sache ist, die Grenzen zu öffnen und eine ganz andere, die Einwanderungsphänomene, die wir heute erleben, zu bewältigen. Diesbezüglich war Europa unvorbereitet; abgesehen und jenseits von den derzeitigen Ereignissen, gilt es beispielsweise hervorzuheben, was sich in diesen Tagen am Brennerpass zuträgt. Diese Gegebenheit sollte aber auch in Hinblick auf die Verkehrspolitik zum Nachdenken anregen. Wir haben festgestellt, dass Themen wie beispielsweise die Interoperabilität, wenn sie einmal auf den Prüfstand gestellt werden, gar nicht mehr so einfach umzusetzen sind. Die Interoperabilität der verschiedenen Züge ist nichts Selbstverständliches: in der Tat sind die technischen Bedingungen für das Rollmaterial in Deutschland und in Italien nicht unbedingt dieselben. Das gleiche gilt für die Sicherheitssysteme. Wie können wir gemeinsam an der Infrastruktur arbeiten, wenn wir nicht in der Lage sind, diese Probleme anzugehen und zu lösen?

Auf der anderen Seite gibt es die Modalitäten, mit denen die Politik auf die wichtigen Umweltfragen eine Antwort finden muss: welche Maßnahmen sollten wir gemeinsam treffen, um die tatsächliche Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu fördern und welche konkrete Methode brauchen wir in Hinblick auf das große Problem des Klimawandels? Auch dies ist ein Thema, das erfordert, dass wir so zusammenarbeiten, wie wir es bereits jetzt tun.

Aber es ist auf jeden Fall nicht leicht, dies alles zu meistern, wie Sie in den folgenden Vorträgen heute hören werden, denn die Aussichten sind alles andere als rosig. Wenn wir uns die verfügbaren Daten zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene ansehen, können

wir feststellen, dass derzeit genau das Gegenteil der Fall ist: heute sind die Schienentransporte nämlich im Rückgang und der Straßentransport hat zugenommen. Die Frage, die wir uns also stellen sollten, ist folgende: sind die Politiken, die wir derzeit umsetzen, mit den Investitionen, die wir tätigen, kohärent? Dies ist bestimmt ein interessantes Thema.

Die Fähigkeit, Antworten auf die Fragen rund um die Strategien zur Förderung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu finden, ist sinnbildlich für die Handlungsfähigkeit der Politik. Wir diskutieren über Toll+, also zusätzliche Mautgebühren.

Aber ist es richtig, nur mit zusätzlichen Mautgebühren zu intervenieren, die ganz offensichtlich nur auf eine Kategorie ausgerichtet sind - und zwar auf die Transporteure - wenn gleichzeitig nur sehr wenig unternommen wird, um die Eisenbahn beispielsweise durch Preissenkungen wettbewerbsfähig zu gestalten?

Auch das ist ein interessantes Thema: sobald der Brenner Basistunnel im Jahr 2026 in Betrieb sein wird, werden längere Züge mit niedrigeren Kosten die Strecke befahren können; aber was tun wir von jetzt bis zum Jahr 2026. Auch in diesem Zusammenhang wäre es meiner Meinung nach sinnvoll, Anreize zu setzen, und zwar auch finanzieller Natur, damit - insbesondere in Hinblick auf die Umwelt - die derzeitige rote Ampel für die Brennerautobahn zu einer grünen Ampel wird und damit zusätzlich zu einer erhöhten Wettbewerbsfähigkeit, im Transportsektor eine bessere Lebensqualität herbeigeführt wird.

Heute werden viele Themen ausgeleuchtet und mit meiner Einleitung wollte ich einige Denkanstöße geben. Natürlich werden wir uns auch mit der Frage befassen müssen, wie wir dann die intermodalen Systeme organisieren können, denn die Intermodalität ist das zentrale Thema dieser Tagung. Aber bevor wir auf die Intermodalität eingehen, müssen wir uns sicher sein, dass alle mit der gleichen Überzeugung und mit dem gleichen Interesse den wahren Kern der Angelegenheit angehen wollen, nämlich die Verlagerung des Waren- und Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene. Hinter diesem Aspekt verbirgt sich natürlich das Erfordernis zu verstehen, an welchen Orten der Gütertausch stattfinden soll bzw. wo die Intermodalität tatsächlich die Art und Weise der Güterverteilung verändern kann.

Es stellt sich die Frage der Logistik: es gibt Stellen, die zweifelsohne internationale Bedeutung haben werden, wie beispielsweise Verona und München. Was ist in Hinblick auf diese Herausforderung die Position der Regionen Trentino und Südtirol? Was können die Folgen für einen Umschlagterminal wie den unsrigen - der auf dieser langen Achse eine zentrale Rolle einnimmt und nicht nur Bozen, sondern auch Verona betrifft - gegenüber Europa sein, in dessen Richtung wir uns bewegen und dabei mindestens 500 km decken sollten? Und sind die Organisationen, die heute bereits bestehen und die bereits aktiv sind, ausreichend oder müssen sie ausgebaut werden?

Am heutigen Tag wollen wir auf alle diese Aspekte eingehen, denn wenn es uns gemeinsam nicht gelingt, diese Zukunftsperspektiven zu schaffen, werden wir auf keinen grünen Zweig kommen.

Heute sind Vertreter der Institutionen und der einschlägigen Wirtschaftssektoren anwesend, weswegen die heutigen Vorträge darauf abzielen werden auszuleuchten, welche Rolle jeder in einem Kontext, in dem heute mit Sicherheit Investitionen erforderlich sind, einnehmen will, damit diese Herausforderung im Zusammenhang mit den neuen Verbindungen und Vernetzungen innerhalb von Europa durch die Bahn langfristig bzw. in Zukunft gemeistert werden kann.

VALENTINO PAGANI *Ressortdirektor Denkmalpflege, Museen, Verkehrsnetz und Mobilität
- Autonome Provinz Bozen*

Ich vertrete heute den Landesrat Mussner der Autonomen Provinz Bozen, der für Verkehr und Mobilität zuständig ist und am heutigen Tag leider nicht anwesend sein konnte und mich deshalb gebeten hat, ihn zu vertreten. Dieser Bitte habe ich sehr gerne Folge geleistet.

Auch ich möchte allen für ihre Anwesenheit danken. Es ist sehr wichtig, dass es Gelegenheiten gibt, wie die heutige, um äußerst relevante Themen wie die nachhaltige und die verkehrsträgerübergreifende Mobilität zu behandeln. Anlässe wie der heutige sind nämlich Gelegenheiten für Begegnungen und für den Austausch. Die Konferenz gliedert sich in zwei Einheiten: zunächst werden die Vertreter der Institutionen ihre Vorträge halten und anschließend die verschiedenen Unternehmen. Meiner Ansicht nach kann es zur Erreichung eines Ergebnisses sehr vorteilhaft sein, unterschiedliche Standpunkte zu den verschiedenen Themenbereichen anzuhören.

Der Titel der Tagung ist an sich schon inspirierend. Es ist die Rede von intermodalem Güterverkehr, ein zweifellos interessantes Thema, das aber auch viele Herausforderungen und Aufgaben in sich birgt, die vor uns liegen. Die Autonome Provinz Bozen ist bereits seit einigen Jahren von der Wichtigkeit dieses Themas überzeugt und treibt den Ausbau des Eisenbahntransports, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr, voran.

In den vergangenen zehn Jahren hat die Provinz Bozen sehr viel Geld und sehr viele Ressourcen in diesen Verkehrsträger investiert und die entsprechenden Ergebnisse haben gezeigt, dass sie gut daran getan hat, denn die Zahl der Fahrgäste der Eisenbahn hat sich in den letzten 10 Jahren verdoppelt und im Pustertal sogar verdreifacht. Das Ziel, den Verkehr von der Straße auf die Bahn zu verlagern, wird somit rundum verfolgt. Darüber hinaus sind wir, wie die Provinz Trient und die Länder entlang der Brennerachse, Alpenregionen, die von einer ganz besonderen Orographie gekennzeichnet sind; daher sind wir ganz besonders bemüht, das wesentliche Ziel einer nachhaltigen Mobilität, die die Umwelt und die Landschaft vor Verschmutzung schützt, zu erreichen. Dieses Ziel zählt zu Recht zu den Diskussionsthemen des heutigen Tages.

Was die spezifischere Frage der Intermodalität des Warenverkehrs betrifft, wird der Brenner Basistunnel natürlich einen großen Beitrag leisten; er wird bis 2026 fertiggestellt werden und einen entscheidenden Schritt in Richtung unseres Zieles darstellen.

Die Zahlen zum Transitverkehr auf der Brennerachse, die ich gesehen habe, belaufen sich auf 30 Mio. Tonnen an Waren, die auf der Straße und 11 Mio. Tonnen, die auf der Schiene transportiert werden.

Unsere Aufgabe wird es sein, diese Zahlen umzukehren, d.h. den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Um dies zu tun, sollten die Provinz Bozen, die Provinz Trient, alle Mitglieder der Europaregion, das Land Tirol, endlich eine Reihe von organisatorischen und wirtschaftlichen Maßnahmen definieren und abstimmen, die den Schienentransport sowohl aus organisatorischer als auch aus wirtschaftlicher Sicht attraktiver gestalten. Wir wissen nämlich, dass der Straßentransport derzeit die wirtschaftlichste Lösung ist, was aus der Sicht der Unternehmen natürlich einen großen Einfluss haben kann.

Ich persönlich bin der Ansicht, dass man auch strategisch vorgehen muss, und zwar durch die Errichtung von neuen Terminals und den Ausbau der bereits bestehenden Terminals entlang der gesamten Brennerachse, um auf die Daten Einfluss zu nehmen, die ich vorher erwähnt habe. Darüber hinaus ist unser Abteilung auch sehr um die Straßensicherheit bemüht und wir versuchen, diese durch eine Vielzahl von Maßnahmen zu verbessern. Auch was diesen Aspekt betrifft sind wir der Überzeugung, dass, abgesehen vom Eisenbahntransport und von der nachhaltigen Mobilität, die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene – was so viel bedeutet wie die Anzahl der LKWs von der Straße wegzubringen – auch in Hinblick auf die

Verkehrssicherheit der privaten Verkehrsteilnehmer einen großen Beitrag leisten kann. Das für uns erreichbare Ziel ist es, einen Teil der 2 Mio. Lastkraftwagen, die jedes Jahr die Brennerachse befahren, auf die Schiene zu verlagern: zunächst kann die Strecke der 15 Zugpaare, die täglich den Abschnitt Wörgl-Brenner befahren, bis nach Trient erweitert werden, wodurch etwa 180 000 LKWs von der Straße weggebracht würden. Die theoretische Maximalleistung des RoLa-Terminals beläuft sich auf 56 Zugpaare pro Tag, was etwa 670 000 LKWs bzw. 33% des jährlichen Verkehrsaufkommens entlang der Brennerachse entspricht, ganz zu schweigen vom Potenzial des unbegleiteten und des traditionellen intermodalen Verkehrs. Dies sind unsere Vorstellungen. Diese Tagung gliedert sich also sehr gut in unseren allgemeineren Diskurs, nämlich im Bemühen, die Mobilität nachhaltiger, sicherer und gleichzeitig attraktiv und intermodal zu gestalten.

EZIO FACCHIN *Regierungsbeauftragter für die Brenner Eisenbahnachse*

Mit dieser Tagung leite ich die Tätigkeit ein, die kennzeichnend für die Position der Regierung gegenüber diesem Projekt sein soll. Der Minister für Infrastruktur und Verkehr hat mich ausdrücklich gebeten, Ihnen seine Grüße zu überbringen.

Heute behandeln wir zwei Themen. Einerseits die Infrastruktur, die im Hinblick auf ihre Gestaltung und die entsprechenden Fristen laufend neu durchdacht wird. In diesem Sinne ist der Brenner Basistunnel, nicht zuletzt dank der Entschlossenheit, der Stetigkeit und der sehr klaren Beziehung zwischen Zentralregierung, lokaler Regierung und Europäischer Union, heute eine Gewissheit. All diese Faktoren haben es uns ermöglicht, dieses große Vorhaben zu beginnen. Es handelt sich um ein wesentliches Projekt, genauso wie der Gotthard-Basistunnel, der am 1. Jänner in Betrieb genommen wird. Ab diesem Zeitpunkt beginnen wir nämlich zu sehen, welche Auswirkungen eine Infrastruktur dieser Art auf die Verkehrsrelationen entlang des Korridors zwischen den deutschen Gebieten und der Po-Ebene hat.

Wie sich beim Gotthard-Basistunnel Schwierigkeiten in Hinblick auf die Streckenfortsetzung im Gebiet der Lombardei ergeben haben, müssen wir uns heute dem Problem der Weiterführung der Strecke in Südtirol, im Anschluss an den Brenner Basistunnel, stellen und es analysieren.

Man kann sagen, dass der Brenner eine Kombination aus Transport und Orographie ist, da der Pass seit jeher in der Geschichte mit dem Begriff Verkehrsverbindungen und Transporte in Verbindung gesetzt wird. Auch heute noch ist es die wichtigste Verbindungsrouten für den Straßenverkehr, wenn wir an die transportierten Tonnen denken, die Herr Valentino Pagani vorher angesprochen hat.

Seit geraumer Zeit versucht man, insbesondere um die Gebiete vor den Abgasemissionen zu schützen, die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene durchzusetzen. Die entsprechende Frist, die wir vorher schon gehört haben, ist die Eröffnung des Brenner Basistunnels im Jahr 2026; dieselbe Frist gilt natürlich auch für die Fertigstellung der Zulaufstrecken. Landesrat Gilmozzi fragt zu Recht: "Was tun wir in der Zwischenzeit?". Das Problem der Intermodalität stellt sich bereits jetzt und ist eine der Fragen, die im Rahmen von Tagungen wie der heutigen angegangen werden müssen.

Dies muss allerdings mit dem Geist und der Kontinuität erfolgen, wie sie bereits von Van Miert und anschließend von seinem Nachfolger, Pat Cox, in der Brenner Corridor Plattform und ihrem Aktionsplan, in Bezug auf welchen die Brenner Corridor Plattform selbst und die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn und deren Zuständigkeiten ein Bezugspunkt sind, gelebt wurden bzw. werden.

In diesem Zusammenhang gibt es eine Neuheit, nämlich den neuen Logistikplan, den die Regierung durch die Gründung einer eigenen technischen Fachstelle eingeführt hat. Daraus

ergibt sich das Erfordernis, diese zentralisierte Planung mit den von der Brenner Corridor Plattform vorgesehenen Tätigkeiten zu kombinieren. Dies sollte der Interpretationsschlüssel für die nächsten Schritte in der Phase der Vorbereitung auf die Umsetzung großer Infrastrukturen für den Güterverkehr und die Intermodalität sein.

In diesem Sinne könnte man sagen, dass bereits konkrete Schritte gemacht wurden: vor allem die Inbetriebnahme der neuen Unterinntalstrecke, die Einleitung von Studien betreffend den Verkehrsknoten Kufstein und die Beschleunigung, welche die italienische Regierung in Hinblick auf die Umsetzung der Maßnahmen betreffend die südliche Zulaufstrecke beabsichtigt. Diese Beschleunigung wird es sicherlich geben, aber man muss natürlich auch die wirtschaftliche Tragweite dieser Maßnahmen berücksichtigen, denn wenn man von der südlichen Zulaufstrecke spricht, dann geht es um 5 bis 6 Milliarden, d.h. man muss dieses Thema nicht auf die leichte Schulte nehmen. Ganz im Gegenteil muss man, wenn man das Thema angeht, dazu in der Lage sein, die wirtschaftliche Tragweite und die Möglichkeit einer Kostenverteilung zum Zweck der wirtschaftlichen Tragbarkeit für die Regierung und im Hinblick auf die EU-Zuschüsse zu analysieren.

Ein extrem interessanter Aspekt betrifft die Möglichkeit, das neue Zugsicherungssystem ERTMS 2 einzuführen, das im gesamten österreichischen Bahnnetz bereits aktiv verwendet wird und auch im italienischen Bestandsnetz implementiert werden wird. Es werden somit auch die Korridore im italienischen Staatsgebiet mit dem europäischen Zugsicherungssystem ausgestattet werden.

Die Möglichkeit, dass die Lokomotiven am Brenner in Zukunft durchfahren – bislang war die Durchfahrt am Brenner aus technischen Gründen nicht möglich und wir wollen nicht, dass zu einem späteren Zeitpunkt politische Hinderungsgründe eintreten – wird in Zukunft neue Möglichkeiten für den Güterverkehr eröffnen, und zwar ein geringerer Zeitaufwand und geringere Transportkosten, gepaart mit eventuellen begleitenden Fördermaßnahmen. Die Einführung von Mehrsystemtriebfahrzeugen wird es ermöglichen, den Schienenverkehr effizienter zu gestalten. Deshalb müssen wir uns eine – auch relativ nahe – Zukunft vorstellen, in der dieser erste technische Fortschritt, der die Effizienz des Güterverkehrs verbessern kann, in die Tat umgesetzt wird; Der zweite Schritt betrifft die Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels und der im Hinblick auf dessen bestmögliche Nutzung wesentlichen Infrastrukturen; der dritte Schritt betrifft schließlich die Fertigstellung sämtlicher Zulaufstrecken, d.h. die Errichtung sämtlicher Infrastrukturen, deren Kapazität in ihrer Gesamtheit jener des Autobahnsystems gleich kommt, denn andernfalls wird man beim Vergleich zwischen Schiene und Straße ständig von Systemen mit einem unterschiedlichen Entwicklungsstand und mit einer ungleichen Leistungsfähigkeit sprechen: der Verkehrsträger Straße, dessen Infrastrukturen ebenso wie die entsprechenden Fahrzeuge im Laufe der Zeit weiterentwickelt wurden, steht dem Verkehrsträger Bahn gegenüber, der im Laufe der Zeit keine Anpassung erfahren hat und immer noch die Infrastruktur aus dem Jahre 1800 nutzt.

In dieser Hinsicht liegt noch sehr viel Arbeit vor uns und es ist mir eine Ehre, daran beteiligt zu sein und meinen Beitrag leisten zu dürfen.

Die AGB ist auf institutioneller Ebene auf jeden Fall sehr wichtig.

Die BCP, die vom europäischen Koordinator initiierte Plattform, stellt im Grunde die Drehscheibe dieser Tätigkeiten dar und bildet somit die Schnittstelle zum Ministerium.

Ich bin sehr zuversichtlich, dass die Dinge sehr gut vorangehen können. Man muss entschlossen vorgehen, eine sehr klare Strategie haben und auch versuchen zu verstehen, was die wirklichen Erwartungen der Wirtschaftsteilnehmer, sowohl auf institutioneller Ebene als auch im Hinblick auf die Infrastruktur und Investitionen, sind, denn andernfalls werden wir sehr viel Bürokratie erzeugen, während die Wirtschaft ihre eigenen Regeln hat und in ihre eigene Richtung geht. Auch diesbezüglich ist es deshalb sehr wichtig, einen Kanal für den Dialog zu finden.

WETTBEWERBSFAKTOREN IM INTERMODALEN VERKEHR

Ich möchte zunächst der Provinz Trient und der AGB für die Gelegenheit danken, die einleitende Rede dieser Tagung, an der die direkt an der Planung der Infrastruktur und der Transportleistungen entlang der Brennerachse beteiligten, hochrangigen Personen teilnehmen, halten zu dürfen. Mir wurde die Aufgabe erteilt, kurz die Themen zu umreißen, die die Vertreter der Institutionen, die Transporteure und die Betreiber der Netze und der Terminals in den nachfolgenden Vorträgen detaillierter darlegen werden.

Da ich im Gegensatz zu all jenen Personen, die konkret vor Ort im Bereich Infrastrukturen und Transportdienstleistungen tätig sind, ein externer Beobachter bin, werde ich versuchen, eine Liste von Themen anzusprechen, die im Zuge der Diskussionen der nächsten Stunden vertiefend behandelt werden können und hoffe, dadurch eine positive Anregung für die Arbeit der AGB und der Institutionen in den kommenden Monaten bieten zu können.

Zunächst möchte ich schematisch die intermodale Transportkette darlegen, die ich im Vorgriff auf alle Personen, die heute Morgen am Diskussionstisch teilnehmen werden, zu definieren versucht habe. Natürlich ist der erste Aspekt die Infrastruktur, sowohl das Netz (Schienen- und Straßeninfrastruktur), als auch die Knoten bzw. die Terminals, wo der Warenumsatz stattfindet. Anschließend können alle anderen Akteure aus der Transportbranche ermittelt werden, d.h. die Transporteure, die mit LKWs die Strecke der ersten und der letzten Meile, vom Hersteller bis zum Terminal, decken; die Terminalbetreiber und zwei Akteure der Bahn: der Bahninfrastrukturbetreiber und die verschiedenen Eisenbahnunternehmen, die auf der Infrastruktur das Rollmaterial abwickeln.

Abschließend gibt es noch die Multimodal Transport Operators (MTO), die die Fäden aller Betreiber halten und täglich die intermodalen Dienste abwickeln; und dann gibt es natürlich auch die Herstellerfirmen, die das Erfordernis haben, ihre Waren zu transportieren bzw. sich mit Rohstoffen beliefern lassen müssen, um ihre Produkte herzustellen.

Das alles findet in einem politischen und regulatorischen Kontext statt, der die Wettbewerbsfähigkeit durch positive und negative Faktoren beeinflussen kann, wie es in den letzten Jahren der Fall war.

Untersuchen wir nun einige einzelne Elemente zu jeder dieser Kategorien, die ich versuchsweise eruiert habe, im Detail.

Die erste Gruppe betrifft, wie gesagt, die Infrastruktur sowohl der Netze als auch der Knoten. Das erste Maßnahmenpaket bezieht sich auf das Bahnnetz und die Fahrplantrassen und insbesondere auf all das, was die Schaffung von Fahrplantrassen, die sich für den intermodalen Transport am besten eignen, ermöglicht, d.h. die Modernisierung des Zugsicherungssystems, die Einführung von ERTMS, der Ausbau der Infrastruktur selbst und abschließend die Trennung der Personen- und Güterverkehre, insbesondere auf internationalen Verkehrsachsen wie der Brennerachse. Wo es eine größere Sensibilität in Hinblick auf die Nutzung des Zuges gibt, wie die Pustertal-Achse, hat die Zahl der Passagiere zugenommen bzw. sich verdreifacht. Wenn wir aber die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Bahn anstreben, muss besonderes Augenmerk auf die Trennung des Personen- und des Güterverkehrs gelegt werden und dem Güterverkehr in manchen Momenten die Vorfahrt gelassen werden, damit dieser im Vergleich zur Straße wettbewerbsfähiger wird. Insbesondere spiegeln sich diese drei Elemente (Modernisierung der Signaltechnik, Ausbau der Infrastruktur und Trennung der Verkehre) in den Faktoren wieder, die für den intermodalen Verkehr geeignetere Fahrplantrassen erzeugen können.

Die zweite Maßnahmengruppe betrifft ebenfalls die Schieneninfrastruktur und umfasst sämtliche Tätigkeiten, die deren technische Eigenschaften verbessern können, wie die Anpassung des

Lichttraumprofil (auf der Brennerachse ist derzeit das Lichttraumprofil PC80 in Verwendung, welches sich für sämtliche Transportarten eignet und das höchstzulässige Maß für Alpenpässe darstellt), die Module, welche längere Zugarnituren erlauben, und das Gefälle, welches in Hinblick auf den Brennerpass durch die Fertigstellung des Brenner Basistunnels im Jahr 2026 reduziert werden wird. All dies wird eine erhöhte Transportkapazität der Züge herbeiführen. Wenn also die erste Maßnahmengruppe Auswirkungen auf die Fahrplantrassen hat, wirkt sich die zweite Maßnahmengruppe auf die Ladefähigkeit der Züge aus.

Die dritte Maßnahmengruppe betrifft die Anschlüsse, und zwar die Kurzstrecken für den Zugang zu den Terminals, die Zubringerstrecken, die neu zu errichtenden Terminals sowie den Ausbau der bestehenden Terminals (im Rahmen des gegenständlichen Mittelmeer-Skandinavien-Korridors, insbesondere jene zwischen München und Verona), d.h. einerseits die Binnenterminals und andererseits die neuen Hafenterminals zur Verbesserung der Intermodalität, nicht nur auf dieser Achse sondern auch auf allen anderen alpenquerend Achsen. Eines der wichtigsten Elemente ist die Verbindung mit den Häfen (in diesem Fall die Mittelmeerhäfen, aber auch die Häfen im Norden) und den entsprechenden Terminals. All dies kann natürlich auch zu einer Reihe von Zeiteinsparungen führen.

Die erhöhte Ladekapazität der Züge und die Zeiteinsparung können gemeinsam Kosteneinsparungen erzeugen, und zwar nicht nur für die Bahnbetreiber im engeren Sinn, sondern auch für die Herstellerfirmen. Indem die für den intermodalen Verkehr geeignetsten Fahrplantrassen genutzt werden, kann sichergestellt werden, dass die Züge das Schienennetz auf effizientere Weise nutzen können, und unter Berücksichtigung der Kosteneinsparungen können wir alle Elemente umreißen, die in Hinblick auf die Infrastruktur, die Netze und die Knoten eine Verbesserung der Qualität des intermodalen Verkehrs herbeiführen können.

Der letzte Aspekt sind die Betreiber. Mit dem Begriff Betreiber möchte ich sowohl die Eisenbahnunternehmen als auch die MTO – die Multimodal Transport Operators – d.h. auch jene Akteure, die zwar im Bereich der intermodalen Transporte, aber nicht explizit im Eisenbahntransport, tätig sind, zusammenfassen. Die Elemente, die im Zusammenhang mit den Betreibern die Entwicklung der Intermodalität positiv beeinflussen können, sind zweifelsohne die Anpassung der europäischen Bestimmungen und somit die vollumfängliche Anwendung - natürlich in Zusammenarbeit mit dem politisch-regulatorischen Umfeld - der Eisenbahnpakete der EU-Liberalisierung. Das zweite Element ist die Entwicklung, seitens der Betreiber selbst, ihrer eigenen Ausrüstung, sowohl aus technischer als auch aus technologischer Sicht: einerseits die Lokomotiven, aber auch das Rollmaterial, die Waggons und alle Elemente, die eine Zugarnitur bilden, einschließlich der Kommunikationssysteme zwischen den Zügen und dem Netz und der Zugsicherungssysteme auf der Fahrzeugseite. Das dritte Element ist die Internationalisierung der Unternehmen. In Italien gibt es derzeit viele Eisenbahnunternehmen. Trenitalia und die FS-Gruppe sind die wichtigsten Akteure der Branche in Italien; zusätzlich dazu gibt es mehrere private Betreiber, die national tätig sind, wie Nord Cargo, Rail Traction Company, BLS Cargo; alle diese Unternehmen sind im Schienentransport und insbesondere im alpenquerenden Verkehr tätig.

Das vierte Element der Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Transports auf der Betreiberseite betrifft die Einführung von neuen innovativen Diensten, wie beispielsweise die sogenannten Zollkorridore, die heute in Italien zwischen den Häfen und den intermodalen Terminals im Entstehen sind und eine Steigerung der Gesamtleistung der intermodalen Transportkette herbeiführen können.

Die dritte Kategorie umfasst die Herstellerfirmen. Die von ihnen durchzuführenden Kontrollen betreffen die Produktkategorien, die sich für den intermodalen Transport am besten eignen, sowie jene Produktkategorien, für die dank neuer Dienstleistungen, neuer Wägen und neuer Fahrzeuge ein Wechsel auf neue Organisationsarten der Transportkette möglich ist. Zweitens

sind, wie im Fall der Eisenbahngesellschaften, erhebliche Investitionen in die Ladeeinheiten (neuartige Container), aber auch in die Informatiksysteme, in die eventuellen ausländischen Niederlassungen oder Produktionsstätten sowie in den Fuhrpark für die Endverteilung notwendig. Ein weiteres Element ist die Suche nach neuen Lösungen sowohl für die Eindämmung der Betriebskosten, als auch zur Reduzierung der Umweltbelastung, beispielsweise durch Investitionen in neue Straßenfahrzeuge, die eine Senkung der Umweltauswirkungen insgesamt ermöglichen, aber auch die Entwicklung von gas- oder elektrobetriebenen Fahrzeugen in den Terminals, die Entwicklung der Informationstechnologie durch die Entwicklung neuer, innovativer Dienstleistungen, wie der Zollkorridor. Das letzte Element betrifft die Innovationen im Bereich Vermarktung zum Zweck der Eindämmung der Betriebskosten und der Entwicklung neuer Technologien im Zusammenhang mit dem E-Commerce, zum Beispiel das Business to Business (B2B) oder das Business to Consumer (B2C). Alles, was die Unternehmen als Entwicklung der kommerziellen Aspekte sehen, muss bei der Entwicklung der Dienstleistungen des intermodalen Transports berücksichtigt werden.

Die letzte Gruppe, die ich versucht habe in Hinblick auf die Wettbewerbsfaktoren des intermodalen Transports unter die Lupe zu nehmen, steht mit dem politisch-regulatorischen Umfeld im Zusammenhang. Wenn man versucht, sich von der makroskopischen auf die mikroskopische Ebene vorzuarbeiten, ist der erste Aspekt natürlich ebenfalls der europäische Kontext und somit die Verkehrspolitik auf EU-Ebene mit ihren Liberalisierungspaketen, den Finanzierungen für die Infrastrukturen und für die Transportleistungen, die auf die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Eisenbahn ausgelegt sind. Unmittelbar nach dem Aspekt der EU folgen die nationalen Verkehrspolitiken und der Entwicklungsplan für die Eisenbahngütertransporte, der derzeit von der italienischen Regierung ausgearbeitet wird. Das Dokument, das zu Beginn dieses Jahres ausgearbeitet wurde, sollte in den kommenden Wochen von der technischen Fachstelle mit den Interessensgruppen besprochen werden. Es sieht die Förderung der intermodalen Transporte auch im Zusammenhang mit der Erneuerung, nach einigen Jahren, des sogenannten Schienen-Bonus und somit die Förderpolitik, die auch Finanzierungen für den internationalen Transport vorsieht, vor.

Es kann sich durchaus die Frage stellen, wie das politisch-regulatorische Umfeld ein Wettbewerbsfaktor sein kann: zunächst natürlich durch die Entwicklung tatsächlicher, moderner Infrastrukturen, von den separaten Bahnlinien für den Gütertransport wie die Betuweroute zwischen dem Hafen von Rotterdam und Deutschland, bis hin zu den Basistunnels zur Durchquerung der Alpen. Zweitens, durch die technische Harmonisierung, vor allem im Zusammenhang mit der Unterstützung auf Gemeinschaftsebene und seitens der verschiedenen Agenturen, der Europäischen Eisenbahnagentur (European Railway Agency), welche die Normen in Hinblick auf die technische Harmonisierung vorgibt; drittens, durch neue und effizientere Anlagen für den Warenumschat. Und abschließend durch das Engagement der Staaten, wie zum Beispiel der Einsatz der italienischen Regierung durch die Tätigkeit der nationalen Zollbehörde, den sogenannten "Zollkorridor", zur Verschlankung des Warenumschat von den Häfen auf das Festland.

Ich möchte ein Beispiel einer großen Verkehrsinfrastruktur anführen, die im Juni 2016 in Betrieb genommen wird: die Eröffnung der AlpTransit, die neue Bahnverbindung durch die Schweiz. Laut einer Prognose der Schweizer Regierung über die Ergebnisse des AlpTransit-Projekts, wird die kumulative Wirkung der beiden Tunnel, also des Basistunnels und des Ceneri-Tunnels, nach der Fertigstellung, eine Reduzierung der Strecke um rund 30 Kilometer bzw. um 60 Minuten Fahrzeit, die Verringerung der benötigten Lokomotiven, ein einziger Betriebswechsel, 10 % weniger Stromverbrauch und die Verfügbarkeit von 70 zusätzlichen Fahrplantrassen sein. Dies sollte entlang der Gotthardachse bereits ab Juni eine Verringerung der Betriebskosten um 30% und der Personalkosten um 35% zur Folge haben, was für die Unternehmen eine Senkung der

Transportkosten entlang dieser Verkehrsachse um 10 % bedeutet. Zwischen Westdeutschland, der Lombardei, Ligurien, und insbesondere dem Piemont, bedingt dies eine Verkürzung der Gesamtreisezeit um 1% und eine geschätzte Erhöhung der Qualität der Dienstleistung um 10% (was einer 10-20 %igen Reduktion der Transportkosten entspricht).

Ich möchte beispielhaft versuchen, die langfristigen Wirkungen einiger Maßnahmen, die geplant sind, wiederzugeben und darzulegen, welche Effekte sie in Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn auf der Brennerachse erzeugen können. Der Brenner Basistunnel wird zunächst die Senkung der Traktionskosten und somit der Betriebskosten der intermodalen Züge auf der Achse ermöglichen; durch die Zulaufstrecken können die neuen Flaschenhälse, die sich notgedrungen bilden werden, überwunden werden, denn sobald der Brenner Basistunnel eröffnet und somit neue Fahrplantrassen verfügbar sein werden, werden sich die Flaschenhälse augenblicklich verschieben, und zwar südlich und nördlich des Basistunnels, weswegen man zu diesem Zeitpunkt auch konkret vorbereitet sein muss, die Leistungsfähigkeit auf diesen Streckenabschnitten zu erhöhen. Die dritte Maßnahme am Brenner ist der Ausbau der Terminals, da die Terminals der Brennerachse, München, Verona, Trient und die anderen, Bologna, zum Beispiel, auch in Hinblick auf die neuen Normen und technologischen Innovationen - es werden ja 750 Meter lange Züge eingeführt - angepasst werden müssen. Andere Faktoren im Zusammenhang mit der Infrastruktur, die zur Entwicklung der Brennerachse beitragen können, sind die Umsetzung des Lichtraumprofils P/C 80 sowohl in Richtung der tyrrhenischen Häfen als auch in Richtung der Adria-Häfen, um zu versuchen, auch die Verkehrsflüsse von diesen Hauptverkehrsadern zusammenlaufen zu lassen und die Fertigstellung der wesentlichen Modernisierungsarbeiten der Hafenterminals am Tyrrhenischen Meer - Livorno und La Spezia zum Beispiel, und an der Adria fertigzustellen.

Abschließend möchte ich noch einige Denkanstöße für die weiteren Diskussionen von heute geben, die alle in meiner kurzen Rede enthaltenen Elemente nochmals aufgreifen:

- Der erste Aspekt steht im Zusammenhang mit der Realisierung einer korridororientierten Infrastruktur, wobei die Maßnahmen und die Auswirkungen, die die Fertigstellung jeder Maßnahme auf die Verkehre oder auf die anderen Maßnahmen, die sich in Umsetzung befinden werden, haben wird.
- Der zweite Aspekt betrifft die Regulierung des Schienenverkehrs im Hinblick auf die Effizienz der Organisationsmodelle der Unternehmen, die sich, mit allen Infrastrukturarbeiten, die für die nächsten 10 Jahre geplant sind, in den letzten Jahren bereits um 200% verbessert haben, wobei aber dennoch neue Formen von Eisenbahndienstleistungen ausgearbeitet werden sollten.
- Der dritte Aspekt betrifft die Abstimmung der strategischen infrastrukturellen Entscheidungen, auch in Hinblick auf das Hinterland der Häfen und der Terminals, also die Vernetzung der Netzwerkinfrastrukturen, der Eisenbahninfrastrukturen, insbesondere durch Eisenbahnterminal-Politiken.
- Der vierte Aspekt betrifft die Schaffung von Synergien und die Beteiligung von privaten Partnern, sowohl für die Finanzierung der Infrastrukturen als auch für die Reorganisation bzw. die Einbindung der Produktionsunternehmen, auch direkt im Zusammenhang mit den Transportdienstleistungen.
- Der fünfte Aspekt betrifft die organisatorischen und technologischen Innovationen, wodurch beispielsweise die Rangierkosten verringert werden können; laut einigen Schätzungen erzeugt der Warenumsatz innerhalb der Häfen etwa 40% der Kosten im Zusammenhang mit der Strecke Hafen-Terminal.
- Nicht zuletzt ist noch der Ausbau der Telekommunikationssysteme für die Entwicklung der intermodalen Transportdienstleistungen zu erwähnen.

Im Lichte der gerade zusammengefassten Aspekte habe ich drei mögliche Maßnahmen ermittelt,

die es ermöglichen sollten, die Zwischenphasen bestmöglich zu verwalten; es handelt sich um Themen, die ich den Institutionen, den Transporteuren und den Betreibern der Bahnnetze und der Terminals zur weiteren Diskussion überlasse.

Zunächst gilt es, zwischen den Knoten- und den Netzbetreibern eine enge Zusammenarbeit zu schaffen, also eine Zusammenarbeit innerhalb des intermodalen Transportsektors sowohl ausschließlich im Eisenbahnsektor selbst, als auch zwischen den Eisenbahntransport-Infrastrukturen, den Autobahn-Infrastrukturen und den Institutionen. Die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten - ganz im Sinne der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn - die von der Verbesserung und vom Ausbau des intermodalen Verkehrs entlang der Achse betroffen sind bzw. Interesse daran haben, ist ebenfalls wichtig.

Die zweite Maßnahme besteht aus der Verbesserung der Bahndienstleistungen, um die Wettbewerbsfähigkeit mit dem Straßenverkehr zu verbessern und zusätzliche Verkehre zu fördern. Dieser Aspekt umfasst sowohl die Infrastruktur - Module, Lichtraumprofile, und so weiter - als auch die Organisation.

Die dritte Maßnahme besteht aus der Einführung von neuen Organisationsformen und technologischen Innovationen. Auch hier gilt es, die Kosten für die letzte Meile bzw. die Rangierkosten zu senken, und zwar insbesondere innerhalb der Hafenterminals.

Ich hoffe, dass es mir gelungen ist, einige nützliche Elemente vorzubringen und dass in den weiteren Diskussionen einige dieser Elemente aufgegriffen und vertiefend behandelt werden können.

WETTBEWERBSFAKTOREN IM INTERMODALEN TRANSPORT: DIE INSTITUTIONEN

KURT BECHTOLD *Ministerialrat, Bayerisches Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr*

DIE ZUKUNFT DER INTERMODALITÄT IN BAYERN: DIE GROSSE BEDEUTUNG DER NORD-SÜD-VERBINDUNGEN

Bayern ist ein stark exportorientiertes Land. Der Export macht etwa 40% des gesamten Handelsvolumens Bayerns aus und Export ist Transport. Daher sind leistungsfähige Verkehrswege, insbesondere in Richtung der deutschen Häfen und der ARA-Häfen, aber auch in Richtung Süden zum Mittelmeer nach Italien essentiell.

Etwa nur 50% des Verkehrs in Bayern sind Binnenverkehr. Die andere Hälfte ist Quellverkehr, Ziel- und Transitverkehr. Die Transitverkehre sollen laut der aktuellen Prognose in Bayern von 2010 bis 2030 von 23% auf 27% steigen. Daher sind leistungsfähige Anbindungen im Rahmen des Seehafen-Hinterlandverkehrs zur Nordsee besonders wichtig. Besonders der Anteil des Transitverkehrs in Bayern mit Quelle und Ziel Nordseehäfen ist hoch. Beispielsweise wickelt Österreich 24% seiner Im- und Exporte über die Nordsee ab. Der Transport über die deutschen Seehäfen wird von 2010 bis 2030 leicht zunehmen, von 56% auf 60%. Wachsende Bedeutung erfahren aber auch die Mittelmeerhäfen für Bayern, deren Anteil von 2010 bis 2030 von 11% auf 15% steigen wird. Der Verkehr mit den ARA-Häfen, d.h. Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, wird zwischen 2010 und 2030 von 27% auf 18% abnehmen.

Exorbitant werden der alpenquerende Verkehr, und hier besonders jener über den Brenner, steigen. Beim Verkehr aus Bayern und aus Deutschland durch Bayern wird mit einer Steigerung von 85% bis 2030 gerechnet. Dabei wird der Schienenanteil um etwa 120% steigen. Dieses ist

dem Brenner Basistunnel geschuldet, der dann in Betrieb sein wird, und natürlich auch der Belegung der Nutzung der Mittelmeer-, insbesondere der Adria Häfen, für den Im- und Export von und nach Bayern.

Diesem wachsenden Verkehr versucht der neue Bundesverkehrswegeplan gerecht zu werden. Sein Entwurf, der seit einem Monat vorliegt, ist ein Gesamtnetzplan. Daher wird bei der Untersuchung und bei der Planung das gesamte deutsche Verkehrsnetz aller Verkehrsträger zu Grunde gelegt und es werden die zu beseitigenden Engpässe identifiziert. Bayern wird im neuen Bundesverkehrswegeplan besonders berücksichtigt, da nach der Wiedervereinigung die wesentlichen Infrastrukturinvestitionen in den Osten Deutschlands geflossen sind. Daher besteht im Westen Nachholbedarf, und der ist gerade in Bayern aufgrund seiner zentralen Lage auch in Richtung Süden und Osteuropa besonders hoch.

Besonders wichtig sind die Nord-Süd-Achsen, die Strecken von Hof über Regensburg nach München bzw. der Bypass zur Entlastung des Knotens München über Landshut, Mühldorf und Rosenheim und weiter zur Brennerachse.

Die einzelnen Projekte sind Kategorien zugeordnet. Bereits teilweise im Bau oder schon in Bauvorbereitung ist z.B. die Strecke von München Richtung Lindau in Richtung Schweiz. Hier geht es um die Elektrifizierung. Ein anderes Projekt ist die Vervollständigung der Nord-Süd-Magistrale zwischen München, Nürnberg und weiter Richtung Erfurt und Berlin.

Zu den Vorhaben mit höchster Priorität in Bayern ist z.B. der Ostkorridor Regensburg-Hof zur Stärkung des Güterverkehrs zu nennen. Für den Brennerzulauf wichtig sind die Strecken München-Kufstein, also der Brennernordzulauf, und die Strecke München-Mühldorf-Freilassing zur Entlastung der Strecke München-Rosenheim. Heute fahren die Güterzüge von München über Rosenheim nach Salzburg, in Zukunft könnten sie über Mühldorf nach Salzburg fahren und damit den Brennerzulauf über München-Rosenheim entlasten. Ein wichtiges Projekt ist auch die Verbindung Nürnberg-Passau. Diese Strecke ist wichtig für den Verkehr von und nach Südosteuropa.

Für die Schienenprojekte im neuen Bundesverkehrswegeplan gibt es als neue Kategorie den sogenannten potenziellen Bedarf. Hier handelt es sich um Strecken, die im Rahmen der Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan noch nicht endgültig beurteilt werden konnten. Ihre Bewertung wird voraussichtlich erst im Jahr 2017 abgeschlossen sein. Dazu gehört z.B. die Weiterführung des Ostkorridors ab Regensburg Richtung Landshut und weiter über Mühldorf nach Rosenheim.

Ein wichtiges Ziel der bayerischen Staatsregierung ist die Verlagerung von Transporten auf die Schiene. Zumindest bei der unmittelbaren Verladung in den Häfen von Schiff auf Eisenbahn entfällt der Vorlauf auf der Straße. Hier haben wir eine direkte Verladung. Die gibt es auch bei Produktionsunternehmen mit Anschlussgleisen, wo die Güter unmittelbar auf den Zug verladen werden können. In Deutschland werden Investitionen in Anschlussgleise in Höhe von 50% gefördert. Der andere Teil der Transporte wird über Umschlagterminals im unbegleiteten kombinierten Verkehr mit Containern und Trailern oder im begleiteten kombinierten Verkehr mit der rollenden Landstraße befördert.

In Bayern existiert mit rund 20 Standorten ein vergleichsweise dichtes Netz an Güterverkehrszentren mit Umschlagterminals. Wichtige Anlagen befinden sich in München, in Nürnberg, in Ingolstadt sowie auch in Regensburg.

Als neuestes Terminal wurde Anfang 2015 das Umschlagterminal in Burghausen im Chemiedreieck in Betrieb genommen. Das Chemiedreieck ist eine hoch industrialisierte Region in Bayern und auch von hier aus wird mit dem Ausbau der Strecke der Brennerverkehr belebt werden.

Nahezu reibungslos funktioniert der Umschlag mit Containern, die auch platzsparend stapelbar gelagert werden können. Beim Umschlag mit Sattelaufliegern besteht das Problem, dass heute

nur etwa 5% bis 7% der Sattelaufleger kranbar sind. Nur diese 5% bis 7% können auf die Schiene verladen werden. Hier gibt es mit einer einfachen Umschlagplatte eine Innovation, getragen von der Bayernhafengruppe, dem Logistikkompetenzzentrum in Prien und dem Unternehmen TX Logistik. Mit dem System NIKRASA können auch nicht-kranbare Sattelaufleger auf die Schiene verladen werden. Allein im Brennerverkehr, wo von etwa 1,8 Millionen Trailern nur 5% oder 7% kranbar sind, gibt es ein großes Potenzial, die nicht-kranbaren Trailer auf die Schiene zu bringen. Die NIKRASA-Platte ist einfach konstruiert und die Verladung unkompliziert. Zudem sind die nicht-kranbaren Trailer in der Regel leichter gebaut als die kranbaren und haben damit einen Gewichtsvorteil, der sich insbesondere im Straßentransport auswirkt. (Weitere Informationen unter www.nikrasa.eu.)

Wichtig für den Schienengüterverkehr ist nicht nur eine leistungsfähige Infrastruktur. Mindestens genauso wichtig ist es, die Probleme der Interoperabilität zu lösen, damit europaweit einheitliche Betriebsregeln und Betriebsstrukturen existieren. Elementar für die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs in der Bevölkerung ist zudem, dass die Lärmproblematik der Güterzüge gelöst wird.

MARKUS SINGER *Mitarbeiter beim Amt der Tiroler Landesregierung, Sachgebiet Verkehrsplanung*

ZUKÜNFTIGE MASSNAHMEN IN TIROL DURCH SWIFTLY GREEN

In meiner Präsentation werde ich auf das Projekt SWIFTLY Green eingehen und insbesondere darauf, wie die Ergebnisse dieses Projekts weiter verwendet werden können, vor allem innerhalb der Brenner Corridor Plattform und der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn. Ich werde keine bestimmten Maßnahmen in Tirol hervorheben, die das Land Tirol verfolgt, sondern mehr darauf abzielen, wie SWIFTLY Green jetzt weiter verwendet werden kann. Das Projekt, die Abkürzung steht für Sweden-Italy Freight Transport and Logistics Green Corridor, hatte eine Projektlaufzeit von Oktober 2013 bis Dezember 2015; es ist jetzt also beendet. Wir hatten dreizehn Projektpartner, die BBT SE war zum Beispiel auch dabei, sowie Universitäten, Wirtschaft und institutionelle Einrichtungen. Das Ziel war, eine Toolbox zu entwickeln, mit Maßnahmen und Empfehlungen, um TEN-T-Korridore grüner zu machen, insbesondere den Scan-Med-Korridor. Wie hat man das gemacht? Im ersten Schritt wurde der Korridor analysiert, das heißt, die Verkehrsflüsse wurden untersucht, sowie die vorhandene Infrastruktur, die verschiedenen Mauttarife und die unterschiedlichen Vorschriften in den verschiedenen Ländern und Regionen. Dann gab es eine Evaluierung von bestehenden Studien und im nächsten Schritt – das war die Hauptarbeit – wurden Maßnahmen analysiert und best practice cases erarbeitet.

Was ist das Ergebnis? Als Ergebnis haben wir circa 130 analysierte Maßnahmen, die man jetzt alle im Green Corridor Portal aufrufen und nach bestimmten Kriterien filtern kann, sowie den Green Corridor Development Plan. Das ist ein Dokument, das hauptsächlich an die Koordinatoren und entscheidungsbefugten Institutionen der anderen Korridore gerichtet ist und Empfehlungen enthält, wie die Ergebnisse von SWIFTLY Green auf andere Korridore angewandt werden können.

Im „Replica Corridor Tool“, einer großen Datenbank von Maßnahmen, kann man gezielt nach bestimmten Maßnahmen oder Zielen, welche die Maßnahmen erfüllen sollen, suchen. Das Ziel war das Greening der Korridore. Greening wurde von den Projektpartnern so definiert: Lärm-, Energie- und Treibhausgasreduzierung, Modal Shift, Verkehrsflussverbesserung, die Reduzierung von Luftschadstoffen und die Effizienzsteigerung innerhalb eines Verkehrsmodus; nach diesen Kriterien wurden die Maßnahmen hauptsächlich beurteilt. Dann wurde noch die Marktfähigkeit untersucht, also, ob es ein Prototyp von irgendeiner Technik ist oder, ob diese

schon serienreif ist und es wurde untersucht, inwieweit sie eine Korridorrelevanz hat, das heißt, ob sie nur in einer bestimmten Region oder auf dem ganzen Korridor angewandt werden kann. Im Suchfeld der Datenbank, kann man zum Beispiel Folgendes eingeben: Wir suchen eine Maßnahme, um den Modal Shift zu verbessern, wir suchen etwas auf der Schiene und wir wollen hier bestimmte Punktwerte haben, also beim Greening soll ein Punktwert von 1,5 erreicht werden. Alle Maßnahmen wurden mit einer bestimmten Punktzahl bewertet; das heißt, jede Maßnahme hatte am Ende eine Punktzahl von 1 bis 3. Man kann auch nach bestimmten Stichworten suchen, zum Beispiel last mile. Dann bekommt man die Maßnahmen aufgelistet, die zu diesen Kriterien passen. Wir haben zum Beispiel eine Last-Mile-Technologie für Lokomotiven, eine Maßnahme für lärmreduzierte Bremsen und eine Maßnahme zur Instandhaltung von Eisenbahnstrecken. Es sind Maßnahmen aus vielen verschiedenen Bereichen von Infrastruktur, Logistik, Transporttechnologien und Richtlinien. Jede Maßnahme wurde nach denselben Kriterien bewertet. Wenn man eine Maßnahme ansehen will, kommt man auf ein so genanntes fact sheet, in dem noch einmal alles zusammengefasst ist. Dann bekommen wir eine kurze Beschreibung der Maßnahme. Hier wäre es zum Beispiel eine Hybridlokomotive, die Elektro- und Dieselmotor hat, um auch auf nicht-elektrifizierten Strecken und Abschnitten zu fahren, das könnte z.B. in Terminals oder auf Ladegleisen sein. Hier noch einmal der Hinweis, dass es sich nicht um eine Maßnahme handelt, die das Land Tirol speziell forciert, sondern um ein Beispiel aus dem SWIFTLY Green Katalog. Wir haben nach modal shift gesucht. Man sieht auch wo die Maßnahme sonst noch wirkt bei Energie- und CO²-Einsparungen sowie bei Verbesserungen im Verkehrsfluss.

Dann gibt es neben der Bewertung dieser Kriterien anhand einer Punkteskala eine qualitative Analyse mit der TEES-Methode, das heißt, es wurde nach technischen, ökonomischen, umweltbezogenen und sozialen Gesichtspunkten analysiert. Bei dieser Maßnahme wäre ein erhöhter technischer Aufwand erforderlich, aber eventuell eine Zeiteinsparung möglich und Emissionsfreiheit gegeben, wenn die Lokomotive beispielsweise eine Batterie hat. Ebenso ist weniger Personal nötig.

Jetzt vielleicht noch kurz der Grund, warum ich das hier vorstelle: Diese Maßnahmen, die bei SWIFTLY Green analysiert wurden, sollen jetzt auch bei der Überarbeitung des Brenneraktionsplans 2016 in Hinblick auf deren Anwendung bzw. Berücksichtigung geprüft werden. In dem Green Corridor Portal sind alle Maßnahmen drinnen, die im Projekt analysiert wurden, aber Ziel ist darüber hinaus, dass alle Stakeholder ihre eigenen Maßnahmen mit hineinladen und so ein Portal entsteht, das auf lange Zeit genutzt werden kann. Weitere Informationen findet man im Internet unter swiftlygreen.eu oder greencorridorportal.org.

CARMEN SPRINGER *Amtsdirktorin, Amt für Planung und Gütertransport, Autonome Provinz Bozen*

INTERMODALITÄT IN SÜDTIROL: ENTWICKLUNGSERFORDERNISSE UND PERSPEKTIVEN

Die Entwicklung der Intermodalität in Südtirol ist zurzeit ein brandaktuelles Thema, insbesondere seit dem letzten Jahr und stellt eine Herausforderung sicher auch für Südtirol dar. Südtirol muss sich klar werden, welche Voraussetzungen geschaffen werden müssen, welche Maßnahmen umgesetzt werden müssen, auch auf lokaler Ebene, und wie sich die intermodale Güterbeförderung in Südtirol entwickeln soll.

Hier einige Bilder: Da die Zeit knapp ist, werde ich sehr kurz diese Folien kommentieren. Dieses historische Bild rechts in der Mitte ist eine Aufnahme des ROLA-Terminals, das wir zwischen 2002 und 2004 beim Bahnhof Bozen hatten. Das unterste Bild hingegen ist das ROLA-Terminal

bei Trient, das von Interbrennero betrieben wird. Wir fragen uns, warum die intermodale Güterbeförderung für Südtirol wichtig ist, aber insbesondere stellen wir uns in Südtirol die Frage, warum die Güterbeförderung durch Südtirol eine große Herausforderung ist. Ich unterstreiche das Wort „durch“, denn wir haben einen hohen Transitanteil.

Drei Punkte zu den Rahmenbedingungen:

Erstens, die geografische Lage des Brennerkorridors in Südtirol. Wir haben ein enges Tal, wenig Flächen und liegen am Scan-Med-Korridor.

Der zweite Punkt, die Lebensqualität. Wir haben an diesem Korridor eine hohe Bevölkerungsdichte. Wir sind ein ausgesprochenes Tourismusland und die Grenzwerte der Stickstoffoxyde werden seit Jahren überschritten.

Dritter Punkt, wir haben ein bedeutendes Verkehrsaufkommen. Das Gütervolumen 2015 am Brenner war höher als an allen anderen Alpenkorridoren, also an den anderen französischen und italienischen Alpenkorridoren, und das Verkehrsaufkommen am Brenner ist auch höher als der gesamte alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz.

Auf den TEN-T-Korridor und Scan-Med-Korridor möchte ich nicht eingehen. Wir sehen, am Korridor befindet sich Südtirol, und wie bereits vorhin angedeutet, haben wir gerade bei uns in Südtirol einen Flaschenhals, der durch den Brenner Basistunnel überwunden werden wird.

In Südtirol gibt es die Messstelle bei Schrambach-Brixen; sie entspricht den EU-Richtlinien und ist deshalb direkt vergleichbar mit den Messstellen in Tirol und Bayern. Die Grenzwerte von 40 Milligramm pro Kubikmeter werden bei dieser Messstelle seit Jahren überschritten. 70% der gesamten Stickstoffemissionen in Südtirol stammen vom Autoverkehr, und davon zirka 45% vom Autobahnverkehr.

Noch einige Aussagen zur Lebensqualität. Es gibt einen Beschluss des Europäischen Verbundes für territoriale Zusammenarbeit des Novembers 2015 mit dem Betreff „Euregio-Projekt-Maßnahmenpaket für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene“. Darin wird folgende Aussage gemacht: „Die Sicherung einer höheren Lebensqualität und die Sicherung einer höheren Umweltqualität, die Sicherung des Erholungsraums für den Tourismus und mehr Straßensicherheit für die Menschen. Und zwar in einer möglichst nachhaltigen Form und womöglich mit der bestehenden Straßeninfrastruktur ohne Autobahnausbau“.

Eine interessante Grafik ist diese, die vom Südtiroler Landesstatistikamt stammt. Die unterste schwarze Linie betrifft die internationale Güterbeförderung. Die Erhebung betraf nur in Italien zugelassene Fahrzeuge und nur Güterkraftverkehrsunternehmen, die in Italien angesiedelt sind. Man kann beobachten, dass wir in etwa 7% der Fälle internationale Güterbeförderung haben, von Südtirol ins Ausland und umgekehrt, vom Ausland nach Südtirol. Wir haben im Verhältnis einen hohen Prozentanteil an hausgemachtem Verkehr: Die Güterbeförderung, die in Südtirol zirkuliert, macht ungefähr 60% aus, und bei etwa 33% erfolgen die Güterbeförderungen in Richtung der angrenzenden Regionen bzw. Italien, das heißt wiederum, dass wir einen sehr hohen Anteil an Transitverkehr haben. 2015 hatten wir circa 3,4 Millionen Schwerfahrzeuge am Brenner; diese Daten stammen von der Brennerautobahn. Das Erfassungssystem der Brennerautobahn A22 ist anders als jenes in Tirol. Durch die Brennerautobahn werden alle Schwerfahrzeuge erfasst, die mindestens zwei Achsen haben und deren Vorderachse 1,3 Meter überschreitet.

Die Werte der Hauptmautstelle bei Schönberg in Tirol liegen bei circa 2 Millionen Schwerverkehrsfahrzeugen; hier werden Fahrzeuge mit mindestens vier Achsen und mehr berücksichtigt. Wir hatten zwischen 2014 und 2015 eine Zunahme von etwa 4%

Weiters zum Verkehrsaufkommen: Mit der Grafik will aufgezeigt werden, dass wir auf der Brennerautobahn in Südtirol eine sehr günstige Maut haben. Das Einvernehmensprotokoll zur Führung der Brennerautobahn, das letzten Jänner 2016 mit dem Staat abgeschlossen wurde, sieht vor, dass die Wegekostenrichtlinie (die Eurovignette) umgesetzt werden soll, und deshalb

möchte Südtirol die Anwendung einer euroklassenabhängigen, abschnittsbezogenen, sprich Berggebiet oder Kunstbauten, und einer zeitlich differenzierten Maut auf der Brennerautobahn. Der grüne Balken auf dieser Grafik ist die Bahn, der blaue die Straße. Dazu nur ein Hinweis: Laut Wachstumsprognosen für den internationalen Güterverkehr gemäß dem internationalen Transitforum der OECD soll sich das internationale Frachtvolumen bis zum Jahr 2050 in etwa verdoppeln, man rechnet sogar mit einer Vervierfachung.

Wichtig für Südtirol ist eine Standortbewertung eines eventuellen Verladeterminals in Südtirol. Ich habe hier einige Ortschaften aufgelistet, die immer wieder zur Diskussion stehen: Es gibt immer wieder Überlegungen, wo bzw. ob ein Verladebahnhof in Südtirol Sinn macht. Diese Standortbewertung ist meiner Meinung nach sehr wichtig, damit es diesbezüglich auch eine verkehrspolitische Entscheidung in nächster Zukunft gibt.

Zu den Begleitmaßnahmen: Wir kommen jetzt zu den eigentlichen Erfordernissen. Das Ziel Südtirols ist es nämlich, den Straßengütertransit, den anwachsenden Verkehr, zu vermeiden, zu vermindern und durch konkrete Maßnahmen zu verlagern. Deshalb braucht es ein klares Konzept für Südtirol für diese intermodale Entwicklung, für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Dazu, wie vorhin erwähnt, ein paar Punkte: die Bemannung der Autobahn, die Kosten der Eisenbahn, die Förderung einer fairen und effizienten Preisgestaltung, das Angebot eines eventuellen Terminals Ja oder Nein in Südtirol.

Südtirol nimmt an mehreren EU-Projekten teil. Viele Punkte sind von meinen Vorrednern schon angesprochen worden, aber ein Punkt ist mir wichtig: der Austausch mit den verschiedenen Stakeholdern. Wir arbeiten auch sehr aktiv an der Brenner Corridor Plattform mit, denn ich bin überzeugt, dass viele Maßnahmen, die in diesem überarbeiteten Aktionsplan nun aufgegriffen worden sind und aufgezeigt werden, auch für Südtirol wichtig und interessant sind.

Wie schon gesagt ist mir der Austausch mit den Stakeholdern wichtig. Wir haben in Südtirol seit einigen Monaten eine intensive Zusammenarbeit mit den Berufsverbänden. Sie haben eine aktive Rolle übernommen und möchten ihren Beitrag in dieser anstehenden Entwicklungsphase leisten. Die Güterkraftverkehrsunternehmen, davon bin ich überzeugt, sind sich in der Zwischenzeit bewusst, dass sie parallel zu diesen anstehenden Veränderungen, zu diesen neuen intermodalen Angeboten, umrüsten und sich selbst entwickeln müssen. Die Wirtschaft im Allgemeinen trägt für diesen Entwicklungsprozess eine große Verantwortung, und die öffentliche Hand braucht diese Unterstützung durch diese verschiedenen Stakeholder.

Es bedarf mutiger, strategischer und verkehrspolitischer Entscheidungen auf allen Ebenen, auf Landesebene bis hin zur europäischen Ebene, und ich habe diese Pfeile von oben nach unten und von unten nach oben absichtlich so eingezeichnet, denn alle Ebenen müssen zusammenarbeiten und wie Pat Cox, der Koordinator des Scan-Med-Korridors mehrmals bei unseren BCP-Treffen unterstrichen hat, sind Initiativen und Projekte auf lokaler Ebene, also auch nur auf Südtirol bezogene, wichtig. Auch sie tragen dazu bei, dass wir alle gemeinsam eine Verkehrsverlagerung der Güterbeförderung von der Straße auf die Schiene baldigst erreichen.

Auch die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn fördert diesen Austausch und diese Zusammenarbeit der Länder.

Auf Euregio-Ebene haben wir inzwischen eine sehr intensive Zusammenarbeit erreicht.

In Hinblick auf die Fertigstellung des BBT und seiner Zulaufstrecken sind wir uns alle einig, dass wir bereits jetzt beginnen müssen, Maßnahmen zu konzipieren, die dann schrittweise umgesetzt werden können. Diese erwähnten Themen sind selbstverständlich nur einige Denkanstöße. Es gibt sicher noch viele weitere Punkte und vor allem noch viele offene Fragen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

RAFFAELE DE COL *Generaldirektor Ressort Infrastrukturen und Mobilität, Autonome Provinz Trient*

FÜR MEHR INTERMODALITÄT IM LANDESGBIET: NEUE ANREIZE FÜR DIE ROLA

Trient liegt am Kreuzungspunkt des „Scan-Med-Korridors“ mit zwei Bahnlinien, die in der Stadtplanung als „Zulaufstrecken“ definiert wurden, wobei eine in Richtung Osten - also in Richtung Venetien - und eine in Richtung Westen, in Richtung Lombardei und den Gardasee verläuft.

Laut der TEN-Korridor-Politik umfassen die Begriffe Mobilität und Intermodalität nicht nur den Güterverkehr, sondern auch die Entwicklung der Vernetzung zwischen Bürgern und Gütern im Langstreckenverkehr, sowie den Umweltschutz. Die Korridore stehen im Mittelpunkt der territorialen Entwicklung zur Verbesserung der Anbindungen an die Zulaufstrecken und der Randgebiete. All das betrifft somit nicht nur die Güter, sondern auch die Personen, die Lebensqualität und eine neue Wirtschaftsform. Aus diesem Grund betrifft die Präsentation, die wir für die heutige Tagung vorbereitet haben, nicht nur die Güter, sondern die Beziehung zwischen dem Korridor und der Region.

Im Scan-Med-Korridor wurde für den Güterverkehr der Umschlagsterminal von Trient ermittelt, dessen Einzugsgebiet die gesamte Region ist. Hier gibt es natürlich einen Zusammenhang zwischen dem territorialen Wert und dem wirtschaftlichen Wert dieser Infrastrukturen. Daneben gilt es die Entwicklung des Terminals Roncafort mit den Zugpaaren aus und nach Europa zu berücksichtigen; die Erhöhung der Reichweite dieser Zugpaare ist wichtig, denn heute sind in Hinblick auf den Zeitaufwand wirtschaftliche Aspekte häufig relevanter als eine intelligente Mobilität.

Überdies muss auch die Einführung der Mobilitätskriterien für die Straße angesprochen werden: es ist nämlich klar, dass eine Politik der Integration zwischen Schiene und Straße es ermöglicht, Mobilitätspolitiken für den Korridor umzusetzen.

Aus Sicht der Infrastrukturen für die Knotenanbindung ist zunächst die Entwicklung des Brennerkorridors relevant, auf dessen Fortschrittsstand ich nicht weiter eingehen möchte. Die Landesregierung hat die Möglichkeit einer Erhöhung der Permeabilität zwischen Korridor und Landesgebiet festgestellt, und zwar durch drei Infrastrukturen, die ihrerseits darauf ausgelegt sind, die Wirtschaft und die Beziehungen zwischen der Mobilität des Korridors und den durchquerten Gebieten zu stärken.

Die erste Infrastruktur ist im Wesentlichen ein System zur Anbindung an die Dolomiten. Es handelt sich um einen erst kürzlich vorgebrachten Vorschlag, der die Anbindung der Eisenbahn der Valsugana vorsieht, und zwar durch ein neues Bahnsystem, das überdies zum Teil bereits existiert, das Pustertal durchquert und dann erneut in die Brennerlinie einmündet. Dieses System würde eine Anbindung des gesamten Gebiets der Dolomiten erzeugen und nennt sich aus diesem Grund „Zug der Dolomiten“. Es ist ein Vorschlag, dessen Umsetzung natürlich nur langfristig möglich ist, aber der in Hinblick auf die Berggebiete von großem Interesse ist.

Das andere interessante System ist der Anschluss des Brennerkorridors an das Gardasee-System und an das Tourismus-System, das die Gegend von Riva del Garda und des gesamten Gardasees umfasst. Es handelt sich nämlich um ein Gebiet mit 23 Millionen Besuchern pro Jahr, das nur in Hinblick auf das Trienter Gebiet, wenn man nur die täglichen Verkehrsflüsse berücksichtigt, die Nutzung seitens 1,8 Millionen Passagiere pro Jahr bzw. 5000 pro Tag nach sich ziehen würde. Es ist klar, dass es sich um ein neues Modell handelt, welches auch die Verlagerung von Verkehrsflüssen aus Nordeuropa in Richtung einer anderen Form von Mobilität des Tourismus in Richtung Gardasee bedingen würde; der Gardasee ist das dritt wichtigste Tourismusziel in Italien, das zudem auch die Einbindung des Schiffsverkehrs auf dem Gardasee selbst umfasst.

Daraus ergibt sich das Thema der nachhaltigen Mobilität, die im Zusammenhang mit dem

Ausbau der Eisenbahn in Richtung Nordeuropa auch die Entwicklung eines grünen bzw. nachhaltigen Verkehrssystems im Gebiet dieses Sees bewirkt. Es handelt sich um eine grüne Mobilität für den Gardasee, die ein zum Ausbau des Infrastrukturnetzes paralleles System zur Wirtschaftsentwicklung darstellt.

Daneben wurden auch Maßnahmen in Hinblick auf den Urban Node ermittelt. Trient liegt, wie bereits einleitend festgehalten, praktisch am Kreuzungspunkt von drei Korridoren; aus diesem Grund ist es von entscheidender Bedeutung, dass gleichzeitig auch innerhalb der Stadt von Trient selbst entsprechende Anschlüsse gewährleistet wird. Aus diesem Grund wurde der EU im Rahmen der Ausschreibung für den Scan-Med Korridor ein Antrag auf Mitfinanzierung einer Maßnahme zur Verbesserung des gesamten Verbindungsnetzes zwischen dem Gebiet nördlich und südlich von Trient gestellt.

Das Ziel ist dabei die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, und zwar insbesondere des alltäglichen Verkehrs, aber insbesondere auch in Hinblick auf den Zugang zu den Anbindungen an die Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecken der Brennerachse in Richtung Norden und Süden.

Die Maßnahmen müssen allerdings vorwiegend auf kurzfristige Elemente konzentriert sein; neben dem Urban Node – der von der EU als Projekt angenommen werden wird – der voraussichtlich bereits im Jahre 2020 die Anbindung an das neue Krankenhaus, an die neuen Kulturzentren auf der rechten Seite der Etsch und an andere zentrale Stellen vorsieht, haben wir auch eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs auf den Knoten von Trient in Gang gesetzt. Durch ein Gesetz, das es bereits seit dem Jahre 1993 gibt, konnten Fördermittel für den begleiteten und unbegleiteten Gütertransport in Höhe von € 33 pro Lkw verfügbar gemacht werden. Diese Finanzmittel - die Europäische Union hat die Finanzierungen im Dreijahreszeitraum 2016-2017-2018 genehmigt - werden dazu genutzt, um die Intermodalität am Umschlagterminal von Trient zu fördern.

Diese Maßnahme muss allerdings mit den Transporteuren abgestimmt werden, denn es ist von wesentlicher Bedeutung zu verstehen, ob diese Investitionen von den Letzteren tatsächlich als wirtschaftlicher Vorteil verstanden werden.

Durch die kurzfristigen Fördermittel im Jahre 2016 sollen die externen Kosten kompensiert werden. 33 Euro sollten, wie wir auch der Europäischen Kommission auf der Grundlage unserer Analysen mitgeteilt haben, die externen Kosten im Zusammenhang mit dem Straßentransport kompensieren. Das Ziel ist die Reduzierung der Kosten für den Zugang zum integrierten Transportsystem. Die Nutznießer sind die Transporteure, die ihrerseits Preisnachlässe anbieten. Dieser Mechanismus erfordert jedenfalls eine Reihe von Regelungsmaßnahmen für den Fall, dass dies nicht genutzt wird, was dazu führen würde, dass das angestrebte Ziel nicht erreicht wird.

Wir müssen uns nämlich auch mit der Realität konfrontieren. Derzeit erleben wir den folgenden Trend im Güterverkehr: zwischen 2008 und 2014 hat der Güterverkehr, der über den Umschlagterminal von Trient abgewickelt wurde, um etwa ein Sechstel abgenommen.

Aus diesem Grund ist es von wesentlicher und vordringlicher Bedeutung, zusätzlich zur Errichtung von Infrastrukturen konkrete politische Fördermaßnahmen für den intermodalen Güterverkehr umzusetzen.

Wie viel macht aber der Güterverkehr im Verhältnis zum tatsächlichen täglichen Verkehr aus? Es wurde ein eigenes Gerät zur Messung des Verkehrs auf der Bahnstrecke installiert. Die Analyse des stündlichen Personen- und Güterverkehrs innerhalb eines Tages hat gezeigt, dass pro Stunde im Schnitt 3 Züge fahren, mit Ausnahme der Mittagspause, wo überhaupt keine Güterzüge die Strecke befahren. Normalerweise sind diese Züge auf den ganzen Tag, also auf 24 Stunden verteilt. Das bedeutet, dass derzeit über den ganzen Tag hinweg praktisch konstant Güterzüge auf der Strecke fahren.

Diese Güterzüge wirken sich somit auch auf das Gebiet und die Umwelt aus und im Folgenden werde ich Ihnen einige wichtige Knotenpunkte aufzeigen.

Diese Züge machen 40% der Gesamtverkehrs aus: von 180 Trassen pro Tag macht der Güterverkehr heute 40% aus. Der Rest betrifft den Personenverkehr.

Die Realität ist allerdings, dass in sechs Monaten der Eisenbahngüterverkehr einen Rückgang von 20% erfahren hat, und zwar von 140 auf 113 Züge pro Tag, und der Rückgang betrifft ausschließlich die Güterzüge. Diese Daten kommen nicht von den Betreibern bzw. den Transporteuren, sondern wurden durch kontinuierliche Messungen mit Videokameras ermittelt. Wir haben für die Eisenbahn dasselbe Messsystem, wie es für die Straße verwendet wird, eingeführt.

Es handelt sich somit nicht um Daten, die Verträgen oder sonstigen Quellen entnommen wurden, sondern um Daten, die geprüft und rückverfolgt werden können.

Eine Wirkung, die wir beobachtet haben, ist auch die Lärmbelästigung und ihre Auswirkungen in Hinblick auf den Schutz der durchquerten Wohngebiete. Dies ist eines der naheliegendsten Themen, wenn man von der Entwicklung des intermodalen Güterverkehrs spricht.

In Italien, im Trentino, hat im Jahr 1999 eine Politik zur Senkung der Lärmbelästigung begonnen, in deren Rahmen Abkommen über die Errichtung von Lärmschutzwänden und passiven Schutzsystemen umgesetzt wurden.

Auch heute noch werden an verschiedenen Orten Lärmschutzwände - zum Beispiel in der Provinz Trient - errichtet, durch welche wir die Bahnlinie in den Stadtbereichen praktisch abgeschottet haben. Letztlich haben wir in Zusammenarbeit mit der Umweltagentur und dem Amt für Umweltschutz auch ein Lärmmesssystem installiert, das es uns ermöglicht hat, den Zusammenhang zwischen dem durchfahrenden Güterverkehr und den Lärmemissionen zu untersuchen. Es wurde gezeigt, dass über längere Zeitabschnitte im Laufe des Tages der festgelegte Geräuschpegel überschritten wurde. Wir haben uns auch erkundigt, wie das Problem in Deutschland (im Vergleich zu Italien) angegangen wurde. In Deutschland wurde, anstatt Lärmschutzwände aufzubauen, in das Rollmaterial investiert.

Nach Angaben des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur will man bis 2020 die Lärmemissionen um 50% senken. Für Lärmemissionen gibt es eine Europäische Richtlinie, welche bis zum Jahr 2020 strikte Einschränkungen vorschreibt. Somit braucht es für die kurzfristige Verkehrsverlagerung nicht nur infrastrukturelle Maßnahmen, sondern auch schnelle Maßnahmen zur Verbesserung des Rollmaterials und zur Verringerung ihrer Auswirkungen auf die durchquerten Gebiete.

Die Maßnahmen, die wir vorschlagen, umfassen natürlich die strategischen Infrastrukturen in Hinblick auf eine verbesserte Anbindung der Gebiete, aber vor allem möchten wir konkrete und kurzfristig umzusetzende Lösungen fördern, die die Leistungsfähigkeit des derzeitigen Netzes erhöhen und letzteres nachhaltiger gestalten.

WETTBEWERBSFAKTOREN IM INTERMODALVERKEHR: DIE UNTERNEHMEN

GUIDO BERTOLONE *Geschäftsführer von Arcese Trasporti S.p.A.*

DIE ROLLE DES STRASSENVERKEHRS IN DER INTERMODALEN TRANSPORTKETTE

Das Thema, das mir zugeteilt wurde, lautet "Die Rolle des Straßenverkehrs in der intermodalen Transportkette". Ich habe mir erlaubt, den folgenden Untertitel hinzuzufügen: "Rolle und Vision von Arcese bei der Entwicklung der Intermodalität".

Unser Unternehmen war ursprünglich eigentlich ein Straßentransportunternehmen - vor allem hier in der Region sind wir sehr bekannt - und hätten damals ein multimodales Verkehrsunternehmen sein können.

Doch das sind wir in Wirklichkeit nicht. Wir definieren uns selbst als Unternehmen, das Kunden und deren Transportanforderungen verwaltet und betreut - und meiner Meinung nach ist diese Definition auch zutreffend. Unsere Rolle ist also viel stärker in Richtung "multimodales Verkehrsunternehmen" ausgerichtet, und weniger auf den Straßentransport der letzten Meile. Das ist für uns die Vision unseres Unternehmens.

Derartige Unternehmenscluster können im Bereich des intermodalen Güterverkehrs, mehr als andere, die Hauptrolle bei der Verlagerung auf die Schiene spielen.

Etwas, was in Italien u. a. - insbesondere von den an der Entwicklung der Intermodalität beteiligten Akteuren - stark unterbewertet wird, sind meiner Meinung nach die Akteure, welche die Kunden tatsächlich betreuen und die Aufträge in der Hand haben. Im Laufe der Jahre war stets die Rede von der zentralen Position Italiens im Mittelmeerraum, um die chinesischen Waren abzufangen, und die Verantwortung wurde stets den fehlenden Infrastrukturen gegeben. Meiner Meinung nach trifft das nur teilweise zu und stellt nicht einmal den Hauptgrund dar. Dieser steht hingegen in Zusammenhang mit den Warentransporteuren, die somit im Wesentlichen den Auftrag verwalten und Entscheidungen treffen können.

Natürlich erfolgt dies in den meisten Fällen im wirtschaftlichen Interesse des eigenen Unternehmens, doch in manchen Fällen spielt auch die Herkunft des eigenen Unternehmens eine Rolle.

Die Intermodalität stellt für uns einen der Grundpfeiler des Transportsystems dar. Ich habe sie als 4.0 bezeichnet, weil sie im Vergleich zu den Industrieprozessen unserer Zeit sehr "in" ist, aber auch weil ich der Meinung bin, dass die Intermodalität vielleicht neu interpretiert werden muss, um ihr mehr Auftrieb zu verleihen. Ich werde versuchen, meinen Beitrag zu leisten, indem ich einiges zu dem hinzufüge, was bereits gesagt wurde.

Diese Präsentation hat nicht unser Unternehmen zum Gegenstand, sondern das, was unser Unternehmen für die Intermodalität geleistet hat.

Im Jahr 2007 waren wir zu 90 % im Straßentransport tätig - egal, ob man sich dabei auf die zurückgelegten Kilometer oder auf die Reisen bezieht - zu 6 % haben wir die Schiene, und zu 4 % andere Verkehrsträger in Anspruch genommen.

Wir hatten ungefähr 1.000 Zugfahrzeuge und 1.200 Sattelaufleger, mit einem Verhältnis von 1:2, und somit waren auch die Art der Investition und die Kompetenz in unserem Unternehmen stark auf den Straßentransport ausgerichtet. Eines der Themen bei der Veränderung der Intermodalität ist meiner Ansicht nach auch ein Problem der Professionalität, des Know-hows und der Branchenkenntnis - allesamt keine banalen Aspekte.

Im Jahr 2015 wurden nur 35 % unserer Transporte auf der Straße abgewickelt. Derzeit erfolgen 55 % der Transporte mit dem Zug, wobei wir unter "Zug" ausschließlich den Intermodalverkehr, im Wesentlichen mit Trailern, verstehen, und 10 % werden durch Drittlieferanten abgewickelt. Die Anzahl unserer Zugfahrzeuge ist auf 500 gesunken; die Anzahl unserer Sattelaufleger für den unbegleiteten Intermodalverkehr ist jedoch stark angestiegen.

Das GPS auf allen Zugfahrzeugen bedeutet für uns, das GPS auf den Sattelaufleger zu verlagern und somit in die Technologie zu investieren. Das ist ein wichtiger Punkt, da die Kunden wissen wollen, wo sich ihre Güter befinden, und nicht, wo sich unser LKW befindet. Das ist meiner Ansicht nach ein weiteres wichtiges Thema bei der Entwicklung der Intermodalität.

Letztes Jahr haben wir ca. 50 Millionen Züge/Kilometer pro Ladeinheit abgewickelt. Wir betrachten uns als einen der wichtigsten intermodalen Transportunternehmen in Europa.

Ich bedanke mich also für die Einladung und denke, dass wir etwas zur Diskussion beitragen können.

In unserem Geschäftsmodell ist die Transportart nur zweitrangig: wir wählen die strategischste Transportart, die unserem Unternehmen den größten Vorteil bringt. Heute können wir bezeugen, dass der intermodale Transport Vorteile bringen kann, und zwar auch einem Wirtschaftsteilnehmer, abgesehen von allen sozialen und Umweltaspekten, die wir uns angesehen haben und die der öffentlichen Verwaltung am meisten am Herzen liegen.

Im Wesentlichen übernehmen wir einen Auftrag und entscheiden erst anschließend, wie wir ihn abwickeln. Auch daraus besteht meiner Ansicht nach ein Teil der Veränderung, der möglichen Entwicklung der Intermodalität. Normalerweise werden die Transporteure als jene Subjekte betrachtet, die auf Straße, Schiene und Seewege als Verkehrsträger zurückgreifen. Sie behandeln die Intermodalität genauso wie die Straße wie einen Handelscluster.

Es gibt also Akteure, die intermodale Transporte betreiben und dem Kunden die intermodalen Transporte verkaufen, und Transporteure, die den Straßentransport verkaufen.

Wir versuchen in Wirklichkeit, eine Transportleistung zu verkaufen, um anschließend die Nutzung der für uns vorteilhaftesten Transportmodalität, im Einklang mit den Erfordernissen unserer Kunden, zu maximieren.

Dadurch können wir normalerweise flexibler sein und uns schneller in Richtung jener Transportart bewegen, die den Erfordernissen unserer Kunden am besten gerecht wird: derzeit ist das meiner Ansicht nach der intermodale Transport.

Natürlich ist uns diese Verlagerung nur deshalb gelungen, weil die gegebenen Bedingungen es uns ermöglichen: in anderen Worten hat sich der intermodale Transport in der letzten Zeit bzw. in den letzten Jahren stark weiter entwickelt, weshalb es uns möglich war, einiges zu verwirklichen, was zuvor undenkbar war:

in erster Linie die Sensibilität für Umweltthemen. Vielleicht ist das nicht das wichtigste Thema, aber insbesondere in den großen Industriekonzernen kommt der Sensibilität für Umweltthemen und Nachhaltigkeit sowie die Pflicht, die Einsparung an CO₂-Emissionen in die eigene Gesellschaftsbilanz aufzunehmen, nach und nach auch ein wirtschaftlicher Wert zu, in der die verschiedenen Transportarten zum Tragen kommen.

Eine höhere Sensibilität ist gewiss von Vorteil, da wir nur zu gut wissen, dass der Intermodalverkehr, abgesehen von den exakten Messungen, mit Sicherheit umweltfreundlicher ist als der Straßentransport.

Das zweite wichtige Element ist die Zuverlässigkeit der Eisenbahnbetreiber und die Robustheit des Systems. Die zunehmende Kundenorientiertheit der Eisenbahnbetreiber bzw. der Intermediäre des Bahnbetriebs war insbesondere innerhalb des Korridors stark spürbar - dies ist nicht in allen geographischen Gebieten gegeben. Darüber hinaus konnten wir auch eine wesentliche Verbesserung in Hinblick auf die Zuverlässigkeit des Transports, zum Beispiel durch eine Reduzierung der Umladevorgänge, usw. feststellen.

Dies ist ein wesentlicher Punkt, denn schlussendlich geht es darum, einen Kunden zu überzeugen bzw. ihm zu erklären, dass der Intermodalverkehr dem Straßenverkehr in punkto Robustheit um nichts nachsteht, was nicht selbstverständlich ist. Uns ist es gelungen, einige "untypische" Kunden auf die Schiene zu bringen, wie zum Beispiel Automobilhersteller. Wie Sie sicherlich verstehen werden, benötigt man - wenn ein Automobilhersteller auf den Zug umsteigt - Garantien in Hinblick auf die Dienstleistung, und zwar nicht nur in Bezug auf die Pünktlichkeit, sondern auch in punkto Zuverlässigkeit. Es ist daher auch aus Sicht der Transportbetreiber eine andere Sensibilität erforderlich. Ich war im Eisenbahnwesen tätig und ich weiß, dass früher die Pünktlichkeit im Rahmen eines gewissen Zeitfensters gemessen wurde. Dies ist sicherlich wichtig, um den Durchschnitt zu berechnen, doch was mich in Hinblick auf die Handhabung des Risikos, untypische Kunden für den Zug zu gewinnen interessiert, sind die Wartezeiten. Es darf nicht sein, dass es bei einer durchschnittlichen Pünktlichkeit von zwei Stunden zahlreiche Fälle gibt, in welchen sich die Ankunft um 10 Stunden verzögert. Vielleicht wäre es besser, den

Durchschnittswert auf drei Stunden zu erhöhen und dafür sehr kurze Wartezeiten zu haben. In Hinblick auf Flexibilität, Zuverlässigkeit, Verständnis der Rolle und Sensibilität für den Markt zählt dies sehr viel.

Es sind auch weitere Verbesserungen möglich, aber es war mit Sicherheit ein Element, das den Prozess gefördert hat.

Eine wichtige Rolle spielen zweifelsohne die Investitionen in die Assets und in die Infrastruktur. Wir haben uns für eine Transportmodalität entschieden, eben weil wir Auftragsverwalter sind; d. h. wir haben uns dem Intermodalverkehr nicht fest versprochen, sondern nutzen ihn, weil er unserer Ansicht nach Vorteile in Hinblick auf alle zuvor erwähnten Aspekte bringt. Unsere Unternehmens-Governance ist darauf ausgerichtet, die aus zeitlicher Sicht beste Transportmodalität zu wählen. Heute gibt es also den intermodalen Verkehr, aber in Zukunft würden wir - wenn die entsprechenden Bedingungen nicht mehr gegeben sein sollten - nochmal wechseln. Einer der wesentlichsten Punkte ist die Standardisierung der Dienstleistung, und aus diesem Blickwinkel ist auch unsere Entscheidung zu betrachten, im Intermodalverkehr den Sattelaufleger bzw. Trailer, und nicht den Wechselbehälter einzusetzen.

Dies ermöglicht es uns nämlich, in Hinblick auf das Risikomanagement unseres Unternehmens, die Intermodalität mit mehr Vertrauen und weniger Risiko zu betrachten, da wir wissen, dass wir - sollte sich etwas ändern - jederzeit wieder einen Schritt zurückmachen und den Sattelaufleger auf die Straße bringen können.

Heute ist dies jedoch eine unvorteilhafte Entscheidung, da die Profile, Tunnels und Strecken nicht überall den Umschlag von Sattelauflegern ermöglichen und wir manchmal mit Transporteuren im Wettbewerb stehen, die Wechsellaufbauten verwenden, was unserer Ansicht nach zwar keine strategische Wahl ist, angesichts derer wir jedoch, aus wirtschaftlicher Sicht, beim Intermodalverkehr verlieren; deshalb ist die Entwicklung der Infrastrukturen, insbesondere der Profile, sicherlich etwas, das ein starkes Wachstum des Intermodalverkehrs ermöglicht.

Arcese könnte heute mehr von der Straße auf die Schiene verlagern, doch in einigen Fällen ist das nicht umsetzbar, und diese Wahl kann ich nicht in Frage stellen, weil es sich dabei um die beste Wahl in Hinblick auf das Risikomanagement meines Unternehmens handelt. Und genauso wie wir sind auch andere Transporteure in derselben Lage, weshalb das Thema Investitionen sehr wichtig ist, was auch für die Länge und das Gewicht der Züge gilt. Dies bringt nämlich Wettbewerbsfähigkeit und ist somit auch aus diesem Gesichtspunkt wichtig.

In Bezug auf die Dinge, die uns über den Brenner Basistunnel bzw. über den Gotthardtunnel, gesagt wurden, müssen wir weiterhin auf diesem Weg bleiben. Meiner Ansicht nach gibt es jedoch einige Infrastrukturmaßnahmen, die mit geringen Ausgaben viele Vorteile bringen könnten. Eines der Themen, um das Verkehrsaufkommen auf dem Brenner erheblich zu reduzieren, ist meiner Ansicht nach die Möglichkeit, die Intermodalität weiter in den Süden Italiens zu bringen. Um dies zu erreichen, sind keine riesigen Investitionen wie jene für den Brenner oder den Gotthard Basistunnel erforderlich, sondern es wäre ausreichend, das Profil einiger Strecken, insbesondere auf der Adriatischen, aber auch auf der Tyrrhenischen Seite, rasch anzupassen. Sicherlich sind die Kosten deutlich geringer, sie haben jedoch nicht höchste Priorität. Es gibt also auch Abweichungen bei der Sensibilität zwischen dem Terminkalender bzw. der Priorität des Wirtschaftsteilnehmers und dem, was normalerweise als Sicht der Politik in Hinblick auf die Schwerpunkte für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene vernommen wird. Dann gibt es noch einen Teil, der die Interpretation der Rolle betrifft: dabei zählt, wie sich das Unternehmen auf dem Markt positioniert, um eine Verlagerung von der Straße auf den Intermodalverkehr zu erzielen oder nicht. Das stellt für uns den wichtigsten Punkt dar: die Errichtung eines Netzwerks. Schlussendlich muss die intermodale Lösung, wenn man die Masse erreichen und einen Kunden - insbesondere die großen multinationalen Unternehmen, d. h. die großen Verlader - betreuen will, nicht nur stabil und zuverlässig sein, sondern auch

über ein weitverzweigtes Netzwerk verfügen. Aus diesem Gesichtspunkt können einige große Unternehmen alleine mehr für die Verlagerung bzw. die Intermodalität erreichen als einige kleine Betriebe.

Eine der Botschaften, die ich Ihnen übermitteln wollte, ist, dass die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene nicht einfach nur bedeutet, einen Sattelaufleger oder einen Wechselbehälter zu kaufen und diesen auf dem Zug zu verladen. Es gibt sehr viele öffentliche Züge, auf denen das möglich ist. Das wahre Problem besteht darin, dass man keine neuen Kunden und keine neuen Branchen gewinnt, weil es an Zuverlässigkeit, an einem stufenartig organisierten System und an einem ausreichenden Netzwerk fehlt. Somit hat die Wahl des Ansprechpartners, mit dem die Modalitäten für die Verlagerung auf die Schiene bzw. der Zeitplan besprochen wird - insbesondere in Italien - auch aus dieser Sicht einen Wert.

Der andere Punkt für mich lautet "Break the rules" - d. h., dass man im Intermodalverkehr bereit sein muss, Neues auszuprobieren und Wagnisse einzugehen. Heutzutage ist der Intermodalverkehr viel zuverlässiger gegenüber den Kunden, als man einst dachte. Es liegt auch an uns, als Logistik- oder Eisenbahnunternehmen, dies dem Kunden zu erklären und zu versuchen, gemeinsam Lösungen in puncto Zuverlässigkeit zu finden. Somit ist es uns beispielsweise gelungen, unseren deutsch-amerikanischen Hauptkunden, die Ford Motor Company, zu überzeugen. Die Ford Motor Company war das erste Unternehmen in Europa, das dazu bereit war, seine Produkte von der Straße auf die Schiene zu verlagern, und zwar durch Nutzung des Intermodalverkehrs, und das sogar im Rahmen eines kritischen Vorgangs wie der Belieferung der Fabrik für die Fahrzeugmontage. Aus Sicht dieses Unternehmens ist das Risiko eines Stillstandes sehr viel Geld wert. Das war bis vor wenigen Jahren noch ein Tabuthema. Indem wir mit den Zügen (natürlich nicht mit allen) und mit den Eisenbahnbetreibern unterschiedlich arbeiten, ist uns dies gelungen. Dieses Programm wurde vor ca. fünf Jahren begonnen und heute kann ich sagen, dass ein Großteil der Transporte dieses Kunden von Italien nach Deutschland intermodal abgewickelt wird.

Abgesehen davon bleiben meiner Ansicht nach die Themen der Robustheit und der Solidität der Intermodalität auch langfristig bestehen.

Als Unternehmen haben wir uns, da wir daran glauben, eine Governance geschaffen, um die Intermodalität als Säule unserer Produktionsmethode zur Verfügung zu haben; doch natürlich müssen wir an unser Risikomanagement denken, weshalb wir strategische Entscheidungen für die Sattelaufleger und aus anderen Gründen getroffen haben. Im Vergleich zu anderen Unternehmen haben wir zum Beispiel den LKW-Teil nicht aufgelassen, eben weil wir der Meinung sind, dass dieser in Zukunft für die Governance und für das Risikomanagement sinnvoll sein kann.

Heutzutage werden jedoch 55% unserer Waren mit dem Zug befördert. Das sind meiner Ansicht nach die wichtigsten Punkte, die es zu berücksichtigen gilt und an denen wir als Transportunternehmen arbeiten müssen, um die Intermodalität beizubehalten oder sie sogar auszubauen. Der erste Punkt betrifft die Wettbewerbsfähigkeit im Laufe der Zeit - ein für mich wesentlicher Aspekt und gleichzeitig die treibende Kraft, die meine Entscheidungen leitet. Es sind diverse Trends absehbar. Derzeit wird die Wettbewerbsfähigkeit des Intermodalverkehrs sicherlich durch die geringen Treibstoffpreise gefährdet. Dieser Faktor hat sehr viele Strecken samt den entsprechenden Abläufen bzw. Entwicklungen verändert und muss von den Eisenbahnbetreibern, vielmehr als beispielsweise von den Terminalbetreibern berücksichtigt werden. Auch aus diesem Gesichtspunkt ist also eine hohe Sensibilität für den Markt notwendig, da es gewiss nicht die Politik der Intermodalität ist, die den Barrel-Preis heutzutage beeinflussen kann. Es sind vielmehr verschiedene makroökonomische Szenarien, die den Ölpreis beeinflussen, doch dies darf nicht "aus dem Kontext genommen werden". Deshalb muss ein Netzbetreiber - wenn er vom Eisenbahnbetreiber jedes Jahr die Istat-Anpassung des Stroms, auf der Grundlage

von Logiken, die auf 50 Jahre zurückgehen, verlangt - berücksichtigen, dass diese Forderung Folgen hat. Er muss daher auch den Kostenmechanismus, die zu Grunde liegenden Kosten sowie Fördermaßnahmen zur langfristigen Etablierung der Intermodalität eventuell nochmals überdenken.

Ich möchte noch schnell auf zwei Punkte eingehen, bevor ich zum Abschluss komme: der erste Punkt betrifft die Integration der multimodalen Netze. Meiner Ansicht nach betrifft einer der gesellschaftlichen Aspekte nicht nur die Verlagerung von der Straße auf die Schiene, sondern auch die letzte Meile, die mit neuen Technologien, wie dem bereits erwähnten Flüssiggas, erzielt wurde. Ein äußerst wichtiger Punkt ist außerdem die Sichtbarkeit ("End to end" und "Track and trace"), denn mittlerweile verlangen die Kunden das Tracking für die Güter. Aus diesem Gesichtspunkt ist der Eisenbahnsektor im Vergleich zu anderen Branchen bei der Integration der steuerbaren Prozesse, Systeme und Informationen noch im Rückstand. Meine Sattelaufleger und -anhänger und meine Zugfahrzeuge verfügen über GPS, das alle 5 Minuten den Standort meldet - Informationen, die ich vom Eisenbahnunternehmen nicht in dieser Qualität erhalte.

Die Kapazität und die operationelle Flexibilität der Terminals sind meiner Ansicht nach wesentliche Aspekte. Dabei gibt es viele Fälle mit bestehenden Einschränkungen: Zum Beispiel in Deutschland, wo die Geschäftstätigkeit nicht einfach mit dem Markt, sondern auch mit Aspekten des lokalen Arbeitsmarktes, wie Feiertagen und Schließungszeiten, zusammenhängt. Dies führt meiner Ansicht nach zu Einschränkungen der möglichen Entwicklung des Intermodalverkehrs - genau an jenen Tagen, an welchen der Zug fahren könnte und die LKW auf der Straße nicht fahren dürfen.

Deshalb bin ich der Meinung, dass sich auch die Terminals bei ihrer Vorgehensweise mehr nach den Kunden, und weniger nach dem "politischen Auftrag" der Betreiber orientieren müssen.

Den letzten Punkt habe ich bereits angesprochen: Er betrifft die Entwicklung der Infrastrukturen in Südtalien und in Südeuropa, da es in Hinblick auf den Verkehrsträgerwechsel bei einem Großteil der Fälle um die Verlängerung der Strecken und insbesondere um die Standortnähe geht. Das waren für mich die wesentlichen Punkte und gleichzeitig die Vision des Logistikunternehmens in Hinblick auf die Entwicklung der Intermodalität.

CHRISTOPH BÜCHNER *Stv. Leiter Marketing, Kombiverkehr*

ERFAHRUNGEN EINES INTERNATIONALE TRANSPORTUNTERNEHMENS IM INTERMODALEN TRANSPORT

Der Alpengüterverkehr zieht sich wie ein roter Faden durch mein Leben. Schon an der Universität habe ich mich intensiv mit dem Thema beschäftigt und auch an einer Exkursion hier in die Alpenregion teilgenommen. Anschließend habe ich sogar meine Diplomarbeit zum Thema „Perspektiven des kombinierten Verkehrs untersucht am Beispiel des Alpentransits“ geschrieben. Durch ein Praktikum bin ich letztendlich bei Kombiverkehr gelandet, wo ich mittlerweile seit über 15 Jahren tätig bin.

Heute auf dieser Veranstaltung darf ich Ihnen über die Erfahrung im Alpen transitverkehr auf der Brennerachse aus der Sicht eines intermodalen KV-Operators berichten. Zunächst einige Sätze zum Unternehmen Kombiverkehr. Kombiverkehr wurde 1969 als Kommanditgesellschaft in Frankfurt gegründet, die Gesellschafter der KG sind gleichberechtigt, circa 230 Spediteure und Transportunternehmen auf der einen Seite, sowie die DB AG (DB Cargo) mit jeweils 50 % auf der anderen Seite. Das Leistungsangebot richtet sich dabei ausschließlich an Spediteure und Transportunternehmen und beschränkt sich auf den reinen Terminal-Terminal-Transport innerhalb Europas. Es werden also keine Vor- und Nachläufe zu den Verladern angeboten, sondern diese Leistungen werden von unseren Kunden in Eigenregie erbracht.

Im Folgenden noch einige interessante Zahlen: Wir fahren derzeit etwa 700 nationale und internationale Direkt- und Shuttlezüge pro Woche. Durch zahlreiche Mehrgruppenzüge ergeben sich daraus täglich etwa 170 Zugabfahrten europaweit, die wir betreiben, und mit Hilfe von Verknüpfung über unser sogenanntes Gateway-System können wir unseren Kunden theoretisch etwa 15.000 Punkt-zu-Punkt-Verbindungen in Europa anbieten. 2015 haben wir etwa 978.000 Sendungen, das sind Lkw-Äquivalente von der Straße auf die Schiene verlagert, und wir hoffen, dass wir dieses Jahr wieder einmal die Eine-Million-Marke knacken können.

Unser europäisches Netzwerk ist mittlerweile so dicht, dass man es kaum noch auf einer Karte darstellen kann. Im Internet unter kombiverkehr.de lassen sich aber einzelne Angebote sehr übersichtlich abfragen. Ein bisschen übersichtlicher ist dagegen die Karte für unsere Angebote im Südeuropaverkehr. Der Alpentransitverkehr ist für Kombiverkehr sehr wichtig, denn 51% aller internationalen Transporte bei Kombiverkehr werden im Verkehr zwischen Deutschland und Italien abgewickelt. Wir nutzen bei unseren Transporten zwischen Deutschland und Italien insgesamt vier unterschiedliche Leitungswege: Das ist einmal der Hauptweg Brenner, wir nutzen aber auch über den Tauern, und in der Schweiz haben wir derzeit Angebote über Gotthard und Lötschberg.

Aktuell fahren wir über den Brennerpass 154 planmäßige Züge pro Woche. Ich habe vorher schon ein paar gehört, ich denke ein oder zwei von denen, die hier vorbeigefahren sind, waren unsere (Anm. d. Red.: Der Tagungsort war in der Nähe der Brennerreisebahnlinie). Also ein Teil des Lärmes, das muss ich leider zugeben, stammt auch von uns. Zum Thema Lärm aber nachher noch ein bisschen mehr. Über unsere Gateway-Terminals in Italien wickeln wir darüber hinaus zahlreiche Antennenverkehre bis nach Süditalien und über Fähren auch nach Griechenland und bis in die Türkei ab.

Noch nie in der 47-jährigen Geschichte von Kombiverkehr wurde auf den internationalen Relationen mehr Sendung gefahren als 2015. Wir haben letztes Jahr wieder einmal ein Rekordjahr gehabt. Mit mehr als 776.000 Sendungen wurde erstmals das Ergebnis von vor der Wirtschaftskrise 2008 wieder übertroffen, und von den knapp 780.000 Sendungen wurden etwa 220.000 Sendungen über die Brennerachse gefahren. Das Aufkommen auf der Achse Deutschland-Italien hat sich bis zur Weltwirtschaftskrise im Jahr 2008 überaus positiv entwickelt, die Dynamik der Vorkrisenjahre ist jedoch in den vergangenen Jahren ein bisschen verloren gegangen; man kann aber trotzdem eine eindeutig positive Tendenz der Brennerverkehre erkennen. Soweit zur aktuellen Situation.

Wagen wir jetzt noch einen Blick in die Zukunft. Wie sehen wir die Entwicklung des Aufkommens in den nächsten Jahren bis zur geplanten Eröffnung des Brenner Basistunnels? Bei konstanten Rahmenbedingungen rechnen wir mit jährlichen Steigerungsraten von 2 bis 3%, bei sehr guten ökonomischen Bedingungen können es mit 5 bis 6% auch ein bisschen mehr sein. Was verstehen wir unter stabilen Rahmenbedingungen? Stabile Rahmenbedingungen bedeuten einen bedarfsgerechten Infrastrukturausbau im In- und Ausland, das betrifft Terminals gleichermaßen wie die erforderlichen Eisenbahntrassen und diese – wie schon mehrere Vorredner gesagt haben – mit einem Mindestprofil von P400, das bedeutet, dass wir dort vier Meter hohe Sattelanhänger fahren können. Zu diesem Thema bringe ich später ein kurzes Beispiel.

Das bedeutet zweitens marktgerechte Trassenpreise. Beispielsweise sind die geplanten Maßnahmen in der Schweiz, die nach der Fertigstellung der Flachbahnen im Jahr 2020 geplant sind, wie etwa die Anhebung der Trassenpreise bei gleichzeitiger Absenkung der KV-Förderung, eindeutig kontraproduktiv hinsichtlich einer positiven Mengenentwicklung. Wir werden die Entwicklung dort auf jeden Fall sehr genau beobachten und hoffen, dass man hier auf der Brennerachse nach der Eröffnung des Basistunnels nicht die gleichen Fehler wiederholt, die in der Schweiz gemacht wurden.

Zu den wichtigen Rahmenbedingungen zählt auch eine verlässliche und nachhaltige

Leistungsqualität der Bahn. Wir haben es in den vergangenen Jahren auch mit Unterstützung zweier EU-Projekte „Bravo“ und „Cream“ geschafft, die Leistungsqualität der Bahn deutlich zu steigern. Von unserem Wunschziel - einer Pünktlichkeitsquote von 90 % - sind wir jedoch leider noch ein bisschen entfernt, aber Herr Schmittner wird in seinem Vortrag noch ausführlich darlegen, was die Eisenbahnverkehrsunternehmen planen, um die Qualität zukünftig deutlich zu verbessern.

Als weiterer Punkt ist die Beibehaltung von konstanten Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr zu nennen, Stichwort hier: die KV-Förderung in Österreich. Hier muss langfristig gewährleistet werden, dass es nicht etwa durch unausgewogene Anpassung der Förderhöhen zu Planungsunsicherheiten im Schienenverkehr kommt.

Ein weiterer Punkt: Beibehaltung von Maßen und Gewichten, Stichwort: geplante Änderung der EU-Richtlinie 96/53 und die mögliche generelle Zulassung der sogenannten Gigaliner. Zu dem Thema wurde vonseiten Kombiverkehr gemeinsam mit unserer Dachgesellschaft UIRR schon hinreichend Stellung bezogen, deswegen will ich hier nicht weiter darauf eingehen.

Letztlich müssen generell faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den beiden Verkehrsträgern Schiene und Straße gewährleistet werden. Hier möchte ich das schon öfter erwähnte Thema Lärm herausgreifen. Ich weiß, dass meine Position wahrscheinlich ein bisschen provokativ sein wird, aber durch die Lärmsanierung der Eisenbahnwagen und auch andere teure Lärmschutzmaßnahmen bei Neubaumaßnahmen hat es immer wieder zusätzliche Kostenblöcke gegeben, die auf den Eisenbahnverkehr zugekommen sind, was natürlich die ganze Wettbewerbssituation gegenüber dem Straßenverkehr nicht einfacher gemacht hat.

Ich selber wohne auch an einer Eisenbahnstrecke, wo auch unsere eigenen Züge vorbeifahren. Ich muss also unseren Lärm auch selbst ertragen. Ich muss jedoch sagen, mir ist dieser Lärm eindeutig lieber als der Lärm, den ich bei schlechten Windbedingungen ab und zu von der Autobahn höre, die über einen Kilometer weg ist. Insofern muss man sehr genau prüfen, ob man nicht durch einseitige Maßnahmen die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern gefährdet.

Abschließend, wie angekündigt, noch einige Beispiele für die verbesserten Rahmenbedingungen zugunsten des Güterverkehrs auf der Schiene. Wir hatten das Thema ja schon: Lichtraumprofilerweiterungen. Auf unterschiedlichen Korridoren in Europa haben diese Baumaßnahmen durchwegs positive Auswirkungen auf die Nachfolgeentwicklungen gezeigt. Ein sehr eindrucksvolles Beispiel ist wieder einmal der Brennerkorridor. Nach der erfolgten Profilerweiterung im Jahr 1999 hat sich die transportierte Gütermenge innerhalb von acht Jahren „nur verdoppelt“, während die Zahl der verlagerten Sattelanhänger nach Freigabe der Strecke für P400 im gleichen Zeitraum um das Sechsfache gewachsen ist.

Bei Kombiverkehr liegt der Anteil der Sattelanhänger auf der Strecke über den Brenner aktuell bei fast 50 %, das zeigt schon, wie wichtig das Segment für den kombinierten Verkehr ist und wie wichtig auch die entsprechenden Lichtraumprofile für diesen Transport sind. Auf der Lötschbergstrecke durch die Schweiz waren schon wenige Jahre nach der Eröffnung des neuen Basistunnels sämtliche P400-Trassen ausgebucht, das heißt, dort war keine Steigerung der Zugfahrten mehr möglich.

Ein weiteres Beispiel auch hier von der Brennerachse: Die im Jahr 2014 erfolgte Tonnageerhöhung in Nord-Süd-Richtung auf derzeit 1600 Tonnen bei einer Zuglänge von 540 Metern hat durch die Steigerung der Nutzlast zu einer Verbesserung der Produktivität geführt. Anfang 2015 erfolgte dann die Anpassung in der Süd-Nord-Richtung auf jetzt 1500 Tonnen, das ermöglicht uns heute paarige Verkehrsströme fahren zu können – bei gleichzeitigem Einsatz von festen Wagengarnituren.

Das Thema Terminalsituation auf der Brennerachse werde ich sehr kurz halten, da wird Herr Müller nachher sicherlich noch ein bisschen mehr dazu sagen. In Deutschland hat es in der

Vergangenheit eine Vielzahl von Terminalerweiterungen gegeben. Trotzdem haben viele Terminals ihre Kapazitätsgrenzen erreicht, das sind vor allem die mit dem gelben Punkt markierten Standorte. Zusätzlich fehlen Abstellflächen und Abstellgleise, was wiederum Probleme bei der Terminalslotplanung mit sich bringt.

Nun zur letzten Folie. Wenn wir in den nächsten Jahren und vor allem nach Fertigstellung des Brenner Basistunnels weiter wachsen wollen, dann brauchen wir dringend Kapazitätserweiterung in den Terminals auf beiden Seiten der Alpen. Es müssen Kapazitätsengpässe hier in Italien im Vorbahnhof von Verona beseitigt werden. Es müssen weitere Terminalkapazitäten geschaffen werden, damit überhaupt neue Züge fahren können. Die aktuelle angespannte Terminalsituation hat bereits negative Auswirkungen auf von uns angefragte Trassen. Daher sollte im Hinblick auf den Basistunnel auf jeden Fall ein Infrastrukturausbau in Verona angegangen werden, zumal man bei Infrastrukturerweiterungsmaßnahmen weiß, dass sie eine sehr lange Vorlaufzeit haben. Zusammenfassend kann man sagen: Wenn wir es in Zukunft nicht schaffen unseren Kunden die gewünschten Angebote zu wettbewerbsfähigen Preisen bereitzustellen – und dafür müssen auch die schon vorher erwähnten Rahmenbedingungen stimmen –, werden sich die Kunden andere Wege suchen, um ihre Transporte durchzuführen, und im schlimmsten Fall werden diese Transporte auch wieder zurück auf die Straße verlagert.

HARALD SCHMITTNER *Geschäftsführer der Rail Traction Company S.p.A.*

KOMPLEXITÄT UND PERSPEKTIVEN DES EISENBAHN-GÜTERVERKEHRS AUF DER BRENNERACHSE

Die Gesellschaft, die ich vertrete, ist in Bozen ansässig und steht zu 95% im Eigentum der Gesellschaft STR gehalten, deren Anteile wiederum zu 100% im Besitz einer in der Region Trentino allseits bekannten Gesellschaft, der A22, ist. Dies zeugt von der Verbindung zwischen Straße und Schiene: die Voraussetzung für die gemeinsame Umsetzung des Brenner-Green Corridors, der ein Projekt von europäischer Bedeutung darstellt.

Wir haben unsere Geschäftstätigkeit im Jahr 2000 begonnen und die ersten Transporte im Jahr 2001 mit sehr großen Hindernissen, anfangs auch technischer Natur, abgewickelt. Nach und nach haben wir es geschafft, diese Hindernisse zu reduzieren, indem wir immer mehr Erfahrung im Eisenbahnsektor gesammelt haben, bis es uns dann im Jahr 2005 zum ersten Mal gelungen ist, unsere Züge “interoperabel” zu gestalten. Dazu haben wir interoperable Lokomotiven eingeführt, die in Österreich, Deutschland und auch in Italien fahren konnten, ohne Lokomotivenwechsel am Brenner. Bis zu diesem Zeitpunkt mussten alle Züge am Brenner ihre Fahrt unterbrechen, um die Lokomotiven abzukoppeln, die anschließend wieder auf die nationalen Netze befördert werden mussten, um an das landeseigene Stromnetz angeschlossen zu werden.

Dieses Problem wurde behoben, und zwar nicht nur von uns, sondern auch von unseren Mitbewerbern. Das wichtigste Ziel, das wir dabei erreicht haben, ist eine wesentliche Erhöhung der Zugzahlen, die am Bahnhof Brenner abgefertigt werden können.

Wir haben auch die Durchfahrtszeiten verkürzt und somit viele Probleme vermieden bzw. reduziert.

Im Jahr 2007 haben wir den Tauernkorridor, d. h. München, Tarvis, Triest, in Betrieb genommen und dabei sehr gute Erfahrungen gemacht. Diese Entscheidung haben wir getroffen, weil wir festgestellt hatten, dass viele Transportunternehmen - aufgrund mangelnder Angebote auf der Tarvis-Strecke - auf den Brenner ausgewichen sind; daher wurden die Fahrten aufgeteilt und das Verkehrsvolumen auf dem Brenner folglich reduziert.

Im Jahr 2007 waren wir in Cervignano, wo wir jedoch viel Geld investiert und wenige Waren

befördert haben; 2009 sind wir dann nach Triest zurückgekehrt, und von diesem Zeitpunkt an haben wir viele Züge befördert und große Erfolge erzielt.

Seit 2014 haben wir einen weiteren Schritt in Richtung Interoperabilität vollbracht: wir waren das erste Unternehmen, das "interoperable" Triebfahrzeugführer auf seinen Strecken eingesetzt hat.

Das bedeutet, dass die Triebfahrzeugführer den Zug sowohl in Italien als auch in Österreich führen dürfen. Es mag zwar eigenartig erscheinen, doch im Eisenbahnsektor ist es normal, dass es keine einheitliche "Transportsprache" gibt. Im Flugwesen ist es normal, Englisch als Standardsprache zu verwenden, doch im Eisenbahnwesen ist dem nicht so.

Stellen Sie sich einen LKW vor, der am Brenner anhalten muss, weil der LKW-Fahrer kein Deutsch spricht. Das wäre lächerlich, aber im Eisenbahnwesen ist das immer noch der Fall.

Unsere Fahrzeugflotte wurde in der Zwischenzeit in eine interoperable Flotte umgewandelt: wir haben in unserer Flotte nur mehr wenige "nicht interoperable" Lokomotiven. Daran arbeiten wir gerade, auch wenn es nicht einfach ist, da eine moderne Lokomotive heutzutage zwischen 4 und 4,5 Millionen kostet. Sie können sich sicherlich vorstellen, dass die Amortisierungszeiten 30 Jahre betragen und dass der Kauf bzw. die Verwaltung der Lokomotivenflotte einen sehr hohen Kostenaufwand darstellt.

Dieses Bild zeigt die Entwicklung der Transporte von Beginn an.

Eine konstante Erhöhung des Verkehrsaufkommens wurde bis 2008-2009 beobachtet, als die Weltwirtschaftskrise auch uns getroffen hat, doch anschließend haben wir uns wieder erholt, und im Jahr 2014 haben wir den ersten Rekord nach 2008 erzielt. Auch 2015 war ein günstiges Jahr für uns, weil wir die Anzahl der intermodalen Transporte auf dem Brenner zum ersten Mal wieder erhöht haben. Das geht jedoch nicht aus dieser Grafik hervor, da die Erhöhung der Transporte auf der Tarvis-Strecke die Stagnation auf dem Brenner wettgemacht hat.

Im Balkendiagramm ist der kombinierte Verkehr in dunkelblau dargestellt und die traditionellen Transporte, d. h. jene, bei denen die Ware direkt, ohne Kran, auf die Waggons geladen wird, in hellblau. Dann haben wir noch die sogenannten "Spot"-Züge, die in oranger Farbe gekennzeichnet sind und sich von den regulären Zügen unterscheiden.

Das ist hingegen eine sehr interessante Statistik, die leider im Jahr 2010 endet. Sie wurde dem Jahresbericht des Landes Tirol entnommen und stellt einen Vergleich zwischen den verschiedenen Alpenpässen bzw. zwischen den verschiedenen Alpenkorridoren dar. Im linken Teil sind die Verkehrsflüsse und die Entwicklungen des Straßenverkehrs, und rechts die Entwicklungen des Eisenbahnverkehrs ersichtlich.

Wenn wir uns auf die Brennerstrecke konzentrieren, sehen wir, dass bis zum Jahr 2010 Rückgänge beim Straßentransport und hingegen Anstiege beim Eisenbahntransport verzeichnet wurden.

Das ist sehr wichtig, denn nach 2010, und vor allem nach 2013 konnte - auch aufgrund der rückläufigen Entwicklung der Treibstoffpreise - eine Umkehr dieser Entwicklung festgestellt werden.

Eines der Hindernisse ist bekanntlich der Brennerpass: über den Brenner können wir zwar 1.560 Tonnen Güter befördern, benötigen dazu jedoch drei Lokomotiven: zwei Zugloks und eine Schiebelok.

Drei Lokomotiven mal 4 Millionen, das entspricht also Kosten in Höhe von 12 Millionen, um einen Zug auf dem Brenner zu befördern. Auf der Gegenrichtung, von Süden kommend, müssen wir zwei weitere Lokomotiven verwenden, um den Zug abzufertigen, der mit dem aus Norden kommenden Zug zusammentrifft. Fünf Lokomotiven mal 4 Millionen, das entspricht Kosten in Höhe von 20 Millionen, um zwei Züge auf dem sehr kurzen Abschnitt Bozen - Kufstein zu befördern. Sollte mich also jemand ernsthaft fragen, ob es den Brenner Basistunnel wirklich braucht, würde ich natürlich mit "Ja" antworten.

Das war die Situation bis Juni 2014. Seit Juli 2014 ist es uns dann gelungen, auf dem RFI-Netz

- stets unter Verwendung von zwei Lokomotiven - die Zuglast von 1.200 auf 1.500 Tonnen zu erhöhen.

Dies hat zu einer Erhöhung der Anzahl der zwischen 2014 und 2015 beförderten Züge geführt und uns sehr dabei geholfen, unsere Produkte zu stärken und sie für den Markt attraktiver zu gestalten.

Es gibt jedoch auch andere Hindernisse.

Bevor wir ins Detail gehen, möchte ich Ihnen ein ganz einfaches Beispiel vor Augen führen: wir alle erinnern uns daran, dass für Autos, die in den 70er- oder in den 80er-Jahren von Deutschland nach Italien importiert wurden, eine Zulassung in Italien erforderlich war. Das bedeutete beispielsweise, dass wir auch in Italien seitliche Blinkleuchten benötigten; die Blinker an der Vorder- und Rückseite reichten nicht aus.

Im Straßensektor sind derartige Probleme heutzutage bereits gelöst.

Im Eisenbahnwesen gibt es hingegen sehr viele Gesetzgebungen, Normen und Regeln, aber auch derart unterschiedliche Anwendungen, dass wir von einem "absolut nicht homogenisierten Europa" sprechen müssen. Auf dieser Folie habe ich einige Beispiele aufgeführt, darunter die Tatsache, dass die beiden an Bord einer Lokomotive montierten Sicherheitssysteme gänzlich miteinander unvereinbar sind. Auf europäischer Ebene wurde das so genannte ETCS, das Europäische Eisenbahnsicherheitssystem, erfunden. Die Idee ist sehr schön, aber leider gibt es derzeit bereits sechs oder sieben verschiedene Stufen, und zusätzlich dazu die verschiedenen nationalen Sonderbestimmungen der einzelnen Länder. Dies steht somit gänzlich im Widerspruch zur ursprünglichen Idee der Schaffung eines einheitlichen und standardisierten Systems. Zu diesem Problem kommt noch hinzu, dass dieses ETCS nicht mit dem in Italien verpflichtenden SCMT-System zusammenpasst. Im Zeitraum 2006-2007-2008 mussten wir daher auf unseren Lokomotiven das SCMT-System montieren, wofür wir über 200.000 Euro pro Lokomotive ausgegeben haben. Nun müssen wir wiederum, um die auf dem österreichischen Abschnitt geltenden Vorschriften einzuhalten, das ETCS-System montieren und dafür weitere 150.000 Euro pro Lokomotive ausgeben.

Wenn wir uns dann immer noch fragen, warum die Schiene nicht dem Wettbewerb mit der Straße standhalten kann, so ist das eine der vielen Erklärungen.

Das Hauptproblem, mit dem wir derzeit zu kämpfen haben, ist aber mit Sicherheit der Rückgang der Treibstoffpreise. Nicht nur in Italien, sondern vor allem in Deutschland und Österreich sind die Treibstoffpreise um 30% gesunken. Auf dem Abschnitt Köln-Verona beispielsweise, unsere Hauptstrecke beim Kombiverkehr, werden für einen Straßentransport - aufgrund der derzeitigen Treibstoffpreise - ca. 100 Euro eingespart. Wenn man davon ausgeht, dass auf einem kombinierten Zug zwischen 25 und 28 Ladeeinheiten transportiert werden, so entspricht der Preisunterschied zwischen Straße und Schiene ca. 2.000 Euro. Selbstverständlich können die Eisenbahnunternehmen unter diesen Bedingungen nicht mit der Straße konkurrieren.

In Wirklichkeit gibt es noch viele weitere Hindernisse, doch ich habe an dieser Stelle nur die wichtigsten aufgelistet. Das kritischste Hindernis ist meiner Ansicht nach die fehlende Standardisierung auf allen Ebenen, denn auch die europäischen Rechtsvorschriften werden nicht in allen Mitgliedsstaaten angewendet und eingehalten.

Dann gibt es noch andere nationale "Erfindungen"; auf dieser Folie habe ich jedoch nur die italienischen aufgelistet, zum Beispiel die Kontrolle der Ladung eines Zuges, der mehr als 750 Kilometer zurückgelegt hat: eine rein italienische Erfindung, die es uns auferlegt, jeden Zug am Brenner oder an anderen Zughaltstellen zu kontrollieren, wofür ein mindestens halbstündiger Aufenthalt notwendig ist, um die Durchführung dieser Kontrollen auch wirklich zu ermöglichen. Für die Überwindung dieser Hindernisse wird die Errichtung des Brenner Basistunnels und der ebenso wichtigen Zulaufstrecken natürlich einen entscheidenden Schritt nach vorne darstellen. Dahinter steckt sehr intensive Arbeit seitens der BBT SE und der RFI. Vor einem Monat hat RFI

im Rahmen der Brenner Corridor Plattform verkündet, dass sie den Abschnitt Franzensfeste-Waidbruck bereits in ihr Finanzierungsprogramm aufgenommen hat. Das ist für uns in Hinblick auf die Reduzierung des Gefälles von großer Bedeutung, damit wir unsere Produkte optimieren können.

Das ITCS-System muss genau so angewendet werden, wie es erdacht wurde, ohne Berücksichtigung jeglicher nationaler Standards. Das ist wesentlich, denn jede kleine Änderung bedingt für uns Eisenbahnunternehmen die Investition großer Geldsummen, und natürlich kann kein Tunnel der Welt neue Verkehrsströme herbeiführen. Das Eisenbahnsystem ist wie eine Kette, die sich aus einzelnen Elementen zusammensetzt, die bis ins kleinste Detail geplant werden müssen, andernfalls wird der der Basistunnel nicht eine endgültige Investitionslösung sein.

Das bedeutet, dass nicht nur die Abschnitte bis zu den Terminals eine sehr hohe Qualität aufweisen müssen, sondern dass auch die Terminalstrukturen so konzipiert sein müssen, um alle Züge mit den neuen Voraussetzungen bezüglich Zuglast, Zuglänge und Lichtraumprofil aufnehmen zu können. Das Lichtraumprofil stellt kein Problem mehr dar, weil auf den zentralen Strecken Norditaliens bereits das PC80 eingeführt wurde (in Deutschland heißt es PCP400). Im Gegensatz dazu stellt die Verlängerung der Züge auf 750 Meter noch ein viel größeres Problem dar: wenn die Züge bis nach Verona gebracht werden, dann jedoch zweigeteilt werden müssen, stellt das keineswegs eine Modernisierung des Eisenbahnsystems dar. Es versteht sich daher von selbst, dass sich die Terminalstruktur an diese neuen Erfordernisse/Anfragen anpassen muss.

Sehr wichtig ist auch die Elektrifizierung der letzten Meile, sicherlich kein banaler Aspekt, denn diese Maßnahme bedeutet - abgesehen von den Mehrkosten - auch eine Unterbrechung der Eisenbahnstrecke. Jeder Güterzug muss nämlich vor der Einfahrt in den Terminal angehalten werden, dann muss die E-Lok abgekoppelt, eine Diesellokomotive angehängt, und schließlich das Triebfahrzeugführer-Team gewechselt werden, um die Lokomotive die letzten 400-500 Meter in den Terminal zu bringen. In Trient Roncafort ist die Eisenbahnanlage beispielsweise vollständig elektrifiziert. Hier kann das Eisenbahnunternehmen mit der eigenen E-Lok auch diesen Vorgang selbst steuern und die oben erwähnten Probleme vermeiden. Die Elektrifizierung der Terminalanlagen ist außerdem keine milliardenschwere Investition und bietet sogar die Möglichkeit, mit sehr kostengünstigen Maßnahmen ausgezeichnete Ergebnisse zu erzielen.

Was die Regeln und Normen betrifft, gibt es viele unterschiedliche Aspekte, sowohl auf nationaler als auch auf regionaler Ebene, die im Widerspruch zum Geist der Europäischen Homogenisierung stehen. Wir müssen es uns daher unbedingt zum Ziel setzen, eine Standardisierung der Regelungen zu erreichen. Wir müssen uns davon überzeugen, dass - um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene mit der Straße zu erreichen - möglich sein muss, dass der Lokführer, der in Verona seinen Dienst antritt, mit diesem Zug bis Köln, Berlin und sogar bis Norwegen fahren kann, ohne dass ein Wechsel der Lokomotiven, der Ausrüstung und der Zugführungsarten notwendig ist, so wie es im Straßenverkehr derzeit bereits der Fall ist.

Bevor ich zum Abschluss komme, möchte ich noch eine Überlegung anstellen: der Quadrante Europa, der wichtigste europäische Umschlagterminal, verfügt über keine Gleise im Ankunfts- und Abfahrtsbereich; dies ist ein entscheidender Aspekt für den Eisenbahnverkehr, da ein Zug, der in Verona ankommt, nicht direkt in den Terminal einfahren kann, sondern - aufgrund der erforderlichen Vorgänge - davor abgefertigt werden muss. Je mehr die Kapazität dieser Anbindungen erhöht wird, desto mehr Züge können vom Terminal abgewickelt werden.

Schließlich gibt es noch die Problematik, die ich vorhin erwähnt habe, nämlich dass alle Gleise im Quadrante Europa auf 550 Meter Länge begrenzt sind. Das wird ein großes Problem im Jahr 2026, oder sogar viel früher, darstellen, da im Investitionsprogramm von RFI vorgesehen ist, dass bis Ende 2017 alle Züge mit einem 750-Meter-Modul auf der Brennerstrecke fahren können. In der Gegend um Verona, dem wichtigsten Bezugspunkt unseres Geschäftsteils der

aus Norden kommenden Verkehrsströme, gibt es derzeit den Quadrante Europa. Dann gibt es noch eine kleine, links vom Quadrante Europa angesiedelte Struktur, nämlich Sommacampagna, doch dabei handelt es sich um einen sehr kleinen Terminal mit nur 4 Gleisen, der außerdem schwer zu erreichen ist. Die anderen hier aufgelisteten Terminals sind sehr weit von der gewünschten Destination der Kunden entfernt. Wir können Terminals bauen, wo wir wollen, doch wenn uns die Kunden nicht folgen, war die Investition falsch. Deshalb benötigen wir meiner Ansicht nach, auch unter Berücksichtigung der Marktanforderungen, unbedingt weitere Terminalinfrastrukturen in einem Umkreis von 20 km von Verona. Genau in diesem Gebiet haben wir auch die Möglichkeit, einen neuen Terminal zu bauen, da unsere Muttergesellschaft STR bereits 70 Hektar Grund in Isola della Scala erworben hat, die bereits in den regionalen Flächenwidmungsplan aufgenommen wurden. Wir könnten also mit dem Bau dieses Terminals beginnen und somit eine wichtige Terminalinfrastruktur zu dem bereits bestehenden Quadrante Europa hinzufügen.

DOMENICO MICELI *Leiter der Abteilung Cargo von Trenitalia*

DIE MASSNAHMEN VON TRENITALIA ZUR FÖRDERUNG DER INTERMODALITÄT

Ich bedanke mich für die Einladung und übermittle Ihnen die Grüße des neuen Leiters der Abteilung Cargo, Ing. Botti, der diese Funktion am 1. April - in einem äußerst heiklen Moment in der Geschichte der Abteilung Cargo von Trenitalia und aller Geschäfte im Zusammenhang mit dem Güterverkehr im Rahmen des Ferrovie dello Stato-Konzerns - übernommen hat. Es liegt mir sehr am Herzen, wenn Sie mir das bei diesem öffentlichen Anlass gestatten, meinen persönlichen Dank Herrn Dott. Castaldo auszusprechen, der die Abteilung Cargo bis zum 31. März, neun Jahre lang, in einer extrem turbulenten Zeit, geleitet hat: wir befanden uns wirklich in sehr großen finanziellen und betrieblichen Schwierigkeiten und haben in diesen neun Jahren, unter der Leitung von Dott. Castaldo, Ergebnisse erzielt, die dann in letzter Zeit - teils durch die Wirtschaftskrise, teils durch das Nichterreichen einiger Ziele, insbesondere jener, die mit den Beziehungen zu den Vorgängerregierungen in Verbindung stehen - geschmälert wurden. Ich spreche von "Vorgängerregierungen", weil uns heute von Seiten der Regierung endlich viel mehr Aufmerksamkeit für den Gütersektor zukommt. Die Überlegung ist ganz einfach: im Hochgeschwindigkeitsbereich haben wir bedeutende Leistungen erzielt, da wir Italien vereint haben. Manche bezeichnen das als "U-Bahn Italiens". Die Kollegen von RFI - ich erlaube mir an dieser Stelle, im Namen der RFI zu sprechen - haben ein Zugsicherungssystem entworfen, das, wenn ich nicht irre, vorgestern von den Japanern als "bestes Zugsicherungssystem der Welt" bezeichnet wurde. Auch die Japaner selbst haben es eingeführt.

Wenn Sie mir gestatten, werde ich auch Dinge sagen, die vielleicht nicht bekannt sind, die man jedoch unbedingt wissen sollte.

In Italien haben wir leise Brücken, Hängebrücken, Eisenbahnbrücken, wie sonst nirgendwo auf der Welt, und all dem liegt jeweils ein großes Projekt zu Grunde. Das Projekt wurde fertiggestellt und nun ist der Zeitpunkt gekommen, um über Güter zu sprechen.

Derzeit wäre es für mich einfach zu sagen, welche Richtung die Güter des Ferrovie dello Stato-Konzerns einschlagen, doch gleichzeitig fühle ich mich verpflichtet, dazu nicht mehr zu sagen, da Herr Ing. Botti, ein Mann mit großen Fähigkeiten, die er bei vorhergehenden Erfahrungen unter Beweis gestellt hat, keineswegs eine einfache Aufgabe hat. Diese Aufgabe müsste zum Abschluss dieser historischen Phase führen, in der ein Monopolunternehmen, in dem man wenig über den Kunden sprach bzw. in dem die Überlegungen mit geringer Kundenorientierung angestellt wurden, nun in Richtung eines intensiven Wettbewerbs mit seinen Freunden, nicht nur mit der Rail Traction Company, sondern auch mit allen auf dem italienischen Staatsgebiet

tätigen Eisenbahnunternehmen, gehen muss, wobei der Kunde grundsätzlich stark einbezogen wird. Ich möchte jedoch die Anmerkung meines Vorredners zum Anlass nehmen, der erwähnt hat, dass sich in der Welt der Industrie, insbesondere in einigen Güterbereichen, die Sensibilität der Europäischen Union und der Bevölkerung zu Entscheidungen zugunsten der Schiene weiterentwickelt, da mehr Aufmerksamkeit auf die Nachhaltigkeit des Transports im Allgemeinen, und insbesondere der Logistik, gelegt wird. Denn von Transport oder von Logistik zu sprechen ist ein großer Unterschied.

Bei der Logistik ist die Einbeziehung des gesamten Prozesses erforderlich, von dem der Eisenbahnteil nur eine Phase ist; eine Phase, an die Mercitalia, eine aus dem Zusammenschluss verschiedener Eisenbahntätigkeiten entstandene Gesellschaft, sehr stark glaubt. Die Zahlen sprechen für sich: die EU verlangt von uns, unnötige Transporte zu vermeiden und fordert uns mit sehr klaren Botschaften (Avoid - Shift - Improve) dazu auf, andere Lösungen zu finden. All dies führt zu einer Deckung der indirekten Kosten, wenn mangelnde Aufmerksamkeit auf die verschiedenen Transportmodalitäten diese Kosten extrem in die Höhe treibt. Einige wenige Zahlen können Ihnen bereits die Auswirkungen der Straße auf die Schiene veranschaulichen.

Die Eisenbahn braucht nach wie vor die Straße, denn wenn wir von Intermodalität sprechen, können wir die Straße nicht weglassen. Heutzutage gibt es auf dem internationalen Markt extrem variable Positionierungen. Italien hat im Eisenbahnwesen einen potentiell extrem großen Markt - ein Markt, der auch bestimmte Bedingungen und Beschränkungen überwinden muss.

Man muss dabei aufpassen, nicht in den Gedanken zu verfallen, dass die Regelungen die Zukunft der Eisenbahn darstellen. Regelungen sollen dazu dienen, die Eisenbahn sicher zu gestalten und nicht dazu, sie vom Markt zu drängen. In Hinblick auf das Wachstum der Gesellschaft Mercitalia erwarten wir uns, dass sich eine Beziehung aufbaut, und zwar nicht so sehr mit RFI, mit der wir Gespräche führen - und es ist kein Zufall, dass Herr Ing. Botti von RFI kommt - sondern insbesondere mit der ANSF (Nationale Eisenbahnsicherheitsbehörde). Man könnte Risiko laufen, die Eisenbahn rundum durch Verfahren zu regeln und dann nicht mehr dazu in der Lage zu sein, auch nur einen Zug abzuwickeln.

Das ist es, wovon wir uns derzeit fürchten. Wie gehen wir also vor? Welche Strategien wenden wir an? Die Politik sieht sich mit einigen Entscheidungen konfrontiert. Manchmal geht die Politik von Überlegungen aus wie jener, die in der Schweiz angestellt wurde, d. h.: Besteuerung der Autobahnbenutzung, um Gelder einzunehmen, mit denen wichtige Bauwerke errichtet werden können, usw.

In Wirklichkeit muss man, wie immer, bei der Suche von Lösungen die "goldene Mitte" finden. Zweifelsohne gibt es noch Kosten, die derzeit nicht, oder wenn, dann nur in einem sehr geringen Ausmaß von den Akteuren des Straßenverkehrs getragen werden, doch das passiert auch im Eisenbahnwesen. Wir glauben, dass es unterschiedliche Wege gibt, die uns Umweltvorteile, mehr Sicherheit, Energieeinsparungen und eine Aufwertung von Synergien bringen. All das erwähnen wir auf allen Tagungen, aber wir müssen diesbezüglich auch Fortschritte machen.

Wie will Trenitalia heute und wie will Mercitalia morgen vorgehen? Die Antwort lautet: mit einer internationalen Präsenz. Es ist kein Zufall, dass Trenitalia seit dem 7. August 2015 eine Lizenz in Österreich besitzt. Wir möchten unseren Kollegen von TX Logistik, eine zu 100% im Eigentum von Trenitalia stehende Gesellschaft, keine Konkurrenz machen, sondern uns, über Österreich, in Richtung neuer, höchst interessanter Märkte orientieren, zum Beispiel den Transitverkehr von Tarvis in Richtung Tschechische Republik, oder in Richtung Polen.

In Bezug auf den Ausbau und die Förderung des Intermodalverkehrs hat einer meiner Vorredner gesagt, dass sich von allen auf der Brennerachse verkehrenden Sattelaufliegern und -anhängern nur 7,5% für den Intermodalverkehr eignen, was natürlich eine Einschränkung darstellt. Ich kenne keine Autotransportunternehmen bzw. Transporteure der Größenordnung von Arcese, die intermodale LKW auf der Straße verwenden. Wenn diese Unternehmen sich

für den Intermodalverkehr entschieden haben, dann werden diese Entscheidungen genau so gehandhabt, wie von Ing. Bertolone beschrieben.

Die andere Maßnahme, die wir mit Trenitalia und mit RFI seit einiger Zeit eingeleitet haben, ist die Rationalisierung des Netzes und der Güterbahnhöfe. Es war undenkbar, 700 Güterbahnhöfe zu haben, von denen 400 nur 10 Waggons pro Jahr abwickelten. Jemand hat mir gesagt, dass in manchen Fällen - leider nicht sehr weit von hier entfernt, nämlich in Venetien - schon einmal die Anschlussstelle gebaut wurde, weil diese dann, nach dem Verkauf der Lagerhalle, an Wert gewonnen hätte; diese Dinge haben wir nun bereinigt und wir haben unser Netz auf 160 Anlagen reduziert.

Die Erhöhung der Dienstleistungsqualität ist ein wesentlicher Punkt. Wie mein Vorredner bereits erwähnt hat, wollen die Kunden nicht einfach den Zug. Ich war einmal ein Kunde und ich bin kein eingesessener Eisenbahner. Vor zwanzig Jahren hat jemand von der Eisenbahn mir gesagt, dass es "in" war, über den Kunden zu sprechen. In Wirklichkeit benötigt der Kunde Sicherheit in Hinblick auf die Lieferzeiten, er muss eine Dienstleistung organisieren können und er muss ein Image des Produktes präsentieren können, auch wenn dieses auf der Schiene transportiert wird.

Die Überarbeitung des Industriemodells ist ein weiterer wesentlicher Punkt, zu dem ich mich nicht äußern werde, da er Teil des Prozesses der Entwicklung von Trenitalia zu Mercitalia ist, bei dem es in einem knappen Zeitraum noch sehr viel zu tun gibt.

Für mich sind im Wesentlichen die Kundenorientiertheit, die Diversifizierung, die Internationalisierung und die interoperablen Lokomotiven relevant.

Auf einer Tagung in München, beim Abschluss des Bravo-Projektes, wurde mir bei einer technischen Sitzung vorgeworfen, dass Trenitalia keine interoperablen Lokomotiven hat. Ich habe geantwortet, dass wir die ersten waren, die diese Loks gekauft haben, und zwar 412 Stück und dass wir die Zulassung in Deutschland bekommen haben, bis die Siemens die Zulassung für ihre Loks in Italien erhalten hat. Heute verwenden wir, genauso wie die Deutschen, diese 412 Lokomotiven, um bis nach Ingolstadt, bis nach Bettembourg - auf der Strecke Bettembourg, Triest, Bettembourg, in Zusammenarbeit mit TX Logistik, zu fahren. Es ist klar, dass ein komplexes Problem mit der Zugsicherung und ein Kommunikationsproblem zwischen Lokführern und Eisenbahnnetz bestehen, doch dieser Prozess ist auch heute noch extrem kostenaufwändig.

Eine weitere Überlegung ist, dass der Zug, so wie wir ihn seit jeher geplant und gebaut haben - also durch Starten einer Lokomotive und Anhängen der Waggons, unabhängig vom transportierten Gut - keine Existenzberechtigung mehr hat. In anderen Worten bedeutet dies grundsätzlich, dass wir eine lange Zeit hindurch Lasttiere waren; heute müssen wir hingegen Wert schaffen und einen Service bieten, so wie es zum Beispiel beim derzeit laufenden Projekt der Fall ist, das beachtliche Ergebnisse bringt: das Shuttlesystem zur Verbindung zwischen den Umschlagterminals der Poebene und den Häfen.

Dabei handelt es sich um ein Projekt, bei dem wir im Wesentlichen nach einer Logik à la FrecciaRossa arbeiten, und zwar nicht so sehr in Hinblick auf die Geschwindigkeit, sondern vielmehr was die Verwendung von Material in einem geschlossenen Kreislauf anbelangt. Somit geben wir dem Kunden eine Garantie und viele Bestätigungen, die Stabilität erzeugen und seinen Anforderungen - insbesondere den komplexen in Hinblick auf die Übergabe bzw. die Kontaktstelle mit den Schiffen - gerecht werden können.

Bei den neuen Technologien ist das GPS wesentlich. Das System, das wir heute auf den Lokomotiven montieren und das für Instandhaltungszwecke verwendet wird, entsteht nun neu als Service für den Kunden.

Es ist wichtig, den Kunden zu kennen, ihm zuzuhören und ihn zu unterstützen. Der Kunde leidet manchmal an einer Bequemlichkeit, die ich als "logistische Bequemlichkeit" bezeichne. Er behauptet, dass sein System ausgezeichnet ist, weil er nur die Zahl am Ende seiner Tabelle

betrachtet, während es in Wirklichkeit jedoch zahlreiche Aspekte in der Mitte der Tabelle zu überprüfen gäbe.

Das ist der Weg, den wir mit vielen Kunden beschreiten und der uns heutzutage dazu bewegt, die Angebote für den Kunden zu erhöhen, und zwar auch mit Sonderzügen aufgrund der schwankenden Marktbedingungen, die es zuvor nie gab. Vor einiger Zeit war der Eisenbahnsektor in der Lage, die Tendenzen der Wirtschaftskrisen vorherzusagen. Sechs Monate vor dem Beginn der Wirtschaftskrise war beispielsweise ein Rückgang in der Eisen- und Stahlindustrie ersichtlich. Heutzutage sind all diese Aspekte äußerst schwankend. Dennoch müssen wir uns bemühen, den Anforderungen eines Marktes gerecht zu werden, in dem der Benzinpreis bindend ist. Andererseits ist unsere Organisation sehr starr, doch die Logik hat sich geändert.

Unsere Arbeitslogik steht heute im Zeichen der Bilanz und des Betriebsergebnisses, und ist nicht mehr die des öffentlichen "Ferrovie dello Stato"-Konzerns, also der Staatseisenbahnen.

Ein weiteres wichtiges Element ist die Ausstattung mit IT-Instrumenten: das IT-System zur Unterstützung der Kunden. Der Fähigkeit, unseren Kunden eine systematische Antwort bzw. eine systematische Information über die Position des Zuges - und zwar nicht nur zwischen den beiden Signalen - liefern zu können, kommt eine große Bedeutung zu. Einen weiteren Schritt, den wir umsetzen möchten und der in vielen Situationen bereits umgesetzt wird - dabei beziehe ich mich auf das Shuttlesystem für die Häfen - ist die Information von Terminal zu Terminal, also die Gewährleistung von Informationsflüssen.

In Bezug auf die neuen Produkte für unsere Kunden eröffnet sich ein äußerst interessantes Kapitel.

Wir arbeiten für Leroy Merlin, Logistica 1 und Unilever: allesamt sehr spezifische Projekte, wo es um die Integration mit dem Kunden geht, doch wir sprechen auch über AIA, Veronesi, Arvedi und Fiat. Dazu eine persönliche Anmerkung: wenn ich ins Pustertal fahre, sehe ich in Olang ein Fernheizwerk gleich neben der Eisenbahn, das von LKWs aus Deutschland beliefert wird. Man könnte hingegen die Lokomotiven verwenden, die tagsüber am Brenner stillstehen und darauf warten, abends die Rückfahrt anzutreten. Dasselbe beobachte ich auch in Sterzing.

Wir sind Transporteure von Speiseeis - unglaublich, aber wahr. Wir wenden uns mit besonderem Interesse Frankreich zu; über Österreich habe ich bereits gesprochen, und wir arbeiten mit viel Mühe an einem Abkommen mit den slowenischen Eisenbahnen. Bei all diesen Aspekten, insbesondere bei den Projekten, die ich geschildert habe, geht es darum, dem Kunden zuzuhören, mit ihm zu wachsen und Lösungen zu finden. Diese Lösungen führen sehr oft zu Intermodalität und sehr oft zu Flexibilität. Das ist zum Beispiel der Fall bei AIA, die über den Quadrante Europa Beziehungen mit Südtalien einleitet.

So wie viele von Ihnen auf den Smartphones eine Anwendung haben, die den aktuellen Standort eines Personenzugs anzeigt, werden in Kürze auch Informationen über den exakten Standort eines Güterzuges zur Verfügung stehen, also Informationen, die in Echtzeit übertragen werden - unabhängig von der fernmündlichen Kommunikation.

All dies macht uns zweifelsohne, in neuerer und aktiverer Form, zu Akteuren in der Welt der Logistik, Akteure eines Eisenbahnsektors - im Rahmen des Ferrovie dello Stato-Konzerns - in dem es neue, reale Kapazitäten gibt, sich auf dem Markt zu behaupten und mit ihm zu wachsen. All das bringt bereits jetzt eine erhebliche Reduzierung der Umweltemissionen; etwas, woran wir sehr entschlossen glauben.

WETTBEWERBSFAKTOREN IM INTERMODALVERKEHR: DIE TERMINALS UND DER NETZBETREIBER – RUNDER TISCH

GIULIA COSTAGLI *Leiterin der Abteilung strategische Planung – RFI Rete Ferroviaria Italiana*

DIE MASSNAHMEN VON RFI AUF DER BRENNERACHSE: NETZWERK UND TERMINALS

Ich bin seit einigen Jahren in der Planung von Eisenbahninfrastrukturen tätig. Derzeit bin ich Verantwortliche für Marktanalysen, d. h. ich analysiere im Rahmen der strategischen Planung die mittel- und langfristigen Entwicklungen der Eisenbahnnetze, der Systeme zur Unterstützung der Schienenverkehrsentwicklung, mit dem Ziel, mehr Güter und mehr Personen zur Nutzung der Schiene zu bewegen. Wir bewegen uns dabei nicht nur auf nationaler Ebene, sondern sind sehr stark an das restliche Europa angeschlossen und mit diesem verbunden. Europa gibt uns Ziele in puncto Verringerung der CO₂-Emissionen vor. Die mit dem Straßentransport in Verbindung stehenden externen Kosten werden nämlich zu einem Großteil nicht aus den Einnahmen aus dem Straßentransport zurückgezahlt. Eine vor einigen Jahren durchgeführte, aussagekräftige Schätzung in den 27 europäischen Ländern hat ergeben, dass die mit dem Straßentransport in Verbindung stehenden externen Kosten, wie Infrastrukturkosten oder Kosten aufgrund von Unfällen, Staus, Verschmutzung, usw. sich auf ungefähr 144 Milliarden belaufen, im Vergleich zu Einnahmen aus Steuern und Abgaben für den Gütertransport in Höhe von 54 Milliarden. Wir haben einen Negativwert von 90 Milliarden Euro in allen 27 Ländern der Europäischen Union.

Italien ist ein Land, das noch sehr stark die Straße nutzt und auch aus Sicht der Logistik keinen guten Platz erzielt: wir befinden uns auf dem zwanzigsten Rang im Global Ranking der World Bank. Es ist richtig, von Transport zu sprechen, aber wenn man vom Gütertransport spricht, ist ein integrierter Ansatz erforderlich, eine integrierte Logistik.

RFI bietet mit annähernd 17.000 km ein sehr umfassendes und sehr flächendeckendes Netz, das nicht überall an dieselben Standards angepasst wurde. Es gibt Korridore, die hauptsächlich für den Personenverkehr genutzt werden und aus dem Hochgeschwindigkeitsnetz bestehen, und dann gibt es die elektrifizierten, doppelgleisigen Netze, die als Hauptnetz verwendet werden und Teil der wichtigsten Güterkorridore sind. Auf diesem Netz entwickeln sich Güterverkehrsachsen, die sich bis dato vorwiegend in Norditalien, von den Alpenübergängen bis nach Nord- und Mittelitalien, erstrecken; diese sind hingegen, in Hinblick auf die Anzahl der Dienstleistungen, im südlichen Teil Italiens viel flexibler.

Auf diesem Netz fahren zahlreiche Eisenbahn-Güterverkehrsunternehmen: der Gütermarkt besteht bereits seit geraumer Zeit. Diese Unternehmen sind unsere Kunden und ich möchte mir als Infrastrukturbetreiber, auch in Anlehnung an die vorhergehenden Reden, ihre Bedürfnisse anhören, weil uns genau das zu dem eingangs von mir erwähnten Endziel bringt, nämlich mehr Leute zur Nutzung der Eisenbahn zu überzeugen.

Seit einigen Jahren hat RFI eine stabile Marktbeobachtungsstelle, über die Fachexperten einmal jährlich alle Eisenbahn-Güterverkehrsunternehmen und die wichtigsten multimodalen Transportunternehmen interviewen. Auf diese Weise möchten wir verstehen, was verbessert werden muss, was nicht funktioniert, und so weiter. Es gibt nämlich eine gewisse Übereinstimmung bei den Meinungen unserer Kunden bezüglich der Notwendigkeit, das Netz für den Zugang zu den Alpenübergängen wesentlich zu verbessern (vorwiegend aufgrund des starken Gefälles), das Ziel der Leistungsanpassung für den Güterverkehr der Kernkorridore hinsichtlich Lichtraumprofil, P400-Profil und 750-Meter-Modul weiterzuverfolgen, die

Anschlüsse der "letzten Meile" - d. h. der Anbindungen der Häfen und der strategischen Terminals - auszubauen und die Reisegeschwindigkeit des Gütertransports zu erhöhen, die zwar in den letzten Jahren verbessert wurde, doch noch weit entfernt von Spitzenwerten liegt. Auch auf diesen Grundlagen hat RFI ihren Industrieplan definiert, der über einen spezifischen Güterverkehrsbereich verfügt und genau auf diese Maßnahmen ausgerichtet ist. Dabei handelt es sich um einen Industrieplan, in Bezug auf welchen das Interesse der Politik, den Gütertransport zu unterstützen, bestätigt wurde. So wurden viele Maßnahmen zur Anpassung der Korridore finanziert, insbesondere jener mit P400- oder PC80-Lichtraumprofil, je nachdem, ob die italienische Kodierung berücksichtigt wird. Dasselbe gilt für das 750-Meter-Modul.

Im Rahmen dieses Vorhabens sollen zwischen 2020 und 2022 die wichtigsten Kernnetzkorridore auf einen europaweit einheitlichen Standard angepasst werden. Dabei soll die Ladefähigkeit der Züge um bis zu 50% erhöht werden, indem die Module von derzeit 500 Meter auf 750 Meter verlängert werden. Damit soll auf den Hauptverkehrsachsen die Möglichkeit geschaffen werden, mit Lichtraumprofil PC 45 oder PC 80 zu fahren, um den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben, effizientere Züge verkehren zu lassen. Dadurch können mehr Güter transportiert und gleichzeitig Trassen frei gehalten werden, damit in bestimmten Gebieten einer Verkehrsüberlastung entgegengewirkt werden kann. Dies führt in weiterer Folge zu einer besseren Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene und, so hofft man, zu einem Anstieg des Schienenanteils am modalen Split bzw. in weiterer Folge zu einem höheren Nutzen für die Allgemeinheit. Ich schließe mich den Ausführungen meiner Vorredner und der Eisenbahnverkehrsunternehmen an und möchte hiermit unterstreichen, dass die Anpassung des Lichtraumprofils für den Kernnetzkorridor von äußerster Priorität ist. Sowohl bei den Modulen als auch bei den Lichtraumprofilen findet ein kontinuierlicher Entwicklungsprozess statt. Die Länge der Module liegt derzeit auf den Hauptverkehrsverbindungen bei etwa 600 Metern. Mittelfristig möchte man eine Länge von 750 Metern erreichen – natürlich nicht nur auf der Brennerachse, um die es bei unserer heutigen Tagung geht, sondern auch auf der weiterführenden Strecke Richtung Süden, vor allem auf der Adria-Achse. Dasselbe gilt auch für den Lichtraum: es stimmt, dass die Brennerstrecke bereits heute ein Lichtraumprofil von PC 80 hat und damit bereits dem heutigen Standard entspricht. Mit den im Programm vorgesehenen Maßnahmen wird allerdings auch die Anbindung der Gebiete in Richtung Florenz, Livorno und La Spezia, also Richtung Küstengebiet und Richtung Süden - entlang der Adria-Achse - gewährleistet. Da wir uns im Trentino – Südtirol befinden, kommt man nicht umhin, über die zeit- und kostenintensiven Maßnahmen zu sprechen, die aber letztendlich dazu beitragen, eines der größten, vorhin angesprochenen Probleme aus der Welt zu schaffen: die Streckenneigung. Der Brenner Basistunnel ist ein im Bau befindliches Projekt, das in etwa 10 Jahren abgeschlossen sein wird. Mit diesem Projekt werden alle mit dem Gefälle im Zusammenhang stehenden Probleme behoben sein, da das Brennermassiv dann mit einer Längsneigung von etwa 6,7 ‰ durchquert wird. Nach dieser Maßnahme ist natürlich der erste Abschnitt der Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel von oberster Priorität: der Abschnitt Franzensfeste -Waidbruck. Von diesem Vorhaben wurde bis dato ein Subbaulos finanziert, das in den Startlöchern steht, nämlich der Bauleitplan von Waidbruck. Auch wenn dieses Vorhaben noch nicht zur Gänze finanziert ist, so hängt es dennoch mit dem Brenner Basistunnel zusammen und ermöglicht eine Verflachung der steilsten Punkte der Brennerachse. Für die anderen geplanten Maßnahmen liegt noch keine Finanzierungszusage vor, weswegen sie noch in der Planungsphase sind. Ziel dieser Vorhaben ist die Errichtung der Neubaustrecke entlang der gesamten Brennerachse, der sogenannte viergleisige Ausbau der Strecke. Aus zeitlichen Gründen möchte ich nicht im Detail auf die einzelnen Lose eingehen. Ich möchte lediglich bestätigen, dass was die Anlagen für den Güterverkehr betrifft, der Brenner für den Raum Verona von äußerster Wichtigkeit ist. Selbst wenn hier die Anbindungen an Tarvis, Mailand und Richtung Süden, also Richtung

Neapel - Marcianise bestehen, liegt der Fokus auf Österreich und Deutschland. Das Hauptziel dieser Terminals, ob es sich nun um den „Interbrennero“ –Terminal, den Terminal von Verona oder die weiteren, zukünftigen Terminals in diesem Gebiet handelt, besteht darin, alles unter einem Dach zu vereinen: damit ist nicht nur die Schaffung einer kohärenten Infrastruktur (einheitliches Layout, einheitliche Gleislänge – die berühmten 750 m Streckenmodule, die mit den 750 m Rollfuhrdiensten und den 750 m in den Terminals korrespondieren) gemeint, sondern auch die Zusammenlegung von Informationssystemen. Dank des Einsatzes von Kommunikationssystemen ist es möglich, die Position eines Zuges auf der Strecke zu kennen und über die Verfügbarkeit der bzw. die Ausfahrbedingungen aus den Terminals Bescheid zu wissen. Ermöglicht wird auch ein einheitliches Management, vor allem infolge der Kenntnis der Rangiervorgänge, die ja oft zu Flaschenhälsen auf der Strecke führen.

Mit der Integration der Betriebsplanung hat man sich ein hohes Ziel gesteckt, das - nicht nur für den Betreiber des Eisenbahnnetzes, sondern für das gesamte Land - sicher eine Herausforderung darstellt: den Aufschwung des Verkehrsträgers Schiene in jenen Segmenten, in denen sie besonders wettbewerbsfähig ist: dem internationalen Mittelstrecken- und Fernverkehr; die Förderung der Attraktivität der Schiene auf den europäischen Märkten, unterstützend zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der italienischen Märkte.

Heutzutage ist es in der Tat so, dass ein Großteil der Waren aus China die italienischen Häfen umfährt und in die nordeuropäischen Häfen einläuft. Von Nordeuropa aus kommen die Waren dann auf die Märkte Mittel- und Norditaliens. Gemeinsam mit den anderen beteiligten Akteuren möchten wir eine Trendumkehr erreichen: wir möchten die Ware in unseren Häfen „abfangen“ und den gesamten Zoll bei uns im Land abwickeln, was Reichtum erzeugen würde. Anschließend sollen die Güter in die Konsumländer jenseits der Alpen weitertransportiert werden.

Ich möchte an dieser Stelle darauf hinweisen, dass die RFI in bekannten internationalen Organisationen vertreten und aktiv tätig ist, die mit der EU-Verordnung 1315 aus dem Jahr 2013 und mit der EU-Verordnung 910 aus dem Jahr 2010 ins Leben gerufen wurden. Es handelt sich um Organisationen der Kernnetzkorridore. In unserem geographischen Raum gibt es auch noch eine andere Organisation: die Brenner Corridor Plattform, die in diesen Monaten gerade dabei ist, ihren Aktionsplan zu aktualisieren. Im Rahmen dieses Aktionsplans gibt es auch eine Gruppe, deren Aufgabe darin besteht, den Terminalbedarf in diesem Raum zu untersuchen.

Zu erwähnen ist auch Rail Freight Corridor, eine Organisation, die mehr betriebliche – sprich operative –Zwecke erfüllt, da sie auf den sogenannten „One Stop Shop“ ausgelegt ist; Diese Organisation ist für die Festlegung der internationalen Trassen zuständig.

Ziel beider Organisationen ist die Förderung der Entwicklung des Güterverkehrs.

Zusätzlich zur Infrastruktur ist aber auch eine Politik zur Förderung des Güterverkehrs vonnöten. Die Infrastruktur ist nur ein Teil des Ganzen. Ein anderer Bereich ist beispielsweise die Harmonisierung von Vorschriften gemeinsam mit unseren Kollegen jenseits der Alpen. Dies soll den Transport von Gütern aus sprachlicher, lizenz- und genehmigungstechnischer Sicht erleichtern. Weiters ist folgendes vonnöten: eine Harmonisierung der Kriterien im Hinblick auf die einzuhebenden Mautgebühren, beispielsweise auf den internationalen Korridorabschnitten; eine nationale und internationale Politik, die den Güterverkehr fördert und – umgekehrt - Abschreckungsmaßnahmen für den Straßengüterverkehr.

GIANCARLO MONTAGNOLI *Verwaltungsvat des ZAI Konsortiums - Güterverkehrszentrum Quadrante Europa ZAI –Konsortium Verona*

DIE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DES TERMINALS VERONA

Ich möchte mit einer kurzen Einleitung beginnen, die meiner Meinung nach dennoch wichtig

ist: das Zai-Konsortium wurde 1948 als Agentur für Industrieentwicklung mit Schwerpunkt auf Immobilien gegründet. In den 70er Jahren wurde das Güterverkehrszentrum Quadrante Europa Teil des Konsortiums; der Schwerpunkt lag dabei auf der Logistik. Heute ist der Begriff "Zai-Konsortium" gleichbedeutend mit "Quadrante Europa". Dies ist aber kein terminologisches Problem: das Zai-Konsortium ist ein öffentlich-rechtliches Wirtschaftsunternehmen, – eine Art Obrigkeit der öffentlichen Hand in Hinblick auf das Güterverkehrszentrum. Gegenüber anderen Unternehmen, die andere Terminals leiten, ist das Zai-Konsortium in der Lage, eine neutrale Haltung einzunehmen und Entscheidungen zu treffen, die keine Konkurrenz zwischen den hier tätigen Unternehmen erzeugen. Wir sprechen hier von 140 Unternehmen, die im Terminal "Quadrante Europa" tätig sind und ca. 13.000 direkte und indirekte Angestellte haben.

All dies führt zu den Ergebnissen, die ich hier aufzähle. Die Zahlen sind das Ergebnis eines Zusammenspiels zwischen öffentlicher (Zai-Konsortium) und privater (die Unternehmen) Hand – eine Zusammenarbeit, die funktioniert.

2015 war für uns ein Rekordjahr: eine Verkehrszunahme um 3,8% und vor allem mehr als 15.000 Züge – ein Rekord in der 25-jährigen Geschichte des Terminals.

Was die TEU anbelangt, so stehen wir auf dem 5. Platz der Liste der italienischen Häfen. Wir kommen also nach Genua, Gioia Tauro, La Spezia und Livorno. Unsere Züge fahren mehr Destinationen an. Hauptdestination ist Deutschland: ca. 75% des gesamten Verkehrs fährt Richtung Deutschland. Auch auf der Straße konnten wir wichtige Ergebnisse erzielen: die Lager des Speditionszentrums sind zu 98% voll.

Alle, die mit dem Quadrante Europa arbeiten, wissen, dass wir uns nicht nur auf infrastrukturelle Fragen beschränken. Ein Beispiel: wir haben gemeinsam mit "Terminali Italia" und "Quadrante Servizi" eine gemeinsame Gesellschaft gegründet: den R.I.L.VE-Vertrag (R.I.L.VE= Rete Intermodale Logistica di Verona / Intermodales Logistiknetz Verona). Das Ziel dieser Gesellschaft liegt in der Planung und Koordination der Lieferung von Terminal-Dienstleistungen. Was die Sicherheit anbelangt, so werden die Zugänge, ohne Zusatzkosten für die Unternehmen, rund um die Uhr kontrolliert. Zig Unternehmen haben ihr Geschäftsfeld erweitert und ihre Kosten gesenkt, indem sie die Serverräume des Service-Terminals in Verona beim Terminal Quadrante Europa genutzt haben. Die Unternehmen haben hier den geeigneten Ort für eine Standortverlagerung ihrer Daten in eine absolut sichere Struktur gefunden; zudem finden hier in Zusammenarbeit mit der Universität Verona ein Graduierten-Lehrgang sowie ein Diplomlehrgang in Zusammenarbeit mit technischen Instituten und Logistikunternehmen statt. All diese Maßnahmen haben bestätigt, dass wir der Terminal Nr. 1 in Europa sind. Eigentlich wurde das erneut bestätigt, denn bereits 2010 waren wir die Nummer 1. Natürlich haben wir uns diesen Titel nicht selbst verliehen, sondern die deutsche Studienkommission DGG.

Aber all das ist noch nicht genug. Wir sind uns alle bewusst dass, obwohl wir uns an einem strategisch, historisch, wirtschaftlich und militärisch zentralen Punkt wie Verona befinden, die bereits erzielten Erfolge nicht ausreichen, um den Standort auch in Zukunft wirtschaftlich abzusichern. Der Scheideweg, an dem wir uns befinden, ist wegweisend für die Zukunft.

Umgekehrt muss man an dieser strategischen Position arbeiten.

Dazu drei Anmerkungen.

Erste Anmerkung: Wenn wir über den Brenner sprechen, wie auch hier zum Anlass der heutigen Tagung, so sind wir mit einer Problematik von landesweitem Ausmaß konfrontiert. Es lohnt sich auf jeden Fall, sich die Auswirkungen auf das Gebiet anzusehen.

Der Terminal Quadrante Europa konnte diese Erfolge vorweisen, da er in einem Gebiet wie der Provinz Verona liegt, die italienweit führend im Export von Getränken und Marmor und zweitstärkster Exporteur von Obst und Gemüse ist; d.h. dass die Beziehungen zu Deutschland gefestigt sind. Wie man weiß, liegt das Problem aber nicht im Wettbewerb zwischen den Städten und den Provinzen, sondern im Wettbewerb zwischen den Gebieten. Deshalb möchte ich das

Augenmerk gerne auf die Tatsache lenken, dass der Terminal Quadrante Europa Dienstleistungen für ein sehr großes Gebiet erbringt. Dieses Gebiet umfasst Verona, Trient, Vicenza, Mantua und hat insgesamt 4,5 Millionen Einwohner, es nennt sich "Garda-Gebiet". Es hat einen eigenen Flughafen, eigene Autobahnen, Zusammenlegungen verschiedenster Art, wir haben das auch mit der Energieversorgung versucht, aber es hat nicht gut funktioniert; die Jungen wechseln von einer Universität zu einer anderen – es handelt sich also um ein pulsierendes Gebiet. Ich denke, dass dies das Wichtigste sein sollte, was wir im Auge behalten müssen, wenn wir über den Brenner sprechen, und wir uns nicht in lokalen Details verlieren sollten, die durchaus sehr wichtig und berechtigt sind, aber immer im Rahmen eines größeren Ganzen gesehen werden sollten.

Zweite Anmerkung: Wir legen großes Augenmerk auf die Aufrechterhaltung und den Ausbau der Häfen am oberen Tyrrhenischen Meer und an der Adria, aber auch Richtung Mantua mit seiner derzeitigen und zukünftigen potentiellen Binnenschifffahrt. Wir sollten uns nicht darauf beschränken, nur das Gateway zu einem Binnenhafen zu sein, das Eingangstor zu einem europäischen Güterverkehrsmarkt sozusagen.

In Zusammenhang mit diesem Thema steht auch die infrastrukturelle Frage nach der Verbindung zwischen den Häfen und den europäischen Korridoren samt Beseitigung der derzeit bestehenden Flaschenhälse: ich denke hier an die Pontremolese-Strecke, die La Spezia an die Nord-Süd Achse und folglich auch an Verona anbindet. Und auf diese Art und Weise müssen auch die anderen offenen Punkte abgearbeitet werden, die vielleicht nicht immer mit Fragen der Infrastruktur zusammenhängen: zum Beispiel Zollstraßen, die der Förderung der Wettbewerbsfähigkeit dienen könnten.

Dritte Anmerkung: Ich denke, dass die Anstrengungen auf nationaler Ebene für eine Rationalisierung der Häfen, die ja durchaus mit großem Aufwand verbunden sind, auch Anlass für unsere eigenen Überlegungen zu den Terminals sein sollten. Meiner Meinung nach würde es helfen, wenn man versuchte, die Güterströme zu verstehen und daraus folgerte, dass auf dieser Grundlage entschieden werden muss, wo die wichtigsten Umschlagplätze und Häfen liegen – dies gilt es zu bewerten. Ich denke, der derzeitige Markt lässt eine Steigerung der Zahlen kaum zu. Zu überlegen wäre, wieviel Zu- und Abgänge ein Gebiet tragen kann. Um jetzt nicht ausweichend oder vage über die Errichtung weiterer Terminals in der Provinz Verona in Form von privaten oder teilweise privatisierten Vorhaben zu sprechen (es gibt ja Überlegungen dahingehend), so bestünde der richtige Ansatz darin, Synergien zwischen all jenen zu schaffen, die im Logistikbereich mitarbeiten wollen. Ich möchte den heutigen Rahmen nutzen und erneut darauf hinweisen, dass wenn die den Terminal Quadrante Europa betreffenden Angelegenheiten (Brenner, Schiffsverkehr, die Frage eines Zugangs von Westen her) und die Überlegungen dahingehend – gemeinsam mit der RFI – zu positiven Antworten führen, die Investitionsentscheidung nur auf den Terminal Quadrante Europa fallen kann. Alle weiteren Vorhaben sind damit in Zusammenhang zu sehen.

Abschließend noch ein Vorschlag meinerseits: Ich denke, die Zeit wäre reif dafür, in einem der heutigen Veranstaltung ähnlichen Rahmen über den Brenner Korridor zu sprechen. Dies könnte eventuell die AGB sein, deren Vorsitz die Provinz Verona demnächst übernimmt. Wichtig wäre nur, dass alle betreffenden Einrichtungen, lokalen Körperschaften, Terminals und Interessensträger eine strukturierte Vorgehensweise für den Vergleich aller Problematiken, die die Logistik dieses großen Gebietes betreffen, finden und sich nicht nur einen Vormittag lang einem interessanten Informationsaustausch widmen. Man sollte sich zusammensetzen und versuchen, niemanden auszuschließen, also etwas Vernünftiges auf die Beine zu stellen, um jedem die Gelegenheit zu geben, seinen Beitrag zu leisten – in erster Line aber sollte jedem der Teilnehmer klar werden, welche Vorteile erwachsen, wenn man sich mit den Anderen zusammentut, anstatt für sich zu bleiben.

FLAVIO MARIA TAROLLI *Leiter des Terminals Trient*

EIN WETTBEWERBSFÄHIGER UND ATTRAKTIVER TERMINAL TRIENT AUF EINEM GLOBALEN MARKT

Mein heutiger Beitrag dreht sich um folgendes Thema: “Ist der Terminal Trient in einem globalen Markt wettbewerbsfähig und attraktiv?” Auf diese Frage antworten wir sofort mit JA!

Abgesehen von der Definition laut Gesetz Nr. 240 aus dem Jahr 1990 ist ein Terminal eine große Infrastruktur, die sehr oft eine sehr große regionale Bedeutung hat und auf mehrere Ziele und Dienstleistungen ausgerichtet und auch dahingehend organisiert ist. Im Terminal Trient werden folgende Dienstleistungen angeboten:

Dienstleistungen für Güter:

ein intermodaler Terminal, der gesamtheitlich mit einem nahegelegenen öffentlichen Verschiebebahnhof zusammenarbeitet und kommuniziert. Neun Gleise sind für den Verschub von Zügen vorgesehen. Von diesen neun Gleisen sind bereits drei Gleise 720 Meter lang und mit einigen Maßnahmen auf 750 Meter verlängerbar. Somit werden die neuen europäischen Standards erfüllt.

246.000 m² überdachte Lager für eine trockene Lagerung der Güter – d.h. mit Temperaturregelung, - innerhalb derer Kurierdienste, Spediteure, Fuhrunternehmer aus Industrie und Handwerk sowie Großhandelsunternehmen ihre Tätigkeiten verrichten; ein Zollbereich, grundlegende Strukturen und Dienstleistungen für die Internationalisierung von Unternehmen. So ist es beispielsweise nur im Trentino möglich, importierte und exportierte Güter zollamtlichen Verfahren/Tätigkeiten zu unterziehen. Diese Tätigkeiten sind für einen kontrollierten Gütereingang und –ausgang unerlässlich, auch aus sicherheits- und umwelttechnischen Gründen.

Dienstleistungen für Fahrzeuge:

Güter bewegen sich nicht von alleine fort; sie werden zumeist auf Rädern befördert, die entweder auf einer Eisenbahnschiene oder auf einer Straße fahren.

Eine große Werkstatt für viele Marken, die viele Aufträge für große Fahrzeughersteller ausführt und laufende, vorbeugende und außerplanmäßige Instandhaltungsarbeiten übernimmt;

ein Fahrzeugpark, ausgestattet mit geeigneten Videoüberwachungsapparaten, Infrarotschranken, Nachtbeleuchtung, um die Fahrzeuge und Güter sicher abzustellen und um dem Fahrpersonal die Möglichkeit zu geben, die laut Straßenverkehrsordnung vorgeschriebenen Ruhezeiten einzuhalten. Wir haben überdies die Genehmigung erhalten, in Zukunft eine neue Tankstelle zu errichten, die auch alternative Treibstoffe (Strom, LNG) führen darf.

Dienstleistungen für Personen:

Güter und Fahrzeuge werden von Personen befördert, für die auch gesorgt werden muss, und zwar auf einfache und organisierte Art und Weise – es gibt daher: zwei Bars, zwei Restaurants, einen Bankschalter, einen “Punto blu” (Vertriebsstelle) für autobahntechnische Dienstleistungen, Bäder, Duschen, Büroräume, Kongressräume und Hotels.

Warum verfügt der Terminal von Trient über eine derart wichtige und attraktive Infrastruktur? Die Zahlen sprechen für sich: obwohl der Terminal größtmäßig nur ein Viertel des Quadrants Europa ausmacht – weil das Gebiet eine andere Größe und eine unterschiedliche Bevölkerungsdichte aufweist, so beherbergt der Terminal Trient 130 Firmen, die sich seit 2010 laufend angesiedelt haben und ihren Haupt- und Rechtssitz innerhalb des Terminalareals haben. Mehr als 1.000 Personen arbeiten als direkte Angestellte jeden Tag im Terminal. Menschen, die eine Vielzahl an Kompetenzen mitbringen: vom einfachen Warenumschlag bis hin zur Fähigkeit, internationale Beziehungen zu knüpfen

und aufrecht zu erhalten, verschiedene Sprachen zu verstehen und zu sprechen, über unterschiedliche Rechtsvorschriften Bescheid zu wissen und mit unterschiedlichen Subjekten in Kontakt zu treten. Humankapital zur Förderung der Niederlassungen in diesem Gebiet und zur Umsetzung einer Internationalisierungspolitik, die unter anderem auch den Export von Gütern und den Import von Produkten für die Produktion bzw. den Konsum vorsieht.

Dies führt zu positiven Auswirkungen auf das gesamte Gebiet: mehr als 2.500 Fahrzeuge zählen zum Schwerverkehr - LKWs, die tagtäglich in den Terminal ein- und ausfahren; Zahlreiche aktive Eisenbahnverbindungen, drei davon mit Häfen in Italien und Deutschland. Dies ist ein grundlegender Faktor, da diese Verbindungen den neuen Richtlinien und dem neuen nationalen Logistikkonzept entsprechen, das eine verstärkte Einbindung der Häfen in intermodale Terminals vorsieht, um neue Synergien zu schaffen – als Antwort auf die Bedürfnisse der Logistikunternehmen, die für neue Aufträge ideale – und wirtschaftlich geeignete – Lösungen finden und weiterverfolgen müssen; als Antwort auf die Bedürfnisse ihrer Kunden und deren Unternehmen.

Bereits heute haben wir einen Terminal, in dem zwischen den Jahren 2000 und 2015 insgesamt 250 Millionen Euro in Form einer öffentlich-privaten Finanzierung investiert wurden. Es handelt sich folglich um eine Infrastruktur, die im Grunde bereits den neuen Marktstandards entspricht. In Zukunft wird dies für das Gebiet eine noch gewichtigere und auch strategische Rolle spielen, da der Dienstleistungssektor im Wachsen begriffen ist. Allein das Vorhandensein eines Terminals übt zum Beispiel eine preisstabilisierende Wirkung auf die Logistikkosten aus, die ein Gebiet, in dem kein Wettbewerb herrscht und in dem es nur einen einzigen Verkehrsträger gibt, zu tragen hat. Dies allein ist schon ein Vorteil, der auch den Firmen zu Gute kommt, die keine direkten Abnehmer sind, aber in dem Gebiet ihren Sitz haben, in dem auch der Terminal liegt. Schon allein die Möglichkeit, alternative Transportmöglichkeiten zur Verfügung zu haben, hat kostentechnisch positive Auswirkungen auf den Zugang zu logistischen Dienstleistungen.

Der Brenner Basistunnel wird in Betrieb gehen. Bereits im Jahr 2017 werden wir einige positive Neuerungen im Zugverkehr auf der Brennerstrecke haben. In Zukunft wird also das Vorhandensein eines Terminals den Wirtschaftsteilnehmern die Möglichkeit zur Nutzung des Verkehrsträgers Schiene geben, als Alternative zum Gütertransport auf der Straße; auch die Wettbewerbsfähigkeit wird massiv ansteigen. Wir werden längere und schwerere Züge haben, die mit einer geringeren Anzahl an Lokomotiven und weniger Zugpersonal verkehren können, und in weiterer Folge werden auch mehr Zugtrassen zur Verfügung stehen. Mit dem neuen Brenner Basistunnel werden die Kapazitäten des Bahnsystems im Hinblick auf den Güterverkehr enorm steigen, vor allem im Mittel- und Langstreckenverkehr, und zwar mit Preisen, die mit Sicherheit viel wettbewerbsfähiger als der Transport der Güter auf der Straße sind.

Jene Gebiete, die in den Genuss dieser Dienstleistungen kommen und die Orte, die Zugang zu diesen Dienstleistungen haben, werden neue Chancen auf mehr Wettbewerbsfähigkeit und den Einstieg neuer Investoren bekommen.

Unser Diskussionsvorschlag: um diese neuen Kapazitäten, die ab 2017 bis zur Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels im Güterverkehrsmarkt entstehen werden, zur Gänze nutzen zu können – und jetzt schließe ich an die Ausführungen meiner Vorredner vom Quadrante Europa und der RFI an – muss man sich schon heute Gedanken über die Gründung einer neuen Organisation oder Gesellschaft, ich nenne sie „Korridorgesellschaft“, machen, die sich einer integrierten Betriebsführung – ich würde es fast „einheitliche“ Betriebsführung nennen – widmen, um das gesamte Netzpotential auszuschöpfen. Unter Netz verstehe ich das Autobahn- und Schienennetz. Unserer Meinung nach ist es unerlässlich, dass

auch innerhalb dieser neuen Organisation die Konzessionsinhaber der Netze vertreten sind, sprich die RFI als Vertreter der Eisenbahn, die A22 als Vertreter der Autobahn und die derzeitigen und zukünftigen Vertreter der Netzanbindungszentren wie Quadrante Europa, Interbrennero, Valdaro und andere Subjekte, die diese neuen Plattformen „auf Vordermann bringen“. Wir sind der Ansicht, dass nur auf diese Art und Weise die neuen, höheren Kapazitäten, die durch die neuen Bahnstrecken und den Brenner Basistunnel entstehen, vollständig und zur Zufriedenheit genutzt werden können.

WOLFGANG MÜLLER *Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene Straße (DUSS)*

EIN ENTWICKLUNG DER MIT DEL BRENNERACHSE VERBUNDENEN DEUTSCHEN TERMINALS

Vielen Dank. Ich will Sie mit wenigen Folien kurz über den nördlichen Teil des Brennerzulaufs, im Speziellen über die Terminals und ihre Entwicklungen in Deutschland, informieren. Die DUSS gehört, wie Sie dem Bild entnehmen können, zur Deutschen Bahn, mit Sitz in Berlin. Die Deutsche Bahn hat mehrere Aktiengesellschaften, unter anderem die DB Netz AG mit Sitz in Frankfurt. Die DB Netz AG in Frankfurt ist zuständig für die gesamte Infrastruktur der Deutschen Bahn, außer den Bahnhöfen und der Energie. Die Deutsche Umschlaggesellschaft ist eine 75%-Beteiligung der DB Netz AG in Frankfurt, das heißt, wir als Gesellschaft gehören überwiegend zur Infrastruktur der DB Netz AG. Jeweils 12,5 % gehören der DB Cargo in Mainz und der Kombiverkehr. Wir betreiben in Deutschland alle 25 Terminals, die Eigentum der DB Netz AG bzw. teilweise auch von Privaten sind. Wir behaupten, bzw. wir sind es tatsächlich, dass wir Europas größter Terminalbetreiber im Hinterland sind. Ich will deswegen nur ganz kurz aufzeigen, was wir heute tun und was wir für die Zukunft an Investitionen und Aktivitäten entwickeln, damit das, was sich meine Vorredner alles wünschen, vollständig in Erfüllung geht. Wichtig ist, dass Sie erkennen, dass wir aus Sicht Deutschlands mit Blick nach Italien eigentlich nicht nur über den Korridor reden, den Korridor 3 (Anm. d. Red.: Rail Freight Corridor – RFC - Scan Med 3, Ten T Scan Med Corridor 5). Der heute vielfach erwähnt wurde. Wir reden eigentlich, wenn wir nach Italien blicken, über die gesamte Entwicklung in Deutschland. Warum reden wir über Gesamtdeutschland? Weil wir wissen, dass die Transporte nach Italien nicht nur über den Korridor 3 kommen, sondern in starkem Maße auch aus anderen Regionen, wie Nordrhein-Westfalen, oder sogar aus den ARA-Häfen. Deswegen will ich Ihnen auch kurz erläutern, dass wir deswegen Neubaumaßnahmen aktiv betreiben, zum Beispiel in Duisburg. Diese Neubaumaßnahmen werden auch dem Brennerkorridor zugutekommen, davon sind wir zu hundert Prozent überzeugt. Was machen wir aktuell? Ich habe nur die wichtigsten Aktivitäten mitgebracht. Ich beginne im Norden. Wir haben im Terminal in Hamburg ein neues zusätzliches Modul gebaut. So ein Modul hat bei uns in Deutschland, das ist die erste wichtige Aussage, in der Regel immer 750 Meter lange Umschlaggleise. So ein Modul hat in der Regel immer eine elektrische Überspannung und Signale, sodass jeder Zug bei uns mit der elektrischen Zuglokomotive direkt auf die Strecke per Signal losfahren kann. Wie vorher ja gewünscht, erfüllen wir damit schon die erste Anforderung. Wir rangieren nicht mehr, sondern bei uns wird direkt aus der Anlage auf die Strecke mit der Zuglokomotive ausgefahren. Wir bauen in Hannover-Lehrte einen neuen Terminal. Das erkläre ich Ihnen nachher näher. Wir bauen in Duisburg neu. Dort werden wir Ende des Jahres fertig sein. Wir haben in Duisburg heute schon eine Anlage, wir bauen eine zweite; Sie sehen, wir glauben an die Zukunft. Wir bauen gerade in Leipzig ein zweites Modul. Wir planen einen Neubau in Augsburg. Wir haben ein drittes Modul in München-Riem gebaut, auch das zeige ich ganz kurz auf den Bildern. Es wurde von den

Vorrednern erwähnt, dass auch in Burghausen eine neue Anlage gebaut wurde. Diese wurde erfolgreich in Betrieb genommen. Dafür haben wir eine eigene Terminalbetreibergesellschaft gegründet: die KTB, bei der ich einer der Geschäftsführer bin. Sie können erkennen, was wir heute schon und nicht erst im Jahre 2025 für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs (KV) tun. Was machen wir im Detail? In Hamburg-Billwerder haben wir einen Trailerport dazu gebaut, weil wir heute erkennen, dass wir nicht nur Container und Wechselbehälter haben, sondern immer mehr Trailer. Weil die Trailer vor dem Schienentransport in die Anlagen kommen, müssen wir für diese puffern. Für das Parken dieser Trailer, die teilweise bis zu drei oder vier Tage bei uns stehen, sind zusätzliche Flächen notwendig. Wir haben mit dem Neubau des dritten Moduls auch einen zusätzlichen Abstellplatz, einen Trailerplatz, gebaut. Dort können wir bis zu hundert Trailer zusätzlich parken. Das ist eine Investition in die Zukunft, weil wir glauben, dass der europäische Landverkehr zukünftig hauptsächlich mit Trailern abgewickelt wird. Alle Firmen sind herzlich willkommen, ihre Trailer bei uns abzustellen. In München haben wir heute schon nicht nur die elektrische Ausfahrt mit der Zuglokomotive, in München kann heute schon elektrisch mit Schwung in die Anlage eingefahren werden. Das heißt, wir reden nicht mehr nur über das Rausfahren in München, das ist eben auch eine weitere technische Entwicklung, sondern in München fährt auch der ankommende Zug mit der Zuglokomotive in die Anlage ein. Im Modul 2 ist das heute schon Praxis. Der Lokführer hat ein Signal. Ab diesem Punkt muss er den Bügel bei der elektrischen Lokomotive abnehmen, weil in der Kranbahn natürlich keine Fahrleitung hängt. Der Lokführer weiß, wo er bremsen muss, und kann anschließend, wenn er mit Schwung durch die Kranbahn durchgefahren ist, auf der anderen Seite den Bügel wieder hochfahren. Die Lokomotive wird dann vom Zug abgehängt und fährt selbständig als Lokomotive aus der Kranbahn heraus, sodass wir in beiden Fällen, sowohl beim Einfahren wie beim Ausfahren, keine Rangierlok mehr benötigen. Das nennen wir Produktivitätsgewinn. Die dritte Innovationsstufe, die wir gerade als Pilot bauen, sind sogenannte Drehscheiben. Sowohl in Duisburg wie in Hannover-Lehrte bauen wir gerade eine völlig neue Anlage für die Zukunft, das ist die sogenannte Megahub-Anlage. In Hannover-Lehrte, mit einem Investitionsvolumen von über 100 Millionen Euro, wird europaweit einmalig eine neue Anlage realisiert. Dort werden die Güter in Zukunft teilweise automatisch umsteigen, das heißt, wir planen hier eine komplette Anlage, die für fast alle Güter teilautomatisch funktioniert. Ich muss die Sattelaufleger ausnehmen, die sind technisch noch nicht gelöst. Bei dieser Anlage bekommen wir zum Beispiel aus den Häfen Hamburg, Bremen, Wilhelmshaven die Züge „bunt“. Wir haben per EDV die Vormeldung, wohin die Kisten wollen; unser Rechner im Terminal weiß genau, auf welchen Wagen diese Kisten umsteigen. In der Anlage haben wir automatische Längsfördersysteme, die völlig automatisch fahren. Sie werden automatisch von den Kränen beladen, fahren automatisch längs in die Anlage, halten punktgenau zum Umsteigen auf den anderen Zug, und der Container wird wiederum automatisch auf den anderen Zug umgeladen. Bei uns können zukünftig nicht nur der Seehafen-Hinterland-Verkehr zum Beispiel aus allen drei Häfen nach Verona gebündelt werden, sondern auch europäische Landverkehre. Wir sind davon überzeugt, dass zukünftig 750 Meter lange Züge ohne Rangieren jeden Tag vollständig ausgelastet fahren werden. So haben wir eine echte Wettbewerbschance im Vergleich zum Lkw, denn nur produktive Eisenbahnverkehre können dem Wettbewerb mit der Straße standhalten. Wir werden auch zukünftig, entsprechend der Nachfrage, die Anlagen ausbauen. Dafür sind im Bundesverkehrsplan, den Sie, Herr Bechtold, vorgestellt haben, zweimal 500 Millionen Euro vorgesehen. Damit ist aus politischer und aus strategischer Sicht Vorsorge in der Ausbaukonzeption der Bundesrepublik Deutschland getroffen worden. Allerdings werden wir immer nur zeitnah Innovationen tätigen, denn wir sind eine Gesellschaft, die jedes Jahr ihr eingesetztes Kapital verdienen muss. Dies ist uns in den letzten zehn Jahren erfolgreich gelungen, und deswegen glaube ich auch an die Zukunft. Vielen Dank.

ABSCHLIESSENDER VORTRAG

ISABELLA BOSSI FEDRIGOTTI *Schriftstellerin und Journalistin*

Guten Tag meine Damen und Herren, dieser nunmehr etwas geschmälerten Gruppe. Ich wollte eigentlich über den Brenner sprechen, nur war die Situation am Brenner damals, als ich diesen Text schrieb, anders als heute. Dies möchte ich gerne vorausschicken, bevor ich mit meinem Beitrag beginne. Müsste ich meinen Beitrag heute verfassen, würde er wahrscheinlich ganz anders klingen. Auch diese Einleitung, den „Vorspann“, wie es im Journalistenjargon so schön heißt, habe ich heute Morgen geschrieben. Wer weiß, wie er geworden wäre, hätte ich ihn heute Abend oder morgen verfasst.

Der Brenner ist „mein“ Pass: „meiner“, weil ich ihn tausende Male überquert habe, in die eine und in die andere Richtung – denn er trennt und verbindet meine beiden Heimatländer: Österreich und Italien. In Italien die Familie meines Vaters, in Österreich die Familie meiner Mutter – den Pass zu überqueren bedeutete für mich immer, meine andere Hälfte wieder zu finden, und für jenen kurzen Moment, als ich ihn überquerte, war ich wieder ganz, wieder Ich.

Mysteriöse Grenze der Sprachen, der Kulturen, der Landschaften, der Straßenschilder – zu einer politischen Grenze ist der Brenner 1919 geworden, Gott sei Dank nur 70 Jahre lang. Zum Glück für das auf der einen Seite des Brenners liegende Land und zum Glück für das auf der anderen Seite des Brenners liegende Land. Ein sanfter, fast schleichender Übergang, fast so, als gäbe es das Schild „Brenner“ gar nicht, und als wüsste man gar nicht, wo sich die Farben ändern, wo der Süden aufhört, sich abzuzeichnen, und wo der Norden Form annimmt.

Am Brenner haben sich schon immer zwei Welten geteilt: die deutsche und die italienische. Engpass, Trichter, Zwangsweg für die Armeen der Barbaren und der Lanzenknechte, die Bischöfe, die Heere der Landesfürsten, die Karawanen der Händler, die Kutschen und Reittiere des Klerus und der Gelehrten, der Studenten, Maler, Schriftsteller, Poeten und Träumer. Zogen diese Massen einst eher von Norden gen Süden, da viele von ihnen sich auf den Weg Richtung Süden machten und sich dort so wohl fühlten, dass sie es vorzogen, nicht mehr heimzukehren, so reist inzwischen nahezu ganz Europa durch dieses Nadelöhr. Heute, so scheint es, besteht ein Gleichgewicht zwischen den Reisenden, den LKWs, die die alten Händlerkarawanen ersetzt haben und mehr oder weniger zu gleichen Zahlen Richtung Norden und Süden fahren, und den neuen Emigranten, die die Massen der Touristen ausgleichen. Heere passieren den Brenner zum Glück seit Jahrzehnten nicht mehr. Vor etwa hundert Jahren wurde die Grenze mit Blut neu gezogen, zu viel Blut, und man hofft, dass nie wieder ein Heer diese Grenze passiert. Ich sage diesen Satz heute anders, als ich ihn damals geschrieben habe. Damals schien er einfach ein schöner Satz zu sein, der gut in diese Landschaft passen und gut klingen würde. Dass dieser Pass schon immer den Norden und den Süden miteinander verbunden hat, wird auch durch die hohe Anzahl an historisch-archäologischen Funden in diesem Gebiet belegt. Zudem ist der Brenner mit einer Höhe von 1372 Metern der niedrigste Alpenpass; er zählt zu den weniger unwegsamen Pässen über die Alpen. Am Anfang war hier nur ein Weg, ein Maultierpfad, eine Schneise durch das Dickicht des Waldes, die jedoch von Anfang an stark frequentiert wurde. Schon in der Römerzeit wurde dieser Weg mit äußerster Perfektion gepflastert; es gab bereits damals sehr viel Verkehr.

Natürlich hat dieser gut gepflasterte Weg der Römer auch die Invasionen der Barbaren gefördert: abertausende Krieger fielen gen Süden ein, um alles an sich zu reißen, was sie auf ihren Kriegszügen fanden. Nur wenige von ihnen sind wieder heimgekehrt, die Mehrzahl blieb und mischte sich unter die einheimische Bevölkerung, und wir sind das Ergebnis. Jahrhunderte später schien es, als würde sich die Geschichte wiederholen, nur schien dann der Norden und nicht länger der Süden das segensreiche Land zu sein.

Später war der Brenner Pass äußerst wichtig für die venezianischen Händler. Der Brenner war ihre Lieblingsstrecke für ihre Handelsgeschäfte, die sie vor allem mit Mittel- und Nordeuropa betrieben. Gehandelt wurde mit Gewürzen, wertvollen Stoffen und Kunstschatzen. Aus der alten Römerstraße wurde 1314 ein breiterer und sicherer Weg. 1772 wurde der Weg dann als erste Straße in den Alpen sogar befahrbar. Seit damals war der Brenner immer eine der meistbefahrenen Strecken in Europa, bis auf eine kurze Zeitspanne unter Napoleon, als der Weg über den Brenner stark beschädigt war.

1867 wurde dann die Eisenbahn gebaut, die Bozen mit Innsbruck verband: 129 Kilometer, die 32.000 Floren (in Florenz geprägte Goldmünze, Anm.d.Ü.) kostete. Den südlichen Abschnitt zwischen Verona und Bozen, der – da in der Ebene gelegen - einfacher zu errichten war, gab es bereits seit 1859. In unserem Familienarchiv gibt es einen Brief meiner Urgroßmutter, in dem sie schrieb, dass sie '67 erstmals von Wien nach Rovereto mit dem Zug gefahren sei: aus der Begeisterung, mit der sie ihrer Mutter davon berichtet, ist erkennbar, dass es eine wunderbare Reise gewesen sein muss: weitaus weniger ermüdend, schneller und bequemer als mit der Kutsche. Zudem habe man die Möglichkeit gehabt, dank der großen Panoramafenster die wunderbare Landschaft zu genießen, ohne durch das Traben der Pferde ständig durchgerüttelt zu werden und auch ohne den Staub, der durch die Türen der Kutschen ins Innere drang und sich in den Haaren und auf den Kleidern absetzte. Auch für die Kinder (mein Großvater und meine Großtante) sei die Reise nicht so ermüdend gewesen, da sie sich innerhalb und außerhalb des "Coupés" (ich nehme an, das war das Abteil) frei bewegen hätten können. Es seien, so meine aufmerksame Großmutter, nicht viele Reisende an Bord gewesen und die wenigen, die sie angetroffen hätte, seien sehr gut gekleidet gewesen. Ihr Reisegepäck – ich nehme an, die Koffer und die Taschen – sei viel eleganter als das ihre gewesen. "Aber Sie wissen ja, liebe Mutter, dass ich für alles sparen muss..." Das war natürlich ein Seitenhieb auf meinen Urgroßvater, der immer knapp bei Kasse und zudem auch noch knausrig war. Mein Urgroßmutter hat zudem noch erwähnt, dass die anderen Reisenden mit Kindern (ich nehme an, es handelte sich um jene mit dem schöneren Reisegepäck) ihre Sitze mit weißen Leintüchern bezogen hätten, um ihre Kinder wovor auch immer zu schützen: vor Flöhen, Zecken oder anderen mysteriösen Bakterien?

Hundert Jahre nach der Bahn wurde dann die Autobahn gebaut. 1968 wurde mit dem Bau begonnen; 1974 waren die Bauarbeiten abgeschlossen. Damals galt die Autobahn als ein endgültiges Bauwerk, das die Reisenden für immer die langen Stunden vergessen lassen sollte, die sie für die vielen Kurven brauchten, um endlich am Brenner anzukommen und die dann auch heimwärts wieder bewältigt werden mussten. Heute weiß man, dass die Autobahn an ihrer Grenze angelangt ist: sie ist ebenso voll wie die Autozüge, zwei Millionen pro Jahr, habe ich mir sagen lassen, die die Grenze und ihre Zufahrten verstopfen: das gesamte Jahr über eine durchgehende Schlange von LKW, die auf den Brenner hinauf kriechen und auf der anderen Seite wieder hinunter kriechen, während der Autofahrer, dem nur mehr eine Spur bleibt, im Stau steht und sich nur mit dem Gedanken trösten kann, dass dieser Verkehr das Ergebnis intensiver Handelsbeziehungen ist und für eine florierende Wirtschaft steht, während er davon träumt, bequem in einem Zug zu sitzen.

Wie ich bereits sagte, war der Pass immer leicht zu befahren und, da die Grenze ungewiss war, kamen die Änderungen schrittweise, schön waren die Abfahrt und die Heimkehr. Im Laufe der Jahrhunderte gestaltete sich der Übergang offen, auch die Sprache erstreckte sich über den Brenner hinweg und wurde bis in die Täler des Brenner-Südhangs gesprochen. Abgesehen von historischen und politischen Gründen ist die Erstreckung der deutschen Sprache über die Wasserscheide hinweg auch auf geographische Gründe zurückzuführen: wäre dieser Pass enger gewesen, verschlossener, oder hätte es ihn nicht gegeben, so hätte sich die Sprache des Nordens nicht in diesem Ausmaß Richtung Süden ausbreiten können.

Die Kulturen sind hier aufeinander getroffen - zwei derart unterschiedliche Kulturen wie die italienische und die deutsche. Der Brenner steht für eine Grenze, die wiederum für eine Öffnung steht: ein Eintrittstor, eine Brücke zwischen zwei Kulturen: die Aussagekraft dieser Symbolik muss auch Mussolini und Hitler klar gewesen sein, als sie sich während des Zweiten Weltkrieges drei Mal auf diesem kalten und windigen Pass getroffen haben, um sich mit einander zu messen und um sich gegenseitig zu täuschen. Doch abgesehen von der Symbolik der Grenze, abgesehen von dieser Trennlinie, die es nicht gab, bevor man sich für schwarz oder weiß entschieden hat, oder grün - abgesehen von der geographischen Trennung der Täler und der Gewässer, von denen eines in das Mittelmeer und das andere in das Schwarze Meer mündet, ist und bleibt der Brenner in erster Linie ein Kommunikationsweg. Der Brenner hat über Jahrhunderte hinweg der Malerei, der Architektur, der Bildhauerei, der Musik, der Poesie, der Philosophie und der Wissenschaft die Reise von Norden nach Süden und umgekehrt ermöglicht. Spezialgüter, die nicht immer Sondertransporte benötigt haben, haben den Brenner passiert: oft im Geheimen, oft auf legalem Weg, mit den Händlern und den Soldaten, mit den Emigranten und den Prälaten, mit den Reisenden und den Touristen, in ihren Unterlagen und in ihren Köpfen, in ihrem Gepäck und in ihrem Herzen. Vor allem in der Vergangenheit, als es noch keine Flugzeuge, kein Internet und kein Telefon gab, war der Pass unabdinglich. Und heute? Die Touristenströme, die Sommer und Winter über den Brenner fahren, sind ebenso wie tausende, nein Millionen von LKW Beweis genug, dass der Brenner auch heute noch unerlässlich ist und es auch immer bleiben wird. Und auch wenn die Malerei, die Bildhauerei, die Musik, die Poesie und die schönen Künste sich heute unzähliger anderer Wege bedienen, so werden über den Brenner dennoch für alle Zeiten Männer und Frauen fahren, sich treffen, miteinander sprechen, sich kennenlernen und sich wieder treffen.

Und die anderen Pässe? Das Ziel unserer Alpenpässe besteht darin, Vermittler zwischen zwei Welten zu sein, die sich dank dieser Pässe ausgesöhnt haben: historische Pfade, von der Natur vorgegeben, auf die sich der Mensch begeben hat, um zu erkunden, was auf der anderen Seite ist, wilde Löwen oder Menschen wie er selbst und um, vielleicht bald danach, seine Waren mitzubringen und Waren von Unbekannten zu kaufen, um sie zu Hause mit Gewinn an sein Volk zu verkaufen.

Jetzt aber möchte meine kurze Erzählung mit dem Wunsch abschließen, dass der Brenner offen bleibe, damit die Gespenster der Vergangenheit nicht wieder auferstehen können, wie mein Kollege Gian Antonio Stella vor einigen Tagen im *Corriere* geschrieben hat – damit nicht wieder zwei Welten getrennt werden und einander gegenüberstehen, wie es schon einmal in der Vergangenheit der Fall war.

MAURO GILMOZZI *Landesrat für Infrastruktur und Umwelt, Autonome Provinz Trient*

Ich danke Isabella Bossi Fedrigotti von ganzem Herzen. Sie ist eine Tochter unseres Landes, als Autorin, aber über die Landesgrenzen hinaus als Schriftstellerin und Journalistin des *Corriere della Sera* bekannt. Ich danke ihr, denn wir brauchen auch Erzählungen in unseren Gesprächen, die ja immer sehr technisch und sehr auf die Infrastruktur, die Ausführung und den Bau ausgerichtet sind. Es braucht aber auch Erzählungen – vorab und im Nachgang – denn nur wenn wir wissen, woher wir kommen und wohin wir gehen, können wir unserem Tun Sinn verleihen.

Wir stehen vor großen Veränderungen, das wurde bereits heute Morgen bei der Eröffnungsrede gesagt. Wir alle müssen lernen, dass unsere Beziehungen nach und nach vertieft werden müssen. Aus diesem Grunde möchte ich mich ganz herzlich bei Ihnen und bei allen, die ihren Beitrag zu dieser heutigen wichtigen Veranstaltung geleistet haben, bedanken.

COMPETITIVENESS OF INTERMODAL TRANSPORT ON THE BRENNER RAILWAY AXIS

INSTITUTIONAL GREETINGS AND INTRODUCTION

FRANCESCO MARCOVECCHIO *Moderator Autonomous Province of Trento Press Office*

The Autonomous Province of Trento and the CAB, the Action Community for the Brenner Railroad, of which the Province holds the Presidency for the biennium 2015-2016, are the organisers of this conference.

Today's topic, "The competitiveness of intermodal transport on the Brenner Railway axis", is very important for the coming years.

We will have multiple sessions during the morning, so let's start right away with the first.

The following are attending: Mauro Gilmozzi, Councillor for infrastructure and the environment of the Autonomous Province of Trento; Valentino Pagani, Director of the cultural heritage, museums, traffic and mobility department of the Autonomous Province of Bolzano; and Ezio Facchin, Government Commissioner for the Brenner Corridor. These will be the first three speakers. The next speaker after them will be Alberto Milotti of Bocconi University of Milan, who will introduce us to today's subject with a competitiveness report.

MAURO GILMOZZI *Councillor for Infrastructure and Environment of the Autonomous Province of Trento*

We are here today to discuss the issue of intermodal transport competitiveness on the Brenner axis. I extend greetings to all the speakers, the representatives of the communities that together make up CAB, i.e. the Action Community for the Brenner, and a special greeting to Dr. Bossi Fedrigotti, who, after the discussion, will draw conclusions on the issue of connections, which is obviously extremely important, especially from a cultural point of view.

Some time ago, a History Channel documentary showed how during World War II the Americans

had a chance to see the German motorway infrastructure. Seeing these infrastructures and understanding they were highly innovative - motorways that could connect various cities and urban areas without crossing them - stimulated President Eisenhower's intuition, which then led to the building of the Interstate, which, as everybody now knows, is the motorway network that connects pretty much all the United States of America. There too, as in Europe, the motorway structure became one of the ways in which to regenerate, try to rebuild and start again after the war. And this reconstruction apparently bore fruit: we built the world we see today around motorways.

We are now living in a time when the paradigm has changed, a time when relations and relationships, particularly at the European level, can really be rebuilt and grow around another infrastructure, no longer the motorway, i.e. no longer the road, - though it still continues to perform its function, - but the railway. This is the perspective around which we are all trying to work. The railway is therefore now seen as an opportunity for establishing new relationships, not only commercial but also cultural and social ones that, taken together, should allow us to build a new Europe keeping in step with the times, and even more capable of grasping the major challenges that we are experiencing globally at this time.

Is infrastructure enough to do all this? Certainly not!

It's no coincidence that the topic, indeed the slogan, that we chose as Trentino, as holders of the CAB presidency for these two years, is meant to express the idea that we must move from infrastructures to a policy of infrastructure management. This means that it is not nearly enough to think that an issue as complex as what I proposed can be resolved by dealing with technical infrastructure elements, but that we should obviously consider with great seriousness the policies that need to be developed around these infrastructures.

A much more complex and difficult issue is talking about policy; it is one thing to build a railway, another is to harmonise the transport policies of the European countries.

We have seen how removing borders and handling immigration-related phenomena are different things. Europe was unprepared for it; above and beyond what is happening, we should emphasise, for example, what is happening these days at the Brenner Pass. The same thing should make us think about transport policies. We have seen how, in practical terms, it is not so easy to think that you have interoperability, for example. The interoperability of the various trains cannot be taken for granted; indeed, it is not certain that the technical issues involved in moving vehicles in Germany are the same as in Italy. The same applies for safety systems. So how can we expect to work together on infrastructure, if we fail to address and resolve these issues?

On the other side there are the ways in which politics has to give answers to the big environmental questions; what are the actions that we should take together to really encourage a switch from road to rail, which concrete way to address also the great issue of climate change? This too is a subject that needs to have us work together, as we are.

But it is definitely not easy to face and, as you will see in today's reports, the outlook is not at all reassuring. In fact, if we look at what data is available in terms of transfer of road freight to rail, we witness the opposite effect; currently, that is, rail transport has decreased and road transport has increased. So the question to ask is this: are we adopting policies consistent with our investments? This is certainly an interesting topic.

Our ability to give these answers revolves around the question of how to make policies in favour of the road-to-rail transfer. We are discussing the toll plus fees, therefore, additional tolls.

But is it right to intervene only on the additional tolls, which are evidently paid only by the drivers category, if then very little is done to make railway use competitive, for example, by applying price cuts?

The following is also an interesting topic: in 2026, when the Brenner tunnel will become operational, we will have longer trains with lower costs; but what do we do from now to 2026?

In this case too, some incentives would be useful, in my view also in financial terms, to go from the red light which is here today on the Brenner motorway to a green light, especially from an environmental point of view, thus improving the quality of life in addition to the competitiveness of the transport system.

Today we will discuss many topics, as implied in my introduction. We should certainly also address the question of how we will organise intermodal systems, as intermodality is the subject of this conference. But before thinking about intermodality, we must be sure that everybody shall invest the same will and interest on the real crux of the matter, which is the transfer of goods and passengers from road to rail. Behind this aspect is of course the need to understand where the interchange points will be, where intermodal transport will also truly change the way goods are distributed.

There is a matter regarding logistics, some hubs will definitely be international, such as Verona and Munich. How do Trentino and South Tyrol stand in relation to this challenge? How will a structure like our logistic centre fare, which is central to a wider axis, concerning not only Bolzano but also Verona, compared to a Europe towards which we should move, covering at least 500 km? And the organisations we have today that are already active, are they sufficient or do they need to be implemented?

Today we want to think about these aspects, because if we fail to build this perspective together we are not going anywhere.

Here today are the institutions and the operators of the sector; speakers therefore will spotlight the role that each one wants to take, in a context that must definitely be addressed today, so that tomorrow this challenge of new relations and relationships within Europe through the rail system may be won.

VALENTINO PAGANI *Director General of the Cultural Heritage, Museums, Traffic and Mobility Department - Autonomous Province of Bolzano*

I'm here representing councillor Mussner of Bolzano Province, who is responsible for traffic and mobility and unfortunately could not be present today, putting me in charge of replacing him, an assignment which I took gladly.

I thank all the participants. It's very important that there be occasions to meet like today, to discuss and share highly relevant concepts, such as sustainable and intermodal mobility. The conference is divided into two parts: one for speakers from the institutions and the other for the operators. In my opinion, different points of view on various issues, depending on the roles covered, can be very important in achieving results.

The title of the conference is in itself inspiring. Intermodal freight transport is undoubtedly an interesting topic, but it is also full of challenges and tasks that lie ahead. The Bolzano Province has been convinced for several years of the importance of this issue and is working in this direction to upgrade rail transport, both as regards goods and people.

The Bolzano Province has invested a lot of money on this mode of transport over the past decade, a lot of resources, and the results show that it was right to do so, because in terms of travellers over the past 10 years the number of railway passengers has doubled, and even tripled in the Puster Valley. So the aim to remove traffic from the road and move it onto the railway is being pursued on all fronts. Moreover, together with the Trento Province and the Brenner axis Länder, we are also alpine areas characterised by a particular topography; therefore we are strongly stimulated to achieve the great goal to have sustainable mobility that safeguards the environment and protects the landscape from pollution. And undoubtedly this goal fits rightly among today's discussion topics.

Turning to the more specific issue of goods intermodality, clearly a great contribution will be given by the Brenner Base Tunnel, which will be completed by 2026, constituting therefore a fundamental step in this direction.

The numbers I saw concern two million international heavy goods vehicles transiting currently on the Brenner axis, 30 million tonnes of goods by road and a third, about 11 million, by rail.

Our task will be to reverse these numbers by shifting traffic from road to rail. To do so, the Bolzano Province, the Trento Province, all Euroregion areas and the Tyrol should coordinate and finally define a series of organisational measures, including economic ones, to make rail transport more attractive, both at the organisational level and in economic terms. We know that road transport is currently the most economic and therefore, from the point of view of the operators, logically this can have a big influence.

I personally think that we should also work on a strategic plan, through the implementation of intermodal hubs and the development of the potential of existing ones throughout the Brenner axis, so as to affect the data that I mentioned before. In addition, our department is also very sensitive to the issue of road safety, which we try to pursue through a variety of ways. From this point of view we believe that, beyond what rail transport is, beyond what sustainable mobility is, removing heavy trucks from road traffic can definitely contribute in a major way to the safety of private traffic on the roads.

The goal within our reach is to have a portion of the 2 million heavy trucks that circulate every year along the Brenner axis ride on the rail; we can first extend to Trento the 15 pairs of trains/day currently covering the Wörgl-Brenner section thus removing from the road about 180,000 heavy trucks. The maximum theoretical potential of the ROLA terminal is 56 pairs of trains/day equivalent to about 670,000 heavy trucks approximately 33% of the annual circulation along the Brenner axis.

Not to mention the potential for unaccompanied and traditional intermodal transport.

These are our visions, so in the end this conference fits well into our broader discourse, our commitment to making mobility eco-sustainable, safe, attractive and intermodal.

EZIO FACCHIN *Government Commissioner for the Brenner Tunnel access routes*

With this conference I am launching the activity that will indicate the position of the government on this project. I bring you the greetings of the Minister for Infrastructure and Transport, who asked me to extend them to all participants.

Today we will touch on two aspects. The first is infrastructure, which is constantly being redesigned as far as contents and deadlines. In this sense, the Brenner Base Tunnel is now a certainty, thanks to the determination, continuity and very clear relationship between central government, local government and the European Union. All these factors have enabled us to start this great work. It is a major work, just like the Gotthard Base Tunnel, which will open on the 1st of January. From then on, in fact, we will begin to see what the effects are of an infrastructure of this kind on the relationship that affects the Corridor between the German area and the Po valley.

Just like for the Gotthard Tunnel, issues will arise concerning its continuation on the Lombard side, the same issues we ourselves have to consider and deal with today regarding the continuation of the Brenner Tunnel on the side of the River Adige.

It can be said that the Brenner is a combination of transport and topography, as it is the pass that has always been historically linked to connections and transport. Even today, it is the most important road link, of course, with the amount of tonnes Valentino Pagani mentioned.

For a long time, especially to protect the land from exhaust emissions, we have pursued the shift

of traffic from road to rail. The deadline for doing this is, as we said, the opening of the Brenner Base Tunnel in 2026; the completions of the access routes are the temporal limits of this vision. Councillor Gilmozzi rightly wonders, “What do we do in the meantime?” The intermodal issue is here now and is one of the issues that must be addressed in these conferences, as in others. However, it must be addressed with the vision and continuity that were included in the Brenner Platform since the times of Van Miert and his successor Pat Cox, with their Action Plan, of which the Brenner Corridor Platform, combined with the CAB and its skills, are a reference. A novelty comes into this context, the new Logistics Plan that the Government set up through the establishment of the Mission Technical Structure. This raises the need to combine this central planning with the activities prescribed by the Brenner Corridor Platform. This should be the key to the next steps concerning the transport of goods and intermodality in a preparatory phase to the implementation of major infrastructure.

In this sense we can say that some signs are out there already: first of all the opening of the new Lower Inn Valley line, the launching of studies for the Kufstein node part and the acceleration that the Italian Government wants to give to the implementation of interventions related to the access routes on the south side. This acceleration will certainly occur, but it will have to deal with the economic scope of these interventions, as for the south routes we are talking about investments of 5 to 6 billion, and thus these are not issues that should not be underestimated. Conversely we have to talk about them having the ability to analyse their economic scope and the option for them to be deployed in an economic sustainability of their own by the Government and by EU contribution.

The other extremely interesting aspect is the possibility of intervening with the new, level 2 ERTMS, European Rail Traffic Management System, which was put in place over the entire Austrian network and will also be activated on the historical lines of the Italian side. Therefore the corridors on the Italian side will also be equipped with the European signalling system.

The transition to the option of using locomotives passing on the Brenner will offer, let's say for now - as a matter of fact, we would not want the technical elements that have blocked passage on the Brenner so far to become political elements -, new options for the transport of goods, thus the reduction of the time it takes and better transport costs combined with complementary incentives. The production of multi-system locomotives will make for more efficient rail transport.

We should therefore imagine a near future consisting of this first technological progression, which can improve the efficiency of freight transport; a second step, which is the opening of the base tunnel and the essential infrastructure so the Brenner base tunnel's potential level can be best used; and finally a third stage of completion of all access routes and therefore the realisation of an infrastructure system that may be comparable to the potential of a motorway system, because otherwise we will just continue to make a road-rail comparison between two systems with a different state of adjustment in time thinking that they are at the same level of performance: a road system which has been adjusted in time both in terms of infrastructure and vehicles, and a rail system that has not been adjusted in time and that continues to use nineteenth century infrastructure.

There is a lot of work to do on this point, and I am honoured to participate in this activity and to be able to make my contribution.

CAB's institutional presence is definitely very important.

The BCP, the organisation commissioned by the European Coordinator, is almost the meeting point of these activities, and will therefore have to interface with the Ministry.

I am very confident that things can go along well. We should be resolute, have a very clear strategy and also try to understand the real expectations of the economic operators towards the institutional world and the world of infrastructure and investment; because otherwise we will

build a bureaucracy around this, when in fact operators have their market rules and go in their own direction. Therefore, we will need to find a very important dialogue on this point.

ALBERTO MILOTTI *CERTeT Bocconi University of Milan*

COMPETITIVENESS FACTORS OF INTERMODAL TRANSPORT

I would first of all like to thank the Trento Province and CAB for allowing me to be here to introduce the themes of this conference attended by major operators directly involved in the planning of the transport infrastructure and services along the Brenner axis. My task is to briefly describe what will be discussed in more detail by institutions and network and terminal operators in their reports.

So what I propose to do as an outsider, with respect to those who actually operate in the area of transport infrastructure and services, is to try and provide an initial list of issues that may be discussed in greater detail in the coming hours and, why not, act as a stimulus for the works to be accomplished by CAB and the institutions in the coming months.

To begin with, I would like to schematically present the intermodal transport chain, which I tried to define also in anticipation of all the next speakers who will join us in the morning. Of course the first aspect is infrastructure, both network (rail and road) and nodal, terminals and places where the intermodal exchange takes place. Later on, all the other parties involved in transport may be identified, that is, operators, ranging from drivers - who provide the first mile and last mile services, the manufacturing company's distribution to the terminals - to terminal operators and, as for the rail side, the railway infrastructure manager and the various railway companies that use the infrastructure.

Finally we can identify the Multimodal Transport Operators (MTOs), i.e. those who control all the operators who perform daily intermodal services; and then of course we have the manufacturers, who have to move their goods and get raw materials delivered to them to be able to come up with finished products.

This all takes place in a political and regulatory type context that can influence competitiveness through positive and negative factors such as has occurred in recent years.

We will now examine individually some details for each of the categorisations we identified.

As mentioned, the first cluster concerns infrastructure, both network and nodal. The first set of measures deals with the rail network and train paths, in particular with all that allows one to create train paths that are more suitable for intermodal transport, namely the modernisation of signalling, the ERTMS implementation, the actual infrastructure upgrade and finally the separation between passenger traffic and freight traffic, especially on axes of international interest such as the Brenner. Where there is greater propensity by passengers to use the train, such as on the Puster Valley axis, passengers have increased, rising threefold. But if we want to shift the goods from road to rail, we need to pay close attention to the separation between passenger traffic and freight traffic and give priority to freight traffic in some instances, so that it may be more competitive against road haulage. In particular, these three elements (the modernisation of signalling, the infrastructure upgrade and the traffic separation) are reflected in factors that can produce train paths that are more suitable for intermodal transport.

The second set of measures, also tied to the rail infrastructure characteristics, consists of anything that can improve these technical features, and so improvement in terms of loading gauge (on the Brenner the loading gauge is PC/80, already suitable for any type of transport today, especially with regard to Alpine passes), modules, which allow for longer trains, and finally inclines, for which we will have a reduction on the Brenner pass once the Brenner Base Tunnel is completed in 2026. This will be reflected by greater load carrying capacity trains. So

if the first set of measures has an effect on train paths, this second set of measures will have an effect on the capacities of the trains.

The third set of measures deals with the theme of new short connections, both in terms of access to the terminals and connection, or from the point of view of new terminals to be built or of the upgrade of existing terminals (from Munich to Verona in particular with regard to this section of the Scandinavian - Mediterranean Corridor) and so inland terminals on one side, and on the other also the development and promotion of new port terminals, in order to upgrade intermodality not only on this but also on other transalpine axes. One of the very important elements is indeed the connection between ports (Mediterranean ports in this case, but also northern European ports) and one's major inland terminals. All this will of course lead to a series of time savings.

Therefore, considering the greater capacity trains and the time savings, these two elements together lead to cost savings, not only for bona fide railway operators, but also for manufacturers. By connecting the most suitable train paths to an intermodal terminal, thus ensuring the trains can run more efficiently on the railway network, and finally, considering the cost savings, we can see all the elements that from the infrastructure side, network and nodes, can lead to improving the quality of intermodal transport.

The second aspect of detail is represented by the operators, where I included both railway companies and multimodal transport operators (MTOs), therefore also non-rail intermodal transport operators. The elements that will positively influence the development of intermodality on the side of the operators are definitely an adaptation to European legislation, and therefore the full application, in conjunction of course with the political-regulatory context, of the EU railway liberalisation packages. The second element is the development by the operators themselves of their own technical and technological equipment: locomotives, cars, railway wagons, all that is necessary for the composition of trains including the dialogue systems between locomotives and rail vehicles and the rail network and the signalling systems on the side of the machines. The third element is the internationalisation of companies. In Italy, at present, there is a strong concentration of railway companies. Trenitalia and the FS group are the major Italian players in the sector; then there are several private domestic operators, Nord Cargo, Rail Traction company, BLS Cargo, all focused on rail freight traffic, especially of the transalpine type.

Finally, the fourth element of competitiveness for intermodal transport on the operators' side is the introduction of new innovative services, such as the so-called customs corridors, which are developing today in Italy between ports and intermodal terminals and will be able to generate an increase of overall efficiency for the intermodal transport chain.

The third category of actors is the manufacturers. The first check they should perform concerns the product categories most suitable for intermodal transport, and those which can be transferred to it, thanks to new services, new cars, new vehicles, or new organisational modes of the transport chain. In the second place, as in the case of railway companies, significant investments are necessary, in new generation containers as well as information systems, any foreign manufacturing or distribution branches and also road vehicles for final distribution. A further element is the search for new solutions to contain operating costs while reducing the environmental impact, for example via investment in new vehicles, including for the road, allowing for the overall reduction of the environmental impact, the development of vehicles running on liquefied natural gas or of electric vehicles in the terminals, and the development of information technology, in terms of development of new innovative services, such as the customs corridor. The last element consists in marketing innovations that can allow for the containment of operating costs and the development of new e-commerce techniques, for example, business to business (B2B) or business to consumer (B2C). Everything that companies see as a development of their commercial aspect should later turn into the development of intermodal transport

services.

The last element in the clustering of intermodal transport competitiveness factors that I tried to put together has to do with the political and regulatory context. Again, developing the description from a macroscopic to a microscopic view, the first aspect is of course the European context and therefore its transport policy and liberalisation packages, as well as its funding, especially for transport infrastructure and services, connected to the push towards the modal shift from road to rail.

Immediately after the EU aspect come the national transport policy and the development of the railway freight transport plan currently being worked on by the Italian government. The document, which was prepared earlier this year, should be discussed in the coming weeks by the Technical Mission Structure with the various stakeholders concerned. In this context, it goes to support intermodality and its renewal after a few years of the so-called railway bonus and therefore of intermodal transport support policies, including of a financial nature.

One may wonder how the political-regulatory framework may be a competitive factor; of course, first of all through the development of real infrastructure, modern infrastructure, from freight only railway lines like the Betuweroute between the port of Rotterdam and Germany to the transalpine base tunnels; secondly, through technical harmonisation, mainly linked to the push by the EU and different agencies, such as the European Railway Agency, which lays out such harmonisation rules also at the technical level; thirdly, through new and more efficient plants for the modal shift of goods; and finally, through the efforts of States, such as the commitment of the Italian State to promoting, through the activities of the Customs Agency, the so-called “customs corridor” to streamline goods handling procedures from the ports to inland areas.

We can give an example that describes the effects of a large transport infrastructure: the opening of AlpTransit, the new rail link through Switzerland that will be in operation starting June 2016. According to a Swiss Government forecast on the possible results of project AlpTransit, the cumulative effect of the two tunnels, the base tunnel and the Ceneri tunnel, once built, will be distance reduced by 30 kilometres and travelling by 60 minutes, reduced use of the two locomotives, a single operator change station, 10% less electricity consumption and 70 more train paths available. This should result, starting in June along the St Gotthard axis, in a reduction of 30% of the operating costs and 35% of the personnel costs, which is reflected, as regards companies, in 10% fewer transport costs along that axis; so between western Germany, Lombardy, Liguria and Piedmont, in particular, in a 1% cost reduction in terms of overall travel time and an estimated 10% increase in service quality (corresponding to 10-20% of the reduction in transport costs).

As an exercise, I would also like to try and report schematically what may be the effects in particular along the Brenner axis of some measures that are being planned and on the competitiveness of the railway system. Starting with the Brenner Base Tunnel, we can first of all see the possibility of reducing the traction costs, and therefore the operating costs of the intermodal trains running along the axis terminals; secondly, the access lines will enable to overcome the new bottlenecks that will inevitably be created, because obviously once you open the Base Tunnel, thus obtaining the availability of new train paths, bottlenecks will move immediately to the north and south of the tunnel, and then you will have to be concretely prepared to increase capacity on those paths as well; the third measure on the Brenner axis is the upgrading of the terminals, as the terminals of the Brenner axis, Munich, Verona, Trento and others, Bologna, for example, will also have to gear up ahead of new regulations and technological innovations that will provide for trains with a 750 metre module. Other infrastructure factors that will bring development to the Brenner axis are finalising the PC/80 loading gauge both toward the ports of the Tyrrhenian Sea and toward the Adriatic ports, trying to merge traffic from these directions and finally, completing the major modernisation works of the Adriatic and Tyrrhenian Sea port terminals,

such as Livorno and La Spezia, for example.

In conclusion, listed below are a number of ideas that will guide the rest of today's discussion and include all the elements brought up in my statement:

- the first aspect concerns infrastructuring based on a clear corridor approach and a coherent division into steps of the actions and of the effects that the completion of each action will have on traffic or on the other projects that will be underway.
- the second aspect concerns the regulation of rail services in the interest of the efficiency of the companies' organisational models that, although already improved by 200% over the past few years, with all the infrastructure works that are planned over the coming 10 years will also have to think about new supply modes for rail services.
- the third aspect concerns the coordination of strategic infrastructure choices including dry ports and terminals, thus connecting the network infrastructure and the railway infrastructure in particular with the policies of railway terminals.
- the fourth aspect concerns the triggering of synergies and the involvement of private parties, to finance the infrastructure work, reorganise the logistics operators or involve the manufacturers directly as regards transport services.
- the fifth aspect concerns organisational and technological innovations that can reduce railway operation costs, for example, by some estimates about 40% of the costs of a port-interport connection comes from train manoeuvring in ports.
- last but not least the upgrade of telematic services for the development of intermodal transport services.

In the light of what I just said, I identified three possible actions to best manage the intermediate steps; these are topics I leave to the next stage of discussion between the institutions, operators and network and terminal operators.

The first action is to seek to work closely, both as regards network and node operators, therefore an intramodal cooperation within the railway sector alone, and as regards intermodal cooperation between the railway transport infrastructure, the highway transport infrastructure and the institutions. Cooperation between all parties involved, as pursued by the Brenner Action Community, who have an interest in streamlining and upgrading intermodal transport along the axis.

The second action is to streamline the train service production system in order to encourage competition with road transport and support the development of additional traffic. The infrastructural aspect - modules, gauges and so on - and also the organisational aspects are among these factors.

The third action is to adopt new organisational forms and technological innovations. Here, too, with a view to last mile cost reduction, therefore manoeuvring costs, especially within the port terminals.

I hope to have made a summary of what may be some elements and maybe to hear during the discussion if some of these elements will be further developed by the next speakers.

COMPETITIVENESS FACTORS OF INTERMODAL TRANSPORT: THE INSTITUTIONS

KURT BECHTOLD *Adviser at the Bavarian Ministry of Infrastructure*

THE FUTURE OF INTERMODAL TRANSPORT IN BAVARIA: THE IMPORTANCE OF NORTH-SOUTH CONNECTIONS

Bavaria is highly export-oriented. Exports account for about 40% of Bavaria's entire trade volume, and export means transport. This means that efficient transportation routes are essential, especially to the German ports and the Belgian and Dutch ARA hubs, but southwards to Italy and the Mediterranean as well.

Only about 50% of transport in Bavaria is domestic. The other half is local in origin or destination or is in transit. According to current predictions, transit traffic is expected to increase in Bavaria from 23% to 27% between 2010 and 2030. This means that efficient connections for hinterland traffic between seaports and inland to the North Sea are particularly important. The amount of transit traffic in Bavaria that originates and ends at the North Sea ports is quite high. For example, Austria moves 24% of its imports and exports via the North Sea. Transport via the German seaports is predicted to slightly increase between 2010 and 2030, from 56% to 60%. But the Mediterranean ports are also increasingly important to Bavaria, as their share of traffic will rise from 11% to 15% between 2010 and 2030. Traffic with the ARA ports (Amsterdam, Rotterdam and Antwerp) will increase from 27% to 18% between 2010 and 2030.

A significant increase is expected in transalpine traffic, particularly over the Brenner. Predictions speak of an 85% jump by 2030 in traffic from Bavaria and from the rest of Germany through Bavaria. This means an increase in rail traffic of about 120%. This is due to the Brenner Base Tunnel which will be in operation at that point and of course to the increased importance of the Mediterranean Sea, especially the Adriatic seaports, for imports and exports to and from Bavaria.

The new German national transport plan tries to account for these increases in traffic volume. The most recent draft, which has been available for a month now, includes a global network plan. The evaluation and planning of the entire German traffic network will include all traffic modes in order to identify any bottlenecks that need to be removed. Bavaria has an important part in this plan, because after Unification, the most important investments in infrastructure took place in the eastern part of Germany. This means that the western part needs to catch up, and this need is keenly felt in Bavaria, due to its central position with regards to southern and eastern Europe.

Of especial importance are the north-south axes, the stretches from Hof to Munich via Regensburg and the bypass around Munich via Landshut, Mühldorf and Rosenheim, leading further south to the Brenner Corridor.

The individual projects are divided into categories. For example, the line from Munich to Lindau, towards Switzerland, is already under construction. Here, the line is being electrified. Another project concerns the completion of the north-south main line between Munich, Nuremberg and beyond to Erfurt and Berlin.

One of the highest-priority projects in Bavaria is, for example, the eastern corridor from Regensburg to Hof to expand freight traffic. For the Brenner Corridor, the stretch from Munich to Kufstein is important because it is the northern access route to the Brenner, and the Munich–Mühldorf–Freilassing line which will take pressure off the Munich–Rosenheim line. Today, freight trains travel from Munich to Salzburg via Rosenheim, whereas in the future they could travel via Mühldorf and free up space on the Munich–Rosenheim access route to the Brenner.

Another important project is the Nuremberg-Passau link. This stretch is important for traffic to and from south-east Europe.

A new category for rail projects in the new national transport plan is the so-called “potential need”. This applies to stretches of line that have not yet been definitely evaluated as part of the analysis for the national transport plan, which is expected to be completed in 2017. These include, for example, the continuation of the eastern corridor from Regensburg towards Landshut and further, via Mühldorf, to Rosenheim.

An important objective, for the Bavarian government, is the shift of traffic from road to rail. At least with direct loading of freight in the ports from ship to rail there is no preliminary road traffic. Here we have direct loading, which is also used in factories with feeder tracks and sidings where goods can be loaded directly onto trains. In Germany, investments in such feeder tracks are supported with public grants of up to 50%. Another part of freight traffic is supported via intermodal terminals for unaccompanied combined transport with containers and trailers or accompanied combined transport with rolling highway or piggyback transport.

Bavaria enjoys a relatively close network of such centres with about 20 freight loading/unloading terminals. There are important facilities in Munich, Nuremberg and Ingolstadt and of course in Regensburg.

The newest terminal went into operation at the start of 2015 in Burghausen, in the so-called Chemical Triangle which is a highly industrialized area in Bavaria, and the expansion of this line as well will increase traffic over the Brenner.

Loading work goes very smoothly with containers, which can actually be stacked to save space. Loading and unloading of semis can be a problem, because today only about 5 to 7% of them are crane-capable, which means that only this small percentage can be loaded onto rail cars. As concerns this, we have an innovation from the Bayernhafengruppe [Bavarian Port Group], the logistics centre in Prien and the company TX Logistik. Using the NIKRASA system, even semis that are not crane-capable can be loaded onto rail cars. Over the Brenner route alone, where of roughly 1.8 million trailers only 5 to 7% are crane-capable, there is enormous potential to bring these non-craneable trailers to rail. NIKRASA cradles are simple in construction and loading is not complicated. Also, trailers that are not crane-capable are generally lighter than those that have this capability and therefore have an advantage in weight which is felt especially in road transport. (More information at www.nikrasa.eu.)

But there is more to rail freight traffic than an efficient infrastructure. Solving interoperability issues is at least as important, in order to create unified operational rules and structures all over Europe. It is obvious that for rail traffic to be accepted by public opinion, the issue of the noise caused by freight trains must be solved.

MARKUS SINGER *Traffic planning Dept. of Tyrol*

FUTURE APPLICATIONS OF THE SWIFTLY GREEN PROJECT IN TYROL

In my presentation I will speak about the Swiftly Green project and in particular of the further uses of the results of the project, especially within the Brenner Corridor Platform and the Brenner Railway Action Community. I will not go into detail concerning any particular action Tyrol is carrying out at present but rather emphasize how Swiftly Green can continue to be applied. The project name is an abbreviation which stands for Sweden-Italy Freight Transport and Logistics Green Corridor. The project itself lasted from October 2013 to December 2015 and has now been completed. There were thirteen partners involved, including BBT SE for example, and universities, economic actors and several institutional bodies. The goal was to develop a toolbox with measures and recommendations to “green” the TEN-T Corridors, especially the

Scan-Med Corridor. This was done, first of all, by analysing the Corridor, meaning that the traffic flows were evaluated, and the same was done for the infrastructure, the various tolls and the varying regulations in the various regions. Subsequently, the existing studies were evaluated and in the next step - the main part of the work - measures were analysed and best practice cases were drawn up.

The end result of the project was the drafting of about 130 analysed measures that can all be called up in the Green Corridor Portal and filtered according to certain criteria, and the Green Corridor Development Plan. This document is addressed mainly to the Coordinators and decision-making institutions of the other Corridors and includes recommendations as to how the results of the SWIFTLY Green project can be applied to other projects.

The “Replica Corridor Tool”, a large data bank of measures permits to search for specific activities or objectives that the actions are meant to be implemented. The goal of the project was the “greening” of all the Corridors. The project partners defined greening as follows: reduction of noise, energy consumption and greenhouse gas emissions, modal shift, improvement of traffic flows, reduction of air pollution and increased efficiency within individual transport modes and the various measures are mainly evaluated on the basis of these criteria. Subsequently, marketability was evaluated, verifying whether a prototype of a certain technology exists, if it is ready for serial production and whether it is relevant for the corridor as such, whether it can be applied only in a certain region or in the entire Corridor.

There is a search field where queries can be input, such as for example: a measure to improve modal shift, measures concerning rail transport with a certain number of points, since greening involves a 1.5 grade. All measures received a certain number of points, meaning that at the end of the evaluation, every measure had a certain grade that went from 1 to 3. We can change this setting and search for a measure that matches certain criteria. Searches can be made using keywords, for example “last mile”, which will give you a list of the measures that match. For example, we have a last-mile technology for locomotives, one for noise-reduced brakes and one for the maintenance of rail lines. These measures cover many different sectors of infrastructure, logistics, transport technologies and guidelines or directives. Each measure was evaluated using the same criteria. If you call up a measure, you will see what we call a fact sheet which sums it up and includes a brief description. In this case, for example, we have a hybrid locomotive with an electrical and a diesel motor to travel on non-electrified lines and stretches, for example in terminals or along loading platforms. Once again we should note that this is not a measure that Tyrol is specifically promoting, but merely an example from the SWIFTLY Green catalogue. We looked up “modal shift”. You can also see what other areas the measure would affect, such as energy and CO2 savings and improvements in traffic flow.

Besides the evaluation of these criteria using a point scale, there is also a qualitative analysis using the TEES method, meaning that they were evaluated from technical, economical, environmental and social points of view as well. This particular measure would require a greater expenditure from a technical point of view, but it might well save time and emissions, if the locomotive were to carry a battery, for example. It would also require less personnel.

I would like to mention the reason why I am presenting this tool at this convention: the measures analysed as part of SWIFTLY Green will also be evaluated now for applicability or consideration as part of the revision of the Brenner Action Plan of 2016. The Green Corridor Portal includes all the measures analysed as part of the project but the overall goal is for stakeholders to upload their own measures to create a portal that can be used over the long term. Further information can be had in internet at swiftlygreen.eu or greencorridorportal.org.

CARMEN SPRINGER *Director of the Freight Transport Office of the Autonomous Province of Bolzano*

INTERMODALITY IN ALTO ADIGE: REQUIREMENTS AND PROSPECTS FOR DEVELOPMENT

The development of intermodal transport in Alto Adige is a very hot-button issue at present, especially since last year, and is certainly a challenge for Alto Adige. Alto Adige needs to clearly define the requirements and measures that will need to be implemented at a local level and how intermodal freight transport is to develop within the region.

Here are a few snapshots: Since we are short on time, I will run through the slides rather quickly. This historical photo in the middle, to the right, is a picture of the rolling highway terminal that we had at the station in Bolzano between 2002 and 2004. The lowest picture, on the other hand, is the rolling highway terminal in Trento which is managed by Interbrennero. There are two important questions here: why intermodal freight transport is important for Alto Adige and, at the same time, why freight transport through Alto Adige is such a challenge. And the operative word here is “through”, because we have a lot of through traffic.

Three observations on the overall surrounding conditions.

First of all, the geography of the Brenner Corridor in Alto Adige. We have narrow valleys, very little flat open ground and are part of the Scan-Med Corridor.

Second, the quality of life here. We have high population density along the corridor. Our whole region, obviously, is a tourist destination and the threshold levels for nitrous oxides have been exceeded for years now.

Third, the amount of traffic on our roads and railways. The volume of freight moving over the Brenner in 2015 was higher than in any other Alpine corridor, meaning the other French and Italian Alpine corridors and the volume of traffic at the Brenner is also higher than the entire volume of transalpine freight traffic in Switzerland.

I won't go into further detail on the TEN-T and Scan-Med Corridor. We know the Corridor runs through Alto Adige and as mentioned before, we have a bottleneck here that will be solved by the Brenner Base Tunnel.

There is a measuring station in Alto Adige, at Schrambach-Brixen; it complies with EU directives and is therefore directly comparable to the stations in Tyrol and Bavaria. The threshold value of 40 mg per cubic metre has been exceeded at this station for years. 70% of all nitrous oxide emissions in Alto Adige come from automobile traffic and about 45% from the traffic on the highway.

A few more comments on the quality of life here. There is a decision of the European Grouping of Territorial Cooperation dating back to November of 2015 and referring to the “Euregio project package of measures for the shift of freight traffic from road to rail”. The decision includes this affirmation: “the guarantee of a higher level of quality of life and the guarantee of greater environmental quality, the guarantee of recreational areas for tourism and greater road safety for people, in as sustainable a firm as possible and, if possible, using the existing road infrastructure without expanding the highway.”

This graph from the regional department of statistics is very interesting. The lowest black line represents international freight haulage. The data only concerns vehicles registered in Italy and freight haulage companies that are located in Italy. As you can see, about 7% of this traffic concerns international freight traffic from Alto Adige abroad and vice versa from abroad to Alto Adige. In comparison, we have a high level of domestic traffic. About 60% is freight moving through Alto Adige and about 33% is freight traffic to neighbouring regions including the other Italian provinces, which again indicates that we have a very high proportion of transit traffic. In 2015 about 3.4 million heavy vehicles crossed the Brenner; these data come from the Brenner

highway management company, which uses a different system from that used in Tyrol. The Brenner highway counts all heavy vehicles that have at least two axles and a front axle of over 1.3 metres.

The main toll booth at Schönberg in Tirol counted about 2 million heavy vehicles; here vehicles are counted that have at least 4 or more axles. There was an increase of about 4% between 2014 and 2015.

Here is more information on traffic volume. The graph shows that the toll on the Brenner highway are very low. The agreement on the management of the Brenner highway which was signed in January of 2016 with the government prescribes the implementation of the transport costs or Eurovignette directive and for this reason, Alto Adige would like to see the application, on the Brenner highway, of a toll that would differentiate based on the (Euro)class of the vehicle, the stretch travelled (mountain area) and the time frame of the travel itself.

The green column is rail and the blue is road. A quick note as to that: according to the traffic growth predictions from the International Transport Forum of the OECD, international freight traffic is expected to double and possibly quadruple by 2050.

An important issue for Alto Adige is the site evaluation for a local freight handling and loading terminal. There is always a lot of discussion as to whether there should be a handling and loading terminal in Alto Adige. I believe that the discussion and evaluation of possible sites is very important to push forward a decision on traffic policy in the near future.

As concerns accompanying measures, these have to do with the requirements to be put in place. Alto Adige's goal is to avoid and reduce freight traffic in transit and the growth of traffic in general, using concrete measures to effect a modal shift. So what we need is a clear plan to develop and promote intermodality and shift freight traffic from road to rail. Furthermore, as previously mentioned, the highway toll, railway costs, promoting fair and efficient pricing policies, and the possibility whether to offer or not a freight handling terminal in Alto Adige

Alto Adige takes part in several EU projects. Many aspects of these have already been mentioned by the speakers before me but one is particularly important to me: the exchange of views with the various stakeholders. We actively cooperate with the Brenner Corridor Platform, since I am convinced that many measures included in this revised Action Plan are both important and interesting for Alto Adige.

For the last several months, we have been working hard with professional associations. They have taken on a very active role and would like to contribute to making this development phase a success. Freight haulers have certainly realized that they must change and adapt to the changes in the market and the new intermodal offers. Economic operators bear a great responsibility for this process of development and the public sector needs this sort of support from the various stakeholders.

Bold, strategic decisions in traffic policy are required at every level, both regionally and all the way up to the European political level; I drew these arrows aiming in both directions, because all these levels need to work together and as Pat Cox has repeatedly noted at our meetings, initiatives and projects at the local level are extremely important. They contribute to our common efforts to achieve a modal shift of freight traffic from road to rail as soon as possible.

The Brenner Action Community also promotes this exchange and cooperation between regions. Within Euregio, cooperation is at a very high level.

As far as the completion of the Brenner Base Tunnel and its access routes are concerned, I think we all agree that we must start now in drafting measures that can gradually be implemented. All these issues are meant to be food for thought; there are many more issues and many aspects that require clarification. Thank you for your attention.

RAFFAELE DE COL *Director General of the Infrastructure and Mobility Department, Autonomous Trento Province*

FOR A MORE INTERMODAL TERRITORY: NEW ROLA INCENTIVES

Trento is located at the intersection of the “Scan Med Corridor”, with two lines that the city planning also identified as “access lines”, one looking to the East and Veneto and the other to the West and Lombardy with Lake Garda.

The TEN-T Corridor policy does not say that mobility and intermodality are only for goods but that they are about the development of the interconnections of people and goods over a long distance, and they are also about care for the environment. The corridors are central to the development of the areas that will improve the interconnection of access lines and suburbs. Therefore, all this does not concern only goods, but also people, quality of life and a new economy. For this reason our presentation for today’s conference is not only about goods, but also the relationship of the corridor with the land.

On the Scan Med Corridor, the inland port of Trento was identified as of regional importance for goods. Here there is obviously a relationship between land value and the economic cost of this infrastructure. Then there is the development of the Roncafort terminal, with pairs of trains that can move to/from Europe; the increase in the scope of these pairs of trains that can move is important, because today the issue of the distance covered is often linked to economic factors rather than to smart mobility elements.

We should also mention the introduction of road mobility criteria; it is clear, in fact, that an integration policy between rail and road allows for mobility policies to be implemented on the Corridor.

From the point of view of the node connection infrastructure, there is first of all the development of the Brenner Corridor, whose state of infrastructural advancement I will not get into. Our administration identified the possibility of increasing this permeability between Corridor and land through three infrastructures, which have their own vision for increasing the economy and the relationship between corridor mobility and surrounding areas.

The first infrastructure is essentially an interconnection system with the Dolomites. This is a very recent proposal, which consists in the interconnection of the railway through the Valsugana with a new rail system, which exists in part and runs through the Puster Valley before getting back on the Brenner line. This system would provide an interconnection service between the dolomitic areas, and in fact it is called “train of the Dolomites”. It is evidently a proposal with a long-term development outlook, but it has a big interest connected to the system of the mountain areas.

The other system identified as interesting is the interconnection of the Brenner Corridor with the Lake Garda system and the tourism system that revolves around Riva del Garda and the entire lake. We are talking about an area that has 23 million visitors per year and that only from the Trento side, considering the daily flows, would ensure a passage of 1.8 million people per year with 5,000 passengers per day.

It is clear that this is a new model that also involves moving tourist mobility flows from Northern Europe towards Lake Garda, which is Italy’s third most attractive tourist area and is also being integrated with the Garda’s navigation systems.

The sustainable mobility issue develops here with a new green system focusing on the lake as part of the expansion of the railway to the north of Europe. The Garda’s green mobility is an element of economic development parallel to the development of the infrastructure network.

Next to all this, urban node actions were also identified. Trento, as I said at the beginning of my speech, is basically located at the centre of an intersection of three corridors; it becomes crucial, then, that interconnectivity be guaranteed even within the very city of Trento. For this reason, a proposal to finance an improvement action of the entire interconnection network of the area

north and south of Trento was submitted to the European Union within the framework of the Scan Med Corridor tender.

In this case the goal is to go with a transformation of mobility from road to rail definitely for everyday life, but especially as regards access to high-speed interconnections to the north and south on the Brenner railway.

Short-term actions should be taken; therefore, alongside the urban node that - if it is accepted as a project also by the European Union - plans probably for as early as 2020 the connection to the new hospital, to new cultural centres located on the right of the River Adige and the interchange hubs, we also implemented a series of actions to encourage the transfer of freight transport on the Trento node. Taking advantage of a law that has been in existence since 1993, funding criteria were introduced for persons who perform accompanied and non-accompanied transport, for 33 Euros per truck. This allocation - from the European Union came the authorization for a three-year funding period, 2016-2017-2018 - is used to increase the intermodality of the Trento interport.

However, this measure must be discussed with the operators, because it is essential to understand if this investment is seen by operators as a real economic benefit.

So the short-term aid packages are set to offset the external costs already in 2016. According to our analysis, which we also communicated to the European Commission, 33 euro should offset the external costs arising from road transport. The goal is reducing integrated transport access costs. The beneficiaries are the transport operators, who then offer discounts on the fares. This mechanism is in any case subject to a number of regulations in case it's not used and the intended result is not achieved.

Indeed, we should face reality. The situation is that we see the following freight transport trends over the years: from 2008 to 2014, the freight carried by the Trento interport has been reduced to about one-sixth.

So it is vital and urgent to support infrastructure building with concrete intermodal incentive policies, again in terms of goods.

But what is the impact of this freight traffic on the actual daily trend of trains?

A measuring instrument was installed for continuous monitoring of the rail transport trend. Looking at the hourly trend during the day of freight trains and passenger trains, essentially what happens is that the presence of freight trains amounts on average to 3 trains/hour, except during lunch break when there are no freight trains. Normally these trains are distributed on all 24 hours. So we already have an almost constant presence of freight trains throughout the day. These freight trains therefore have an impact even on the land and the environment, and I will show you some key points.

These trains are quantified in the order of 40% of the total: on 180 daily train paths, nowadays 40% is freight transport. The rest is passenger transport.

But the reality is that, within six months, the traffic of goods on the railway has had a decline of 20%. We went from 140 to 113 trains per day, and the decline regards only freight trains. These data do not come from the operators, they are measured continuously with cameras. That is, we adopted for the railway the same measurement scheme adopted for the road.

Consequently, these data do not come from contracts or communications, they are data that can be checked.

In addition, we observed a noise effect and its fallout in terms of protecting the urban centres the railway goes through. This is in fact one of the most immediate issues when the development of the intermodal transport of goods is discussed.

Trentino, Italy, initiated a noise defence policy in 1999, implementing agreements for the installation of noise barriers and passive protection systems.

Even now - for example, in Trento Province - we intervened in several areas to build protection

systems with noise barriers, almost soundproofing the urban crossing, recently installing also a noise analysis system in collaboration with the Department of the environment and the environmental Agency, which enabled us to make a correlation between the transit of goods and the presence of noise. This correlation shows that there are long stretches of the day when noise sustainability levels are exceeded. However we also went to see what was being done in Germany; rather than building barriers, they invested in replacing wagons.

According to statements by the Austrian Federal Minister of Transport and digital infrastructure, the goal by 2020 is to have a 50% reduction of noise emissions, which are also subject to an EU Directive that imposes severe restrictions by 2020. So, to make a modal shift of freight in a short time infrastructure operations are not enough, quick actions for the improvement of the fleets and line sustainability with respect to the adjacent environment are also needed.

We certainly propose that we continue to intervene on strategic infrastructure to improve the interconnection of regions and areas but, above all, that we promote concrete short-term interventions that can make the current network sustainable and improve its capacity.

COMPETITIVENESS FACTORS OF INTERMODAL TRANSPORT: OPERATORS

GUIDO BERTOLONE *CEO of Arcese Trasporti S.p.A.*

THE ROLE OF ROAD TRANSPORT IN THE INTERMODAL TRANSPORT CHAIN

The theme that I was assigned is “the role of road transport in the intermodal transport chain”. I took the liberty to reformulate it with the following subtitle: “Arcese’s role and vision in the development of intermodality”.

We started doing business in road transport, those of you in this area know us well, as a road carrier, so maybe at that time we could have been a multimodal transport operator (MTO).

Indeed, the company is not that today. We want to be, we define ourselves, and, in my opinion, we are, managers of customers and transport orders. So our role is much more oriented towards what has been called MTO than the road carrier that does the last mile.

This is our company’s vision, as far as we are concerned.

Speaking of intermodality on goods, this type of cluster made of companies is the one that more than others can be the main player in their movement.

In fact, in my opinion, a widely underestimated point in Italy, especially by the actors of the intermodal development, is about who really manages the customers, who has orders in hand. Over the years we have always spoken of Italy’s centrality in the Mediterranean to intercept Chinese goods, and lack of infrastructure has always been blamed for it. I think the cause is only partly this, and this is not the main cause. The main reason, vice versa, is linked to those who route the goods and therefore essentially manage the order and can arbitrate.

Of course, in most cases they do it on account of the economic interests of their company, but sometimes where one’s company comes from can also count.

Intermodality is for us one of the productive pillars of the transport system. I called it 4.0 because it is very fashionable for today’s industrial process standards, but also because I think in order to increase the push for intermodality, it should perhaps be re-interpreted. I will try to make my contribution and add to what was said.

This presentation is not about the company, it’s about what the company has done for intermodality.

In 2007 we were 90% on road - whether we are talking about kilometres or trips matters little,

that is the order of magnitude - 6% on train and using other carriers for 4%.

We had about 1,000 tractors and 1,200 trailers, with a ratio of 1 to 2, and thus the type of investment and expertise within the company was very focused on road transport. One of the themes of the intermodal change I think is also a problem of professionalism, know-how and knowledge of the industry, all of which are not trivial.

In 2015 only 35% of our trips were done by road. Today, 55% are done by train, and for us train just means only intermodal train, with trailers, a key point, and 10% is done by third-party suppliers.

Our tractors dropped to 500, however, trailers needed for unaccompanied intermodal transport increased a great deal.

GPS on all tractors meant for us moving the GPS onto the trailers - thus investing on technology, which is an important point - because customers want to know where their goods are, not where my truck is. And I think this is another important issue in the development of intermodality.

Our numbers last year amounted to about 50 million train/kilometres per freight unit. We consider ourselves among the leading intermodalists in Europe.

So, thanking you for the invitation, I think we can represent something in this discussion.

In our business model, the transport mode is secondary, we choose the one that is most strategic and brings the most advantage to our company. Today we can affirm that intermodality can bring some advantage. Even to an economic operator, and beyond all the environmental and social aspects that we saw and are dearest to the administration.

Basically, we manage an order and then decide how to produce it. In my opinion, some of the change, of the possible intermodal development runs through this as well. Normally operators are seen as those who have road, rail and sea on the inside. They divide intermodality rather than the road like a commercial cluster.

Therefore, there are those who do intermodality and those who sell intermodality to customers, and those who sell the road.

We actually try to sell a transport in order then to maximise the use of the mode that is most advantageous for us, consistent with customer constraints.

This usually allows one to be more agile and to be able to push more quickly toward the mode that best represents the customer's needs, which at this moment I think is intermodality.

Of course we are able to make this shift because there are enabling reasons, in other words intermodality has evolved a lot in recent times, in recent years, and this has allowed us to do some things that would have been unthinkable before.

First, awareness of environmental issues. Perhaps it is not the number one topic, however, especially in large industrial groups, sensitivity to environmental issues, sustainability, and having to enter CO2 savings in their social report are beginning to have also an economic value with which to compare transport modes.

Increased sensitivity definitely helps because we know very well that, objectively, measurements aside, intermodality is definitely greener than the road.

The other important enabling factor is the reliability of rail operators and the robustness of the system, especially on the corridors, which means this does not apply everywhere for each geographical coverage, we have seen customer service awareness grow in rail operators and/or rail operation mediators, and we have also seen transport reliability improve substantially, for example, with a decrease in load breaks, etc.

This is a fundamental element because in the end you have to convince customers, or explain to them that the road and the intermodal network have the same system robustness, which is not trivial. We managed to bring some unusual customers on our trains, such as production automotive. You understand that if production automotive gets on a train it needs service guarantees, not only in terms of punctuality, but also reliability.

Therefore increased sensitivity is needed from the point of view of the operators as well. I used to be a railway man, and I know that once punctuality was measured within a certain time, which is important to set up an average, but what I care about in order to handle the risk of loading non-trivial customers on the train is the queue.

So having an average punctuality of two hours, but then having too many cases arriving 10 hours later is not good. Perhaps it is better to have an average of an hour late but then have a very short queue. And that counts a lot on the rail operator's flexibility, reliability, interpretation of the role and market sensitivity.

This can still improve, but it certainly was an enabler.

Investment in assets and infrastructure definitely plays an important part.

We chose a mode precisely because we handle the order, that is, we are not limited to intermodality, we use it because we think it brings advantage with respect to all the things I said. However, my company adopted a governance to try and manage the best mode based on time. So today there is intermodality, though if in the future we do not have intermodal guarantees we could still change. One of the key points is precisely the standardisation of the service, and our choice of using trailers on the intermodal network should be interpreted in this sense, trailers and not boxcars.

In fact, in terms of risk management at our company, this allows us to look at intermodality with more confidence and less risk, as we know that we could always put the trailers back on the road if something were to change.

But today this is a penalised choice, because not everywhere profiles, tunnels and lines allow you to move semi-trailers and at times we compete with operators who have boxcars instead, not a strategic choice in our opinion but on which, from the economic point of view, on the intermodal network we are at the losing end; therefore certainly the development of infrastructure, in particular profiles, is something that will greatly enhance the growth of intermodality.

Arcese could shift more from road to rail today, but in some cases it cannot do it, and it is a choice that I cannot put into question, because it is the best in order to manage my company's risk. And like us, other operators are in this condition; so the investment part is very important, also as far as the length and weight of the trains. Because this brings competitiveness, and therefore it is important also from this point of view.

Regarding the things we heard said on the Brenner Base Tunnel, rather than on the Gotthard, we should continue on this path. However, I must say that, from my point of view, there are some infrastructure operations that could bring much benefit at little cost. One of the ways in my opinion to reduce by far the passage of vehicles on the Brenner is to be able to push intermodality in the south of Italy. To do that you do not need sumptuous investments or giants such as those of the Brenner Base Tunnel and the Gotthard; quickly adapting the profile of some lines would suffice, especially on the Adriatic, but also on the Tyrrhenian. Surely, they are much lower expenses, however, they are not top priority. Therefore there is also an issue of sensitivity discrepancy between what's on the agenda and the economic operators' priorities, and what is usually heard as stated to be the point of view of politics with respect to the key points in shifting the road/train mode.

Then there is an interpretation of the role, where what counts is how the company positions itself on the market so as to benefit or not from the road to intermodal shift. This is the main point for us: the creation of a network. In the end, if I want to reach the masses and serve customers, especially large global companies, which are the big shippers, the intermodal solution should be not only robust and reliable, but also sufficiently widespread. From this point of view, some large operators alone can do more and better to move intermodality rather than some smaller operators.

One of the messages I want to relay to you is that transferring goods from road to rail is not

simply buying a semi-trailer, a boxcar, and put it on the train. There are a lot of public trains on which you can carry out this operation. The real problem is that no new customers or sectors are being brought in, because we do not have sufficient reliability, a system of scale, a sufficient network. So, also from this point of view the choice of the other party with whom to discuss train-railway movement modes or the agenda on what needs to be done has a value, especially in Italy.

My other point is that you have to be daring and even break the rules in the management of intermodality. Nowadays, intermodality is much more reliable to customers than one may think. It is also up to us, as logistics or rail operators, to explain that to our customers and to try and find reliable solutions together. In this way we managed to convince, for example, our largest customer, which is a German/American customer named Ford Motor Company. Ford Motor Company was the first in Europe to agree to move their goods from road to rail using the intermodal network, on a critical process like the powering of their car assembly factory. From their point of view, the risk of stopping is worth a lot of money. This was taboo until a few years ago. We were able to do this by working not on all trains, of course, but on trains and railway operators in different ways.

This is a programme that started about five years ago, and today I can say that most of the flows from Italy to Germany for this customer are intermodal.

Along with this, though, in my opinion there remain the themes of the robustness and solidity of intermodality also in the long term.

Because we believe in it, our company created a system of governance with intermodal transport as the backbone of our mode of production; but of course we must think of our risk management, so we made strategic choices for the semi-trailers and other reasons. In comparison with other operators, for example, we have not decommissioned the truck part, because we think that there might be a value in this for the governance of the future and for risk management.

Today, however, 55% of the goods we transport travel by train. I think these are the main points to pay attention to and work on as an economic operator appointed to transports, to maintain intermodality or have it grow. The first is competitiveness over time. This is fundamental for me, it's what drives my choices. Several trends are emerging. At this time the competitiveness of intermodality is definitely attacked by low fuel prices. This factor changed many lines and the dynamics of many lines, and it is something that rail operators, rather than terminal brokers, etc. should keep in mind. Therefore, also from this point of view, it takes another type of sensitivity to the market, as it is surely not intermodality policies that may affect the price of oil today. Different macroeconomic scenarios influence it, but it cannot be taken out of its context. Therefore, when the network operator asks every year the rail operator for the Istat adjustment on electricity based on 50 year old rationales, he should keep in mind that this request has impacts, and so perhaps he should also rethink his cost mechanism, his cost bases and how to help so intermodality can continue to work.

Two brief points before concluding. The first is multimodal integration. In my opinion, one of the social aspects is not just about shifting from road to rail, but also the last mile done with new technologies such as LPG, of which we spoke. Another very important point is end-to-end visibility and track-and-trace; nowadays all customers demand visibility on goods. From this point of view, compared to others the railway sector is still behind in the integration of processes, systems and information that can be managed. My semi-trailers and tractors have a GPS that gives a position every 5 minutes, I do not receive the same type of information quality from the rail operator.

I think that the capacity and operational flexibility of the terminals is fundamental. There are many cases where there are limitations; for example in Germany, where the operation is not merely linked to the market but also to the local labour issues, such as public holidays and closures. I

think this is a point which brings limitations to the possibility of developing intermodality, right in the days when trains could travel, and goods should not travel on the road.

So I think that terminals should also think more about the customers and less about the “political mandate” of those who manage them.

I have already touched on the last point. It is the development of infrastructure in southern Italy and southern Europe because much of the modal shift deals with lengthening the routes and especially the proximity of the places of loading. These were the main points for me, the logistics operator’s vision for the development of intermodality.

CHRISTOPH BÜCHNER *Deputy head of marketing in Kombiverkehr*

INTERMODAL TRANSPORT AS SEEN BY A GLOBAL OPERATOR

Freight traffic in the Alps has always been a constant presence in my life. I started studying the topic at university and took part in an excursion here in the Alpine region. After that, I actually wrote my thesis on “Perspectives in combined transport on the example of Alpine transit traffic”. I came to Kombiverkehr as an intern, and that was 15 years ago.

Here at this event I would like to report on our experience in Alpine transit traffic on the Brenner axis from the point of view of an intermodal combined transport operator. But first, a few facts on Kombiverkehr as a company. Kombiverkehr was founded in 1969 as a joint stock company in Frankfurt; the shareholders have the same rights, with about 230 hauling and transportation companies on the one hand and DB AG (DB Cargo) on the other, where each side had 50 % of the company. The service offer is aimed only at hauling and transportation companies and is limited to mere terminal-to-terminal transport within Europe. Pre- and post-loading services are not offered; these services are carried out by our clients on their own.

A few interesting numbers for you. At present we run about 700 national and international direct and shuttle trains per week. With numerous grouped trains, that means we run about 170 trains all over Europe and by linking through our so-called Gateway-System, we can in theory offer our clients about 15,000 point-to-point connections in Europe. In 2015 we shifted the equivalent of about 978.000 lorry loads from road to rail and we hope to hit the one-million mark this year again.

Our European network has become so dense that you can hardly see it on a map. But on our website, kombiverkehr.de, you can see a clear overview of our individual offers. The map for our transport options in southern Europe is somewhat easier to read. Alpine transit traffic is very important for Kombiverkehr, since 51% of our international traffic flows between Germany and Italy. We use four different routes for transports between Germany and Italy: This is the main route, over the Brenner, but we use the Tauern route as well and in Switzerland we use the Gotthard and Lötschberg routes.

At present we send 154 trains per week over the Brenner. I have heard a few trains passing by today and I think that one or two of them were ours (Editor’s note: The meeting was located near the old brenner railway line). So I am afraid that part of the noise was our fault as well. I will return to the topic of noise later. Via our gateway terminals in Italy we also handle branch shipments to southern Italy and, via ferry, to Greece and even all the way to Turkey.

In the 47 years since Kombiverkehr was founded, we have never shipped as much freight along our international routes as we did in 2015. Last year was indeed a record year. With over 776,000 shipments, we overtook the level we had had before the economic crisis in 2008 and of these almost 780,000 shipments, about 220,000 were sent over the Brenner axis. Up to the world-wide economic slump in 2008, there was a positive trend in freight transport on the German-Italian routes; the dynamism of the pre-depression years has not quite been recovered, but there has

definitely been an increase and we can see a positive trend in transport on the Brenner route. Now that we have spoken about current events, let's take a look at the future.

As far as our predictions for developments in the next ten years until the Brenner Base Tunnel is opened are concerned, if framework conditions remain the same, we should have an annual increase of 2 to 3% and in good economic conditions it might even reach 5 to 6%. When we say stable framework conditions, we mean infrastructure expansion based on actual need both domestically and abroad, which concerns both terminals and the necessary railway lines and these, as has been repeatedly said today, should have a minimum gauge of P400, which means that we can put four-metre semi-trailers on the trains. I will have another example for you shortly. And secondly, market-oriented pricing for the train paths. For example, the measures planned in Switzerland that are meant to be implemented once the low-gradient rail lines are completed in 2020, such as increasing train path prices and lowering subventions for combined transport, are definitely counter-productive to any sort of positive development. We will be keeping a close eye on developments there and we hope that Switzerland's mistakes will not be repeated on the Brenner axis once the Brenner Base Tunnel is opened.

Another important condition is reliable and sustainable quality of performance from the railway. In past years, by supporting two EU projects, "Bravo" and "Cream", we succeeded in markedly increasing the quality of rail performance. We still haven't quite reached our goal, which is for 90 % of our trains to be on time - but Mr. Schmittner will tell you extensively in his speech what the railway companies are planning to improve quality significantly in the future.

A further aspect is keeping constant framework conditions for rail traffic, as has been done in Austria with subventions for combined transport. Over the long term, we need to ensure that the unbalanced adjusting of subventions does not lead to planning uncertainties in railway traffic.

Another issue is maintaining measures and weight standards, with reference to the changes to the EU Directive 96/53 and the general possibility of introducing so-called gigaliners. Kombiverkehr and our umbrella association UIRR have already made their position on this issue clear, so I will not go into further detail.

And finally, we need general conditions that will ensure fair competition between the two modes of transport. I would like to refer here to the oft-mentioned topic of noise pollution. I know that my position will probably be seen as a bit provocative, but reducing the noise level of railway cars and other expensive noise protection measures implemented in new infrastructures has led to extra costs for rail transport which naturally has not made the competitive position of this mode any easier as compared to road transport.

I myself live along a rail line that is used by our own trains and the noise is a nuisance for me as well. I must say that I much prefer this noise to the noise I get from the highway when the wind is blowing the wrong way - and the highway is over a kilometre away. So we should evaluate very carefully whether one-sided measures endanger fair competition between traffic modes.

And finally as promised, a few more examples for improved framework conditions for freight transport by rail. We already mentioned increasing profile gauges. These measures, when implemented along several corridors in Europe, have had definitely positive impacts on subsequent developments. And once again, the Brenner Corridor is a very impressive example. After the increase in profile gauges in 1999, the amount of freight shipped "only doubled" in eight years, whereas the number of semi-trailers that were shifted from road to rail after the stretch was equipped for P400 grew six times in the same amount of time.

The ratio of semi-trailers that Kombiverkehr sends over the Brenner is currently around 50%, which shows how important that segment is for combined transport and how important profile gauges are for this type of transport as well. On the Lötschberg route through Switzerland, just a few years after the opening of the new base tunnel all the P400 paths were sold out, which means that the number of train trips was effectively capped.

Another example from the Brenner axis: the 2014 increase in tonnage on the north-south axis to the current level of 1600 tons for trains 540 m long has led to an improvement in productivity thanks to the increased use of vehicle load capacities. At the beginning of 2015 there was the adjustment, from south to north, to 1,500 tons which allow us now to ship paired traffic flows, while using fixed convoy cars.

As far as terminals on the Brenner axis are concerned, I will keep my remarks quite brief because Mr. Müller I am sure will have a bit more to say on this topic. In Germany, there has been quite a bit of terminal expansion. However, many terminals have reached the limit of their capacity. And there is a lack of parking space and storage siding which also creates problems with terminal slot planning.

If we wish to grow more in the coming years and especially once the Brenner Base Tunnel is completed, then we need to urgently increase capacity in the terminals on both sides of the Alps. The capacity bottlenecks in Italy at the entrance to the Verona hub must be overcome. Further terminal capacity must be created for more trains to travel. The current difficult situation at the terminals has already had a negative impact on the paths that we use. So, keeping the Base Tunnel in mind, the infrastructure in Verona should certainly be expanded, especially because we know that infrastructure expansion measures take a long time to be implemented.

So summing up, we can say: if we do not succeed, in the future, in offering our clients what they need at competitive prices - and to do this we need the conditions mentioned above - our clients will find other ways to ship their goods, and in a worst-case scenario these shipments will once again travel by road.

HARALD SCHMITTNER *CEO of Rail Traction Company S.p.A.*

COMPLEXITIES AND PROSPECTS FOR RAIL FREIGHT TRANSPORT ON THE BRENNER AXIS

The company I represent is a Bolzano company owned 95% by STR, which itself is 100% owned by a well known company in Trentino, namely A22. This is evidence of the interconnection between road and rail, which is the prerequisite for the common management of the Brenner green corridor, a project of European significance.

We started in 2000; we introduced the first transports in 2001 with the greatest obstacles, even of a technical nature at the beginning, which we were able to reduce gradually, increasing our railway expertise until 2005 when, for the first time, we were capable of achieving interoperability between our trains by adding interoperable machines that could travel in Austria, Germany and also in Italy, without locomotive interchanges at the Brenner Pass. Until then all the trains had to stop at the Brenner Pass to uncouple the locomotives, which then had to be transported again on the national networks where they could be self-energised by using their own electricity.

This problem has been eliminated, not only by us but also by our competitors, particularly by ensuring that the Brenner station can now handle many more trains than in the past.

We also reduced travel times, avoiding or reducing many problems.

In 2007 we activated the Tauri Corridor, i.e. Munich, Tarvisio, Trieste, which turned out to be very successful. We did it because we had noticed that many traffics, for lack of offers on the Tarvisio, had moved on to the Brenner; therefore a redistribution of traffics occurred resulting in a reduction of the transport volume on the Brenner.

In 2007 we were in Cervignano, where however we lost a lot of money and transported few goods, but in 2009 we returned to Trieste and from that moment on we run many trains and achieved great successes.

In 2014 we took another step towards interoperability, by placing interoperable drivers on our routes, and we were the first company to do so.

This means that drivers can drive the train both in Italy and Austria. It seems strange, but in the railway sector it is normal that there is no single transport language. In the aviation world it is normal to use English, but not in the railway sector.

Imagine a truck that must stop at the Brenner because the truck driver does not know German. It would be ridiculous, but in the railway sector it is still so.

Meanwhile, our fleet has since been transformed into an interoperable fleet; there remain only a few machines in our fleet that are not interoperable, and we're working on that too, although it's not an easy thing, as nowadays a modern locomotive costs between 4 and 4.5 million. You can imagine that the amortisation period is 30 years and therefore that buying or managing a locomotive fleet is a challenging matter economically speaking.

This image depicts traffic development from the outset.

We see a steady increase until 2008-2009, when the global crisis also affected us. But from then on we have recovered, and in 2014 we achieved the first record after 2008. 2015 was also a good year for us, because for the first time we increased again intermodal transport on the Brenner, which, however, is not apparent from this graph, as the increase in transport on the Tarvisio route made up for the stagnation on the Brenner.

The various segments of the columns represent combined transport (dark blue), and traditional transport (light blue), where the goods are loaded directly onto trucks without the use of a crane. Finally we have the so-called "spot" trains, which correspond to the orange part and are different from regular trains.

The following is a very interesting statistic; unfortunately it stops at 2010; it is taken from the annual report of the Land Tirol, which compared the various crossing points between the different Alpine corridors. On the left you see the flows and the road developments, and on the right side the rail developments.

If we focus on the Brenner line, we see that until 2010 we had road transport decreases with rail transport increases instead.

This is very important, because after 2010, and especially after 2013, development reversed, also as a result of dropping fuel prices.

As for the obstacles, the Brenner Pass is known to be one. Through the Brenner, in fact, we can carry 1,560 tonnes of goods, but with the aid of three locomotives, two for traction and one for thrust.

Three locomotives times 4 million means using 12 million to transport a train on the Brenner. On the opposite side, from the south, we must use two additional locomotives to carry the train that coincides with the one coming from the north. So five locomotives times 4 million is 20 million used to carry two trains on the very short section between Bolzano and Kufstein. So if someone asked me seriously if we really need the Brenner Base Tunnel, my answer would obviously be, "yes".

This was the situation until June 2014. Since July 2014 we have been able, on the RFI network, to increase the trailer load from 1,200 tonnes to 1,500, still using two machines.

This resulted in an increase in the number of trains transported from 2014 to 2015, and it helped a lot to strengthen our products and make them more appealing to the market.

But there are also other obstacles.

Before going into the details, I will give you a very simple example: everyone should remember that in the 70's or even the 80's, when a car was imported from Germany to Italy, it had to be approved in Italy. It meant, for example, that in Italy too we had to have the sidelights, the front and rear ones were not enough.

In the road sector these issues are outdated.

In the railway sector instead there is a large amount of legislation, regulations, rules, but also applications so different that we must speak of a Europe by no means unified. I listed some examples in this slide, including the fact that there is total incompatibility between the two safety systems mounted on board a locomotive. At the European level the so-called ETCS was designed, which should be the European railway safety system. The idea is very beautiful, unfortunately currently there are already six or seven different levels, with respect to which each State adds national specifications. In total contradiction, then, with the initial idea of building a unified and standardised system. This problem is compounded by the fact that this ETCS does not match the SCMT system mandatory in Italy. So in the years 2006-2007-2008 we had to fit the SCMT system on our machines, incurring costs of over € 200,000 per machine; now, in order to respect the existing rules on the Austrian section, we have to mount another system called ETCS, spending an additional 150,000 Euros per machine.

And if we still wonder why the railways cannot compete with the road this is one of many explanations.

However, the first problem we have now is certainly the drop in fuel prices. Not only in Italy, but especially in Germany and Austria, the price of fuel fell by 30%. On the Cologne-Verona route, for example, which is our main route of combined transport, for road transport - because of the current fuel prices - you save about € 100. Since a combined train transports from 25 to 28 load units, the road-rail price difference is approximately € 2,000. It is obvious that in these conditions the railway companies cannot compete with the road.

We have many other obstacles; I listed only the most important. The most critical, in my opinion, is the lack of standardisation on all regulatory levels, because even European legislation is not enforced and respected in all Member States.

There are also national “inventions”, on this slide I listed only the Italian ones, for example, checking the load on a train that ran more than 750 kilometres, a purely Italian invention, which forces us to control each train at the Brenner Pass or at other points where the train stops, which involves a break of at least half an hour so that these checks may be actually carried out.

A great leap in quality to overcome these obstacles will obviously be the construction of the Brenner Base Tunnel and access lines, which are equally important. Behind there is hard work done both by BBT SE and RFI. A month ago, at the Brenner Corridor Platform, RFI announced the inclusion in the financing programme of the Fortezza-Ponte Gardena route. This is very important for us in terms of slope reduction, in order to optimise our products.

The ETCS system is to be applied as it was conceived, without even one national specification. This is critical, because any small change will result in us railway companies investing a lot of money.

And then, of course, no tunnel in the world can bring new traffic. Either the railway system, which is a chain system, is thought through, or otherwise it does not work and then the Base Tunnel cannot be a final investment.

This means that not only should the routes up to the terminals be very high quality, but so should the terminal structures be able to accommodate all trains with the new arrangements, like the mass hauled, the length of the train and the loading gauge. The loading gauge is no longer a problem because the central lines of northern Italy are already on the PC/80 (called PCP400 in Germany). On the contrary, the train length extension to 750 metres still represents a very important problem because you take the trains all the way to Verona but then you must break them in two; this is not at all the modernisation of the rail system. So it is implied that the terminal structure should adapt to these new requests/questions.

The electrification of the last mile is also very important. This aspect is not trivial, because the manoeuvre means, regardless of the cost that is added to the rail product, also an interruption of the rail path. Each commercial train, in fact, should stop before entering the terminal, then the

electric locomotive should be uncoupled, it should be combined with a thermal medium, and finally the team of drivers should be changed, to bring the locomotive to the last 400-500 metres inside the terminal. In Trento Roncafort, for example, the rail system is completely electrified. Here the railway business that runs the commercial train with the electric machine can also self-manage the manoeuvre, thereby eliminating the problems mentioned above. In addition, the electrification of terminal installations does not cost billions of euro, by contrast, excellent results can be achieved with very economically moderate interventions.

As for the rules and regulations we have a wide range of interpretations both national and regional, which contradict the spirit of European unification. We should therefore absolutely reach a standardisation of regulations. We need to convince ourselves that if a train wants to be competitive with the road, the driver who gets aboard a train going to Verona should be able to go as far as Cologne, Berlin and even Norway without locomotives, crew or mode of conduct having to be exchanged, as it is already in the road sector.

One last thought before concluding: Quadrante Europa, which is the number one of the European interports, has no tracks in the arrival and departure siding; this is a crucial aspect for rail transport, because a train that arrives in Verona cannot enter directly into the terminal but must be managed before that because of the manoeuvres. Therefore, the greater the capacity of these sidings the more trains can be managed also by the terminal.

Finally there is the problem that I mentioned before, which is that all the tracks of Quadrante Europa are limited to 550 metres in length. This will be a real issue in 2026, indeed even long before, as the RFI investment programme expects that by the year 2017 all trains going through the Brenner line will travel with the 750 metre standard. Quadrante Europa exists in the Verona area, which is the most important landmark of our business, traffic coming from the north. There is also Sommacampagna, a small, hard to reach terminal with only 4 tracks located to the left of Quadrante Europa. The other terminals listed here are very distant from the destination requested by customers. We can build terminals where we want, but if the customer does not follow us then the investment is wrong. So in my opinion, and considering market demands, more terminal infrastructures are absolutely needed within a radius of 20 kilometres from Verona. We also have the opportunity to build a new terminal in this area because our parent company STR has already purchased 70 hectares of land on Isola della Scala, which have already been added to the regional area plan. So we could start with the construction of this terminal, adding a new, important terminal infrastructure to Quadrante Europa.

DOMENICO MICELI *Manager of Trenitalia Cargo Division*

TRENITALIA'S ACTIONS FOR THE PROMOTION OF INTERMODALITY

I thank you for inviting me here and extend the greetings of the new Director of the Cargo Division, the engineer Mr. Botti, who took over this position on April 1st, in an extremely delicate moment in the life of Trenitalia Cargo Division and of all goods related activities that gravitate within the Ferrovie dello Stato Group. I would like to express my personal thanks, if I may, on this public occasion, to Dr. Castaldo, who led the Cargo Division in an extremely turbulent period for nine years until 31 March; our financial and operational conditions were really difficult, and in these nine years with Dr. Castaldo's leadership we achieved results that later, in recent times, were partly diminished by the concurrence of the economic crisis, and partly by the non-achievement of certain objectives, in particular those linked to our relations with previous governments. I speak of "previous governments" because nowadays we finally see the government paying very close attention to the freight sector. The reasoning is very simple: we did significant work on high speed, we united Italy, some people call it Italy's underground.

If I may speak on RFI's account, our RFI colleagues devised a signalling system that, if I'm not mistaken, the day before yesterday was declared by the Japanese to be the best signalling system in the world. The Japanese themselves adapted to it.

Let me also say things that are not known but should be.

In Italy we have silent bridges, cable-stayed bridges and railway bridges that do not exist anywhere else in the world, therefore there is a great project behind all that. That project was completed, now is the time to talk about goods.

It would be easy at this time for me to say in which direction goods of the Ferrovie dello Stato Group are going, but at the same time it is my duty to stop because Engineer Botti, a great man of great method and ability demonstrated in previous experiences, has a job that is not at all easy. This assignment should lead to the conclusion of that phase of history when a monopolistic firm, in which the customer was little talked or thought about, must now be absolutely competitive with its friends, not only with Rail Traction Company, but also with all the railway companies on the Italian territory, with customers now being substantially involved. But, borrowing an observation from someone who preceded me, in the industrial world, particularly in some sectors, the sensitivity of the European Union and of the people is maturing into decisions in favour of the railway that are paying greater attention to the sustainability of transport in general, and logistics in particular. Because talking about transportation is one thing, talking about logistics is another.

Logistics necessitates the involvement of the whole process, in which the rail part is simply a phase. But it is a phase which Mercitalia, the company that is emerging as a grouping of railway businesses, strongly believes in. The numbers are clear: the European community asks us to avoid unnecessary transport, invites us with very explicit messages, (Avoid - Shift - Improve) to find different solutions. All this leads to a recovery of indirect costs, where the lack of attention to the various transport modes takes these costs to extreme levels. Some numbers can show the real impact of road over rail.

The railway nevertheless needs the road, because if we talk about intermodality we cannot avoid talking about the road. Nowadays there are extremely variable placements on the international market. Italy has a very large potential market in the railway sector. A market that needs to overcome certain conditions and constraints.

We must be careful not to think that the regulations are the future of the railways. Regulations should serve to assure a safe railway, not one that is out of business. The expectations we have in terms of Mercitalia's growth is that a relationship be established not so much with RFI, with whom we have a dialogue, - and it is no coincidence that Engineer Botti is from RFI - but particularly with ANSF (National Agency for the Safety of Railways). The risk that we could run, in fact, is to have the whole railway world proceduralised, but then not to be able to make even one train. This is a recurring fear that we have. How should we move then, what are the strategies? Politics is faced with some choices. Sometimes politics starts from an argument like the one that was made in Switzerland, namely: tax the use of motorways to cash in a sufficient amount of funds to allow one to achieve important works and so on.

In reality, as always, logic dictates that the solutions be found in the middle.

Undoubtedly there are burdens that are now supported only marginally by road operators, but in the same way this happens with railway operators. We believe that there are different roads, which still lead to environmental benefits, increased safety levels, energy savings and the exploitation of synergies. These are things we say in all the conferences, on which however we should also make progress. So, Trenitalia today, Mercitalia tomorrow, how do they want to move? With an international presence.

It is no coincidence that Trenitalia since 7 August 2015 is the holder of a license in Austria. We do not want to compete with our colleagues at TX Logistik, a company 100% owned by

Trenitalia, but we want to orient ourselves, through Austria, toward new, extremely interesting markets that look for example at the transit of the Tarvisio toward the Czech Republic or Poland. Speaking of upgrading and promoting intermodal transport, someone before me said that out of the total number of semi-trailers circulating on the Brenner only 7.5% is suitable for intermodal transport. This represents a constraint. I do not know trucking companies or other operators of Arcese's size using intermodal trucks on the road. If they made choices in favour of intermodality, these choices are handled exactly as described by the Engineer Bertolone.

The other operation we have been working on with Trenitalia and RFI is the concentration of the network and of the railway yards served. It was unthinkable having 700 railway yards of which 400 did 10 wagons a year. In some cases, unfortunately not very far from here, in Veneto, someone told me that meanwhile he was building the siding because that way by the time he sold the train shed, this would have acquired value; we took care of these things and reduced our network to 160 installations.

Greater quality of service is a fundamental point. As already mentioned by someone before me, customers don't just want a train. I was a customer at one time, I am not a veteran railwayman. Twenty years ago someone from the railways told me that it was fashionable to talk about the customer. The fact of the matter is that customers need certainty on delivery times, so they can organise a service and provide an image of the product, even if it is transported by railway.

The revision of the industrial model is another key point. I won't go into the details of this operation as it is part of the evolution process from Trenitalia to Mercitalia, which requires a lot of work under tight deadlines.

Basically, what I think is important includes customer orientation, diversification, internationalisation and interoperable locomotives.

At a conference in Munich, at the close of the Bravo project, during a round table discussion someone took issue to the fact that Trenitalia had no interoperable locomotives. I replied that we had been the first to buy them, the 412 model, and that we had received the approval in Germany until Siemens had theirs approved in Italy. Currently, like the Germans, we use the 412 locomotives to go as far as Ingolstadt and Bettembourg - in the Bettembourg, Trieste, Bettembourg route - in collaboration with TX Logistik. It is clear that there is a complex signalling problem, there is a communication problem between train drivers and rail networks, but this is an extremely expensive process still today.

A further consideration is that the train as we have always thought of it and built it, that is, simply starting up a locomotive and coupling wagons to it regardless of what's inside, has no longer reason to be. In other words this means basically that for a long time we worked like mules; but today we have to create value, provide a service, such as is happening in the ongoing project, which is giving remarkable results: the shuttle connection system between the interports of the Po Valley and the ports.

It is a project we are approaching essentially FrecciaRossa style, not so much for the speed as for the use of closed circuit materials. This way we give customers a guarantee, a series of confirmations, which can create stability and answer to their needs, especially those complex needs regarding matching the scheduling of ships..

As regards new technologies, GPS is critical. The system that we currently mount on our locomotives and that is used for maintenance will now be recast as a service to customers.

It is important to know, listen to and support one's customers. Customers sometimes suffer from what I call logistic laziness. They say the system is great, because they just look at the little number at the bottom of the printout, when in fact there would be a number of opportunities to put to the test in the middle of the printout.

This is the path we are on with many customers, and which is leading us to increase our response, including with extra trains in spite of a volatile market, which had never happened before. Some

time ago the railway sector was able to anticipate the trends of the economic crisis. Six months before the start of an economic crisis, for example, it was possible to record a decline in the steel industry. Nowadays we are totally volatile in all this. However, our effort is to give answers to a market where the price of diesel is binding. Our organization is very rigid on the other hand. However, the mentality has changed.

Today we no longer work as “Ferrovie dello Stato” body but focusing on budget and profit.

Another very important element is the issue of IT tools for customer support. Being able to give systematic responses and information on train status to our customers becomes important, and this not only between the two signals, that is, between station and station. The next step we want to take, which is being taken in many situations - I’m referring to the shuttle system for ports - is that of information from terminal to terminal, therefore an implementation of the information level.

As for the new products for customers, we are at the start of an extremely interesting phase.

We work for companies like Leroy Merlin, Logistica 1 and Unilever. These are all very specific projects where the rationale is customer integration; we are also talking about AIA, Veronesi, Arvedi and Fiat; and here I would like to make a personal observation: when I go to the Puster and Olang Valleys I see a district heating plant alongside the railroad that is supplied by trucks coming from Germany. The locomotives at the Brenner that are idling during the day could be used instead, while waiting for the evening returns. I see the same thing happening in Sterzing. We transport ice cream, incredible but true. We have particular interests in France, I already mentioned Austria, we are working hard on an agreement with the Slovenian railways. On all this, especially on the projects that I reported here, the approach is to listen to one’s customers, grow with them and find solutions. These solutions very often lead to intermodality. Very often they lead to flexibility. As in the AIA case, for example, which is starting relations with southern Italy through Quadrante Europa.

Many of you have an app on your smartphone that lets you see the location of a passenger train; shortly we will also be able to know the exact position of a freight train; real time information without having to rely on telephone communications.

All this undoubtedly leads us to be players in the world of logistics in a new and more active way, for a railroad - part of the State Railway Group - with a new and real ability to stay in the market and grow with it.

All this leads starting now to substantial savings of emissions into the environment, something we believe in with a lot of determination.

COMPETITIVENESS FACTORS OF INTERMODAL TRANSPORT: TERMINALS AND THE NETWORK MANAGER - ROUND TABLE DISCUSSION

GIULIA COSTAGLI *Strategic planning executive - RFI Italian Railway Network*

RFI’S INTERVENTIONS ON THE BRENNER: NETWORK AND TERMINALS

I’ve been involved in the planning of railway infrastructure for several years. Currently I am the head of market analysis, so as part of strategic planning I analyse the medium and long term developments of railway networks and iron development support systems, with the goal of getting more goods and more people to use the train. We don’t just deal nationally, of course, we are extremely connected and interconnected with the rest of Europe. Europe gives us objectives in terms of decarbonisation. Indeed, the external costs associated with road transport are

largely not paid back by road transport revenues. According to an emblematic estimate of a few years ago, in the 27 European countries, the external costs associated with road transport, such as for the infrastructure, accident-related, congestion, pollution, etc., are of the order of 144 billion while revenues from fees and taxes for goods transport are 54 billion. We have a negative imbalance of 90 billion euro over all 27 European Union countries.

Italy is a country that still uses the road a lot and is not well placed from the point of view of logistics either: we are twentieth in the World Bank's global ranking. Talking about transport is fine, but when talking about goods it should be done in integrated terms, which means you need to talk about integrated logistics.

RFI offers a very wide, very widespread net, nearly 17,000 km of network, not all of it adjusted to the same standards. We have Corridors, mainly used for passenger traffic - which consist of the high-speed network - and then we have electrified double track networks, used as a basic network, which are part of the main freight corridors. On this network, freight traffic axes develop that currently focus mainly on northern Italy, with penetration starting from the passes as far as north-central Italy; they are much more feeble, in terms of number of services, in the southern part of Italy.

Many railway freight companies travel on this network; the market of goods has indeed been active for a long time. These companies are our direct customers and, in the same perspective of previous interventions, as the infrastructure manager, I want to listen to their needs because that is precisely what leads us to the ultimate objective that I mentioned at the beginning, that is, to convince more people to use the railways.

For some years now RFI has had a steady market monitoring system, through which operators specialised on the subject, once a year, interview all railway freight companies and major MTOs. By doing so we try to figure out things to improve, what's wrong, and so on. In fact, there is some convergence of opinions from our customers on the need to improve essentially the access network to the passes, mainly due to the steep incline, to pursue the freight traffic performance adjustment of the core corridors in terms of loading gauge, P400 profile and 750 metre module, to upgrade last mile connections to ports and strategic terminals and to increase the commercial speed of freight transport, which has improved in recent years, but is still far from excellence.

RFI defined its industrial plan also on this basis, with a specific freight transport area and developing precisely along these lines of action. This industrial plan confirms the interest of politics in supporting freight. In fact, many interventions have been financed for the adjustment of the Corridors, especially those with the P400 or PC/80 (Italian coding) loading gauge. And the same goes for the 750 metre module.

It is a plan that will have the main core corridors adjusted to the European standard by 2020-2022, therefore with an estimated up to 50% train load capacity increase, in the case of moving on from the current 500 metre module to the 750 metres, with the possibility of transit along the main axes with PC/45 or mainly PC/80 and consequently with the possibility for rail company operators to run more efficient trains, making it possible - for the same goods to be transported - to also free up train paths, thus solving some congestion problems in certain areas. Obviously all this is converging towards a more competitive rail sector, which will then hopefully lead to an increase in its modal share and the related benefits for the community.

In particular, referring back to the requests made by those who preceded me, but also to the requests of railway company managers, I would like to specify that the core corridor loading gauge adjustment plan is an absolute priority. We see an evolution both in terms of module and loading gauge.

Starting from the module, from a current situation of predominantly around 600 metres on the main lines, it will increase to a length of 750 metres in the medium term, including not only the Brenner axis of course - which is the topic of today's conference - but also the penetration to the

south, particularly along the Adriatic axis.

Being in Trentino Alto Adige, we cannot avoid talking about the high impact interventions in terms of costs and time, but which solved one of the major problems, including those that have been highlighted, namely the slope; the Brenner Base Tunnel, a project under construction with a completion perspective of about 10 years from now, will lead to completely eliminate slope problems. In fact, the longitudinal profile virtually cuts the whole base of the mountain, with a total drop of the order of 6.7%.

After this operation, the first route of access to the base tunnel, the Fortezza-Ponte Gardena, is obviously the priority. A sub-lot of this intervention has been funded to date, the General Land Use Planning of Ponte Gardena, which is being activated. Although not yet fully funded, this intervention, associated to the base tunnel, will allow us to overcome the steepest slope points of the entire Brenner axis.

Other interventions that are being planned, but are not currently funded, include the whole extension of the new line along the Brenner axis, the so-called quadruplication.

Skipping over the details of the different lots for reasons of time, I confirm that - with regard to cargo facilities, the Verona area insists mainly on the Brenner although it has links towards Tarvisio, Milan and the Southern area, Naplesi Marcianise, but with a predominance of services mainly directed at Austria and Germany.

The substantial target for these terminals, whether Interbrennero, Verona, or future terminals that will develop in the area, is an integration of all types, that is, not only an infrastructure integration in terms of consistency, layout and track length - the famous 750 metre line, consistent with the 750 metres of pick-up and delivery, and the 750 metres of the internal terminal - but also an integration of information, thanks to the use of communication systems that show the position of a train on the network, terminal preparedness and the exit from the terminal; and also a management type integration, especially for the manoeuvres part, which in some cases is a bottleneck.

The integration of financial planning therefore aims to achieve a goal that is a challenge not only for the railway network operator, but in general for the whole country, which is to revive the rail mode on those segments in which it is most competitive, namely medium to long range international transport, and its attractiveness to the European markets, also in support of the competitive relaunch of Italian ports.

In fact, today most of the goods coming from China bypass Italian ports to dock at northern European ports and from there they go down to the markets of central and northern Italy. We would like, with the cooperation of all the actors involved, to reverse the trend: intercept the goods in our ports, which would go through customs in our country thus generating wealth, and then relaunch them toward the consumption areas across the Alps.

I'm only mentioning the fact that RFI is an active member of well-known international organisations, which were established respectively with EU Regulation 1315 of 2013 and EU Regulation 910 of 2010. These are the core corridor organisations. In this region there is also another organisation, the Brenner Corridor Platform, which is renewing its plan of action, which includes a group whose mission it will be to study the need for additional terminals in the area.

We should also mention the Rail Freight Corridor, an organisation that has more of an operational purpose, being focused on the one stop shop, and is also the body that determines the international routes.

Both of these organisations have the purpose of supporting the development of freight traffic. Freight support policies are needed in addition to infrastructure, because infrastructure is only one component. The other components are represented by the need of finding with our foreign colleagues not only the harmonization of the rules to facilitate transport in terms of language,

licenses or approvals, but also the harmonization of national and international criteria, for example on the international corridor routes as regard the tolls to be applied, and policies in support of the transport of goods and, conversely, of deterrents to road transport.

GIANCARLO MONTAGNOLI *Director of Consorzio ZAI – Interporto Quadrante Europa
Consorzio ZAI - Verona*

THE COMPETITIVENESS OF VERONA'S INTERPORT

Let me start with a brief introduction that I consider important.

Consorzio Zai was established in 1948 as an industrial development agency dealing in real estate. In the 70's one of the areas assigned to the Consortium became Quadrante Europa, dedicated to logistics. Today Consorzio Zai or Quadrante Europa are used interchangeably, but it is not a problem of terminology: Consorzio Zai is a public economic entity. So, shall we say, a sort of interport authority, of a public nature, which, unlike other parties that govern other interports, leads it to take a neutral stance and to make choices that do not compete with established businesses. We're talking about 140 companies occupying Quadrante Europa, with about 13,000 direct and indirect employees.

All this means that the results that I am listing are numbers achieved in synergy between public (Consorzio Zai) and private parties (companies) with a partnership that works.

2015 was a record year for us, with a 3.8% increase in traffic but, most importantly, with more than 15,000 trains, which is a record in the interport's twenty-five year history.

In terms of TEUs we are ranked fifth among all Italian ports, which means we come after Genoa, Gioia Tauro, La Spezia and Livorno. We increased train destinations. Around 75% of all traffic goes towards Germany. We also had important results in road logistics, evidenced by the 98% filling rate of the Centro Spedizionieri warehouses.

As those who are familiar with Quadrante Europa know, we do not stop simply at the infrastructure issue. A few examples: we formed a company with Terminali Italia and Quadrante Servizi, the network contract R.I.L.VE (Verona Intermodal Logistic Network), whose purpose is to plan and coordinate the provision of terminal services; with regard to safety, the accesses are supervised around the clock, without additional costs for businesses; dozens of companies have already expanded their business and reduced costs by using the Quadrante Servizi server rooms, finding in Verona, at Interporto Quadrante Europa, the right place to outsource their data in a completely safe structure; finally, a post-graduate course in collaboration with the University of Verona, and a post-diploma course in collaboration with technical institutes and logistics companies. All this led to the reconfirmation of being the first interport in Europe, after the confirmation of 2010, as declared by DGG, a German study committee.

All this, however, is not sufficient. We all realise that being in a place as strategically, historically, economically and even militarily central as Verona, despite these successes, is not enough to ensure one's future economic fortune. May the intersection where you are be your luck for the future as well.

Conversely, we have to work on this strategic position.

Here are my three considerations.

First consideration. When we talk about the Brenner, as we are doing here, we face a problem of national interest. However, I think a look should be given at the impact on the area on which we are insisting.

In fact, Quadrante Europa achieved these successes because it is embedded in a province like Verona, first in Italy for export of beverages and marble, second for fruit and vegetables, etc., where the relationship with Germany is solid. However, as we know, the problem is not the

competition between cities or provinces, but between areas. So I prefer to draw attention to the fact that Interporto Quadrante Europa serves a larger area than that formed by Verona, Trento, Vicenza and Mantua, for a total of 4.5 million inhabitants, called “the Garda area”, which already has its own airport and motorways; we tried with energy but it didn’t go very well, there are young people who move from one university to other universities, so it is a developed area. I think this is the first point to keep in mind in all our discussions on the Brenner question so as not to lose ourselves in local level issues, all of them legitimate, but which should be included in a macro area framework.

Second consideration. We pay great attention to maintaining and developing relations with upper Tyrrhenian and Adriatic ports, but also in perspective with Mantua and its actual, and especially potential, river traffic. The idea is not to limit ourselves to being a dry port gateway, that is, the gateway to a European freight market.

Linked to this issue is the infrastructure question of connections between European ports and corridors, with the elimination of the existing bottlenecks; I’m thinking of the Pontremolese to connect La Spezia with the north-south axis and, therefore, with Verona. More issues need to be addressed, not infrastructure, such as the customs corridor, that is, everything that favours competitiveness.

Third consideration. I believe that what is being done, not without effort, at a national level, for the rationalization of ports, is an example on which we ourselves should reflect as regards the issue of interports.

I think it’s useful to try and understand the flow of goods and realise that this is what leads us to select the interport and port nodes to be upgraded. I believe that the current market makes it difficult to think of increasing their number, however, the model, the reasoning, should come to terms with what that area can give or receive.

Therefore, so as not to eschew or be vague about the issue of building more interports, which is currently being discussed in Verona’s provincial area, maybe through private or semi-private initiatives, the right way to approach the discussion is a synergy among all those who want to work on the logistics. However, here I would like to re-emphasise the fact that if the three issues faced by Quadrante Europa (the Brenner, maritime traffic and direct entry from the west) and if our reflections, together with RFI’s, help us achieve positive feedback, the investment choice can only be Quadrante Europa and new initiatives should be evaluated in connection with the existing network.

Finally, a proposal. I believe that the time is ripe to discuss the Brenner corridor in a context similar to this, but it could also be the CAB, whose presidency the Verona Province will assume in the near future. It is important that all concerned stakeholders, local authorities, interports and ports find a structured form of debate on all issues that affect the logistics of this vast area, rather than simply having an interesting morning exchanging information. We need to get together with the only concern not to exclude anyone, make it something useful, which will give everyone the opportunity to make a contribution, but above all, which will clarify more to all the participants what they can get that is better and more if they work together with others rather than alone.

FLAVIO MARIA TAROLLI *Director of the Trento Interport*

A COMPETITIVE AND ATTRACTIVE TRENTO INTERPORT IN THE GLOBAL MARKET

To introduce today’s topic I would like to ask the following question, “Is the Trento interport competitive and attractive in a global market?”. Our answer is a resounding YES!

Besides the definition given by Law 240 of 1990, an interport is a large infrastructure, often of regional importance, structured and organised for several purposes and services. The following are found at the Trento interport:

Goods services

An intermodal terminal that operates and communicates in an integrated way with a nearby hub for public rail transport. There are nine train tracks, of which three are already 720 metres long, extendable to 750 metres, thereby meeting the new European standards. 246,000 square meters of covered controlled temperature warehouses, intended for the storage of dry goods, where couriers, shipping companies, industrial and independent truck drivers and wholesale sector companies operate.

A customs section, an essential structure and service to implement the internationalization policies of companies. Specifically, as it regards Trento's provincial area, this site is the only one where the imported/exported goods can be exempted from the need to carry out customs practices and activities. An important service that offers control guarantees for incoming and outgoing flows of goods, including safety and environmental protection.

Vehicle services

Goods do not walk, but often and willingly move on wheels that run on rails and roads.

A large multi-brand machine shop, mandated by the biggest vehicle manufacturers, intended for routine, scheduled and extraordinary maintenance of heavy vehicles.

A car park, equipped with adequate surveillance equipment, infrared barriers and nightlights, where to shelter the vehicles and the goods and where the travelling staff can take their rest periods as required by traffic laws regarding hours of driving.

We recently obtained the authorisation to build a new fuel distribution station in the near future, which will include alternative fuels (electric, LNG).

People services

Goods and vehicles are driven by people who need to meet simple and structured needs; therefore, there are two bars, two restaurants, a bank, a motorway service area, bathrooms and showers, as well as offices, a conference room and a hotel.

Why is the Trento interport an important and attractive infrastructure? Let's look at what the numbers say. Although, in terms of size, one fourth of Quadrant Europe - this is of course justified by a very different land size and population - is in the Trento interport area, 130 companies have gradually settled here with their operational or legal headquarters since 2010. Over 1,000 workers are employed daily in the interport. They provide a variety of skills ranging from simply moving goods all the way to entertaining and developing international relations and, therefore, knowing foreign languages and regulations and how to interact with different people. They can help the organisations that settled in the area to implement practically their internationalisation policies, which provide, among other things, for the export of goods and the import of products necessary for production or consumption.

Positive effects for the entire region. More than 2,500 heavy vehicles come in and out of the interport every day. There are numerous active rail relations, of which three with Italian and German ports, a critical element, for it is in tune with the guidelines and concepts of the new national logistics plan, which provides for strong integration among interport businesses, so that synergies may be created that can give answers to logistics operators, who work based on orders and are called upon to identify and explore the best and most economically attractive solutions in response to the needs of their customers and, of course, of their companies.

We presently already have an inland port where, from 2000 to 2015, a major public-private investment was made totalling 250 million euro. This infrastructure is therefore already

substantially adequate to the new market standards. In the future, it will play an even more important and strategic role for the area it serves. For example, the existence of an inland port acts as a price control function with reference to all the logistics costs that otherwise an area will bear, under a non-competition agreement, when it has the possibility to practice/use a single freight transport mode; this benefit extends also to non-user companies settled in the interport infrastructure area. Just the potential chance to explore alternative transport and logistical solutions yields positive economic effects in terms of access to logistical services.

The Brenner Base Tunnel will start working in the future, but as early as 2017 we will have the anticipation of some positive developments concerning the movement of trains on the Brenner line. So, even farther in the future, the presence of an inland port will enable economic operators to make use of the railway, an alternative to the transport of goods by road, which will make for significant percentage gains in terms of competitiveness. We will have longer and heavier trains, which will be operated with a smaller number of locomotives and travelling staff, and consequently, we will also have more train paths available. The new Brenner Base Tunnel will raise greatly the ability of the rail system to transport goods, on medium and long distances, with costs certainly more competitive than the all-road mode.

The areas that will have access to and enjoy these services will have new opportunities to be more competitive and attract new investors.

So that, and this is our proposal for discussion, these new capabilities - which will be generated for the rail transport market from 2017 until the conclusion of the Brenner Tunnel construction - are fully seized; referring back to what was said earlier by the Quadrante Europa and RFI representatives, we need to start thinking about establishing a body or a company, I call it "corridor company", which will manage the potentials of motorway and railway networks in highly integrated, I would say almost unitary, way. In our view, it is essential that network dealers (RFI for the railways, A22 for the motorways) participate in this new body, along with current and future operators of network interconnection hubs, Quadrante Europa, Interbrennero, Valdaro and other actors, who intend to introduce new intermodal platforms. We believe that only in this way the new, increased capabilities provided by the new Brenner Tunnel line may be fully and promptly exploited to everyone's satisfaction.

WOLFGANG MÜLLER *CEO of Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Strasse (DUSS)*

THE DEVELOPMENT OF THE GERMAN TERMINALS CONNECTED TO THE BRENNER AXIS

I will briefly inform you concerning the northern part of the Brenner, particularly with regard to the terminals and their developments in Germany. As you can deduce from the picture, DUSS is part of Deutsche Bahn and is based in Berlin. Deutsche Bahn owns several public limited companies, including DB Netz AG, based in Frankfurt. DB Netz AG of Frankfurt is responsible for the entire Deutsche Bahn infrastructure, except for stations and energy. Deutsche Umschlaggesellschaft is a company 75% owned by DB Netz AG of Frankfurt, which means that we, as a company, basically refer to the DB Netz AG infrastructure. With shares of 12.5% each, it also belongs to DB Cargo of Mainz and Kombiverkehr. In Germany we handle all 25 terminals, which are the property of DB Netz AG and partly of private parties. We believe we are the largest operator of Europe's inland terminals, and in fact we are. For this reason I intend to briefly explain what we are doing currently and what we will develop in the future as far as investments

and activities so that what the speakers who preceded me hope for is actually built.

It is important to recognise that we, from the perspective of Germany looking at Italy, talk not only about the Corridor, Corridor 3 (Editor's note: Rail Freight Corridor – RFC - Scan Med 3, Ten T Scan Med Corridor 5), which was repeatedly mentioned today. When we look at Italy, we talk about the whole evolution in Germany. Why do we talk about all of Germany? Because we know that transports to Italy do not only pass through Corridor 3, but in large measure also come from other regions, such as North Rhine-Westphalia, or even from the ARA ports. Therefore I also want to briefly explain why we actively manage reconstruction measures, for example in Duisburg. These reconstruction measures will also benefit the Brenner Corridor, we are absolutely convinced of it.

What are we doing now? Here I will summarise only the most important activities. We'll start from the north. In the Hamburg terminals we built a new add-on module. In Germany, a similar module always typically has 750 metre long transshipment tracks. This is the first and most important consideration. As a rule, it always has an overvoltage of electricity and signals, so that every train can leave by means of a signal with the electric locomotive directly on the route. This way, we realise what we previously hoped for. We no longer perform manoeuvres; our trains come out from the plant directly on the route with the locomotive.

We are building a new terminal at Hannover-Lehrte, which I will talk about later. We are making new buildings in Duisburg, which will finish by the end of the year. We already have a plant in Duisburg and we are building a second one. As you can see, we believe in the future. We are building a second module in Leipzig, which I will show you very briefly. We are planning a new building at Augusta. We built a third module at München-Riem; I'll show you a picture of it as well. The previous speakers mentioned that a new plant was built also in Burghausen, which is already in operation. To this end we established a terminal management company, called KTB, of which I am the administrator. You can recognise what we are doing right now and not just what we will do in 2025, for the development of combined transport.

What do we do specifically? We added a trailer port at Hamburg-Billwerder, as we now have not only containers and interchangeable containers but also trailers, and increasingly so. Since the trailers enter the plants before the transport on rail, we need to find an intermediate solution for them. To park these trailers, which sometimes stay with us for three to four days, additional areas are necessary. With the new construction of the third module we created an additional storage area, a specific parking for trailers. We will be able to park up to 100 trailers there. It is an investment for the future, because we believe that European road traffic will take place mainly on trailers. All companies are invited to park their trailers with us.

In Munich we already have not only the electrical exit with the locomotive, but we can also enter the plant on electricity. That is to say that in Munich we no longer talk only of exiting trains, but also of trains entering the plant with a locomotive, which represents a further technical development. This system is already in place in module 2. The driver receives a signal. From that moment, he must lower the bracket on the electric locomotive, because obviously there is no airline on the crane track. The driver knows where to brake and eventually, after covering the entire rail for the crane, he can lift the bracket again on the other side. The locomotive is then decoupled from the train and exits independently from the crane track, so that a manoeuvring locomotive, whether entering or exiting, is no longer needed. We call this increased productivity. The third level of innovation that we are pioneering are the so-called hubs. Both in Duisburg and in Hannover-Lehrte we are building a completely new facility for the future, the so-called megahub. A new plant is being built for the first time in the whole of Europe in Hannover-Lehrte, with a volume of investment of over 100 million euro. Here, the goods will be in part automatically loaded, that is to say that we are planning a complete system that will work in a partially automatic mode for almost all goods. Except for semi-trailers, for which a technical

solution has not yet been found. In this facility, we receive the “coloured” trains, for example from the ports of Hamburg, Bremen and Wilhelmshaven. The computer informs us in advance on where the crates are directed; our computer in the terminal knows exactly on which cars the crates have to go up. The facility has longitudinal transport systems that work completely automatically. They are automatically loaded by crane, proceed automatically in the longitudinal direction within the facility, stop precisely for the loading on the other train and then the container is in turn loaded on it, again automatically. Not only rail, road, inland waterways and maritime transport traffic from all three ports to Verona can be connected with us, but also European road traffic. We believe that in the future 750 metre long trains will be able to move every day without manoeuvring, completely unburdened. This way we will have a real competitive chance against trucks, because only productive rail traffic can compete with road traffic.

In the future we will expand our facilities based on demand. To this end, we planned for 500 million euro twice in the national traffic plan presented by Mr. Bechtold. This way, political and strategic measures were adopted in view of the expansion in the Federal Republic of Germany. At any rate, we will build only and always in real time, because we are a company that each year must earn the capital employed. We succeeded in this objective for the last ten years, and for this reason I believe in the future. Thank you.

CONCLUDING SPEECH

ISABELLA BOSSI FEDRIGOTTI *Writer and journalist*

Hello everyone, whoever is left. I went over with the idea of talking about the Brenner, but when I was preparing this short story the situation was different from today. This needs to be said, otherwise the soft tone I used in my writing would not be explainable. My narrative would probably have a different tone if I had to rewrite it now. I wrote this lead, as it is called in journalistic jargon, the other morning, and who knows how it would be if I wrote it tonight or tomorrow.

Brenner is my pass, because I think I crossed it a thousand times in one direction or another and because it separates and unites my two homelands, Italy on my father's side and Austria on my mother's side; to me, going through it always meant finding my other half back. And for the short time that was needed to cross it, I felt together, whole.

A mysterious frontier of language, culture, landscape and road signs that became a political frontier only in 1919 and for just 70 years, thankfully. Here in one way, there in another. A smooth and gradual transition, almost as if one would not even know where the colour change occurs exactly, where the south begins to fade and the north begins to take shape, if there were no “Brenner” sign.

The Brenner has always separated the German and Latin worlds; bottleneck, funnel, compulsory path for armies of barbarians, bands of landsknechts, processions of bishops, princely armies, merchant caravans, carriages and horses of clerics, students, painters, writers, poets and dreamers. And if at one time these masses probably moved more from the north towards the south, because many of those who came down liked it here and never went back - there was indeed the whole of Europe crowding around this narrow threshold - nowadays it seems that the flow of travellers is becoming even, trucks, replacing the old merchant caravans, going up and coming down more or less in equal numbers, and new migrants that in some way balance the still odd multitudes of tourists; as for armies, fortunately, it's been decades since they were seen around here. A hundred years ago way too much blood was shed over this frontier, so we hope that no armies will ever come this way again. But the feeling I get when I say this today is

different from the feeling I had when I wrote it a few weeks ago, when it simply sounded good, like a beautiful sentence adapted to that passage.

The road that connects the north to the south has been travelled since prehistoric times, as evidenced by a large number of archaeological findings in the area. Moreover, the Brenner Pass, 1372 meters high, is the lowest and least arduous of the great Alpine passes. In the mists of time it had only one path, a mule track, a trail in the thick of the woods, but I picture it already marked by frequent passages; it was already perfectly paved in Roman times, even heavily trafficked in the late imperial age.

Obviously, the handsome Roman pavement facilitated the barbarian invasions, thousands and thousands of warriors who came down to the south to take whatever they could find. Few went back, the majority remained and mingled with the local populations, we being the result of that. Centuries later, history seems to repeat itself, with the only difference that nowadays the Eldorado is perhaps more easily found in the North than in the South.

Later on, the Brenner Pass was fundamental for the Venetian merchants, who made it their favourite way of travelling by land for their trades involving central and northern Europe, which they supplied with spices, fine fabrics and works of art.

A wider and safer road was built in 1314 on top of the ancient Roman way, and four centuries later, in 1772, even a road open to vehicles, the first ever in the Alps.

Since then, and until now, except for a brief period during the Napoleonic era, when the road was severely damaged, the Brenner has always been one of Europe's busiest thoroughfares.

In 1867 came the railroad that connected Bolzano with Innsbruck, 129 km that cost 32,000 guilders to the Imperial and Royal Government. The southern section, between Verona and Bolzano - easier to build because the track ran through a wide plain - existed already in 1859. In my family's archive is a letter from my great-grandmother who reached Rovereto from Vienna by train for the first time precisely in 1867; according to her enthusiastic report to her mom, it seemed like a wonderful journey, far less tiring, faster and more comfortable than by stagecoach, with the pleasant option of admiring the view from the large windows, without being constantly shocked by the pace of the horses on the bumpy road, without dust seeping through the doors and covering your hair and clothes. And for the little ones, who would later become my grandfather and my great-aunt, the trip was far less tiring, because they could move in and out of the coupée, which would be the compartment, I guess. In the words of my observant great-grandmother, "There were few, very well dressed travellers, with travel equipment - I guess they were bags and suitcases - far more elegant than mine. But you know, dear mother, how I should save for every little thing ... ". This last quip, of course, was directed at my great-grandfather, who was constantly broke, and stingy to boot. Another thing my great-grandmother noticed that somebody, travellers with children, probably the ones with the most beautiful suitcases, had covered the compartment seats with white sheets, to protect small children, who knows from what, fleas, ticks, mysterious germs?

A century after the railroad came the motorway, begun in 1968 and completed in 1974. It seemed like a definitive work, which would make travellers forget forever the long hours of switchbacks to get to the Brenner Pass and then down. Today we know that the work is no longer enough, we see it well, clogged as it is by countless trucks, two million a year I heard, that clutter the border and its access roads; in all seasons of the year and in a continuous line trucks go up and down from the pass, while car drivers, restricted to a single lane, intimidated, slowed down, stuck in the queue, can only console themselves by thinking about the intense commercial activity and thriving economy signified by that traffic, while they dream about the train.

As I was saying, the pass has always been easy and, therefore, the border uncertain, the change gradual, the detachment and discovery sweet. The passage has been so permeable over the centuries that even the language spread down from and filtered through it, in the valleys of the

southern side. Besides all the historical and political reasons, the German spoken on this side of the divide can only have geographical origins; if that pass had been narrower, tighter, more impervious or if it had not been there at all, the language from the north would hardly have been able to get past the boundary in such a massive way.

Two civilisations as diverse as the Latin and the German met up here. The Brenner marks a boundary that is an opening, an entrance, a bridge between two cultures; the power of this symbolism must have struck Mussolini and Hitler, who for three times during the second world war convened here, on the cold and windy pass, to size each other up and deceive one another. Beyond border symbolism, the nowhere line where all the colours blend together before separating and deciding whether to be white or black or green, beyond the geographical point that separates valley from valley, water from water, one that ends in the Mediterranean Sea, and one that ends in the Black Sea, the Brenner remains first of all a line of communication. Which over the centuries allowed painting, architecture, sculpture, music, poetry, philosophy and science to travel from north to south and vice versa. These special commodities, however, did not use special convoys; often clandestine, sometimes with all the trappings of legality, they would cross the Brenner with merchants and soldiers, emigrants and prelates, travellers and tourists, in their writings and in their heads, in their luggage and hearts. Especially in the past, when there were no airplanes, internet or phones, the pass was absolutely essential. And today? The rivers of tourists that go up and down in summer and winter and the thousands and millions of trucks that do the same are proof that the Brenner is still it as necessary as ever. And if now painting, sculpture, music, poetry and the arts use many different and quicker paths to travel from one country to another and from people to people, men and women who meet, talk, get to know and recognise each other still continue to pass from here.

And the other crossings? The destiny of our mountain passes is to mediate between two worlds that have reconciled thanks to them, ancient paths designed by nature along which man ventured to see what lay beyond, ferocious lions or men like him, and, perhaps right after, to sell his or merchandise or buy unknown goods to sell among his people for a profit. In conclusion of this brief story, I cannot but express a strong wish: that the Brenner will remain open so as not to awaken the ancient ghosts - like my colleague Gian Antonio Stella wrote on *Corriere* [major Italian daily newspaper] a few days ago -, so as not to go back to two worlds divided against each other, as they were for a short period in the past.

MAURO GILMOZZI *Councillor for Infrastructure and Environment of the Autonomous Province of Trento*

My heartfelt thanks to Isabella Bossi Fedrigotti, a true daughter of this land of ours, better known as a writer and then as a journalist for *Corriere della Sera*. I thank her because we need narrative in our history and relationships, which are always very technical, very infrastructure minded, geared on doing, on building, whereas they need a back and front story, because, obviously, only by knowing where we come from and where we are going can we make sense of this commitment of ours.

As we said this morning when we got started, we are facing major changes, and only culture can accompany these changes. There is no way other than education, relations and relationships that should be gradually intensified among us.

This is why I also thank all of you, who gave their contribution, making this a very important day.