

# MERCINTRENO

**ROMA**  
**1-2**  
**ottobre**  
**2013**

**c/o Ministero Infrastrutture e Trasporti**  
**Viale dell'Arte n. 16-Palazzina A**

## Programma e Presentazione

*Mercintreno ringrazia il  
Presidente della Repubblica  
per l'assegnazione della medaglia*

*e per il sostegno all'iniziativa:*



**BOMBARDIER**  
the evolution of mobility



Organizza:





# **Programma**

**1 ottobre**

**Ore 10:00 Apertura Lavori**

**Alfredo Peri** *Pres. Federmobilità – Ass.re Mobilità Regione Emilia Romagna*

**Assegnazione medaglia del Presidente  
Giorgio Napolitano**

**Luigi Frati**

*Rettore Università La Sapienza di Roma*

## **Convegno**

**"ultimo miglio ferroviario"**

### **Coordina**

**Enrico Musso** - *Prof. Economia Trasporti Università di Genova*

### **Tavola rotonda**

**Michele Meta** - *Presidente Commissione Trasporti Camera*

**Rappresentante Authority Trasporti**

**Mauro Moretti** - *Amministratore Delegato Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*

**Alessandro Ricci** - *Presidente Unione Interporti Riuniti*

**Guido Nicolini** - *Presidente Assoferr*

**Giacomo di Patrizi** - *Presidente Fercargo*

**Pasqualino Monti** - *Presidente Assoport*

**Marcello Panettoni** - *Presidente Asstra*

**Giovanni Luciano** - *Segretario Generale Fit-Cisl*

**Rodolfo De Dominicis** - *Presidente e Amm. Delegato di UIRNet Spa*

### **Conclusioni**

**Maurizio Lupi** - *Ministro alle Infrastrutture e Trasporti (invitato)*

## **Ore 13:15 Lunch**

## **Ore 14:15 Apertura Lavori**

**Giovanni Forciniti** *Vice Presidente Federmobilità - Ass.re Mobilità Prov. Cosenza*

### **Coordina**

---

**Fabio Croccolo** - *Direttore Uff. Regol. S. Ferroviari-MIT*

## **Seminario** **"Binari e manovre nei porti"**

**Marco Filippi** *Membro Commissione LL. PP. Senato*

**Alberto Lacchini** - *Resp. Comm. Divisione Locomotive Bombardier Italia*

**Luigi Morsi** - *Past President - Assifer*

**Guido Porta** - *Amministratore Delegato I.LOG - Vice Presidente Fercargo*

**Sergio Prete** - *Commissario Straordinario del Porto di Taranto*

**Mario Castaldo** - *Direttore divisione Cargo di Trenitalia*

**Paolo Guglielminetti** - *Executive Director PWC AdvisorySpA*

## **Ore 16:00**

## **Seminario** **"Trasporto merci ferroviario e obblighi di servizio"**

**Francesco Aracri** - *Membro Commissione LL. PP. Senato*

**Stefano Esposito** - *Vice Presidente Commissione Lavori Pubblici - Senato*

**Mario Castaldo** - *Direttore divisione Cargo di Trenitalia*

**Giancarlo Laguzzi** - *Amministratore Delegato Oceanogate Italia*

**Pietro Spirito** - *Direttore Centrale Strategia di ATAC SpA*

**Marco Terranova** - *Amm. Del. di SBB Cargo Italia Srl - Vice Presidente Fercargo*

**2 ottobre**

**Ore 09:30 Apertura Lavori**

Giovanni De Nicola - *Vice Pres. Federmobilità - Ass.re Mobilità Prov. Milano*

**Coordina**

---

Ennio Cascetta - *Prof. Pian. sistemi Trasporto - Univ. Federico II - Napoli*

**Seminario**

**"Accesso alle infrastrutture ferroviarie/PIR e liberalizzazioni"**

Enza Bruno Bossio - *Membro Commissione Trasporti Camera dei Deputati*

Vincenzo Piso - *Membro Commissione Trasporti Camera dei Deputati*

Andrea Pezzoli - *Chief Economist Antitrust*

Michele Elia - *Amministratore Delegato RFI*

Francesco Cacciapuoti - *D. I.S. Cargo Spa, ISC Intermodal srl - V. P. Fercargo*

Armando De Girolamo - *Amministratore Unico Lotras*

Giorgio Spadi - *Amministratore Delegato Nord Cargo*

**Ore 11:15 Coffee Break  
offerto da Ferpress**

**Ore 11:30**

**Seminario**

**"corridoi ferroviari e le politiche di sostegno"**

Francesco Boccia - *Presidente Commissione Bilancio della Camera*

Luca Squeri - *Segretario Commissione Trasporti della Camera*

Antonio Parente - *Direttore Generale Ministero dei Trasporti*

Mauro Pessano - *Amm. Del. Captrain Italia Srl - Vice Presidente Fercargo*

Aldo Maietta - *Responsabile Sviluppo Business Cargo Trenitalia*

Harald Schmittner - *Amministratore Delegato RailTraction Company*

Alessandro Panaro - *Responsabile Infrastrutture SRM*

**Conclusioni**

---

Vincenzo De Luca - *Vice Ministro - Ministero Infrastrutture e Trasporti.*

---

# MERC*in*TRENO

**ROMA  
1 - 2  
ottobre  
2013**

**Segreteria organizzativa: Federmobilità**

**tel. 06 42916952 / 3493191165**

mail: [federmobilita@federmobilita.it](mailto:federmobilita@federmobilita.it)

[ufficiostampa@federmobilita.it](mailto:ufficiostampa@federmobilita.it)

web: [www.federmobilita.it](http://www.federmobilita.it) - [www.mercintreno.it](http://www.mercintreno.it)

**c/o Ministero Infrastrutture e Trasporti  
Viale dell'Arte n. 16-Palazzina A**

a cura di **Annita Serio, Sergio De Lazzari e Franco Marzioli**

Nel 2009, Federmobilità, l'associazione nazionale per la mobilità sostenibile, decide di avviare un confronto sul tema della sostenibilità del trasporto merci attraverso un forum annuale con l'obiettivo di far emergere le contraddizioni del sistema italiano di trasporto incentrato prevalentemente sulla gomma e di sviluppare intorno al ferroviario merci un dibattito costruttivo con l'approfondimento delle criticità e delle opportunità economiche e ambientali che tale modalità indiscutibilmente presenta.

A distanza di cinque anni dalle prime riflessioni sullo squilibrio ferro/gomma e sulle criticità infrastrutturali/organizzative del comparto, la situazione complessiva non appare migliorata rispetto alle esigenze emerse nel corso delle passate edizioni tenuto anche conto della crisi economica e dei segnali piuttosto deboli di ripresa del traffico delle merci.

L'unica novità è rappresentata dalla costituzione dell'Autorità per la regolazione dei trasporti su cui si proiettano tutte le aspettative di operatori e non.

Per il resto il ferroviario merci, in assenza di una strategia generale sul sistema della mobilità, continua a operare in quadro di incertezze

normative/organizzative con una costante perdita di quote di traffico rispetto alla strada anche nelle situazioni in cui la ferrovia è strutturalmente favorita, come ad esempio nel traffico originato e destinato ai porti dove, invece, secondo la Commissione UE il combinato ferroviario dovrebbe raggiungere quota 50% entro il 2030.

Come sappiamo, sulla perdita di traffico e di competitività del ferroviario, al di là della crisi economica, influiscono vari fattori e, fra questi, la qualità dell'infrastruttura che indubbiamente gioca un ruolo di primo piano. Gli effetti della bassa velocità commerciale, dei tempi di percorrenza inaffidabili, delle rotture di carico, della disomogeneità prestazionale delle linee, delle complesse procedure amministrative, ecc. sono piuttosto pesanti con una incidenza sul costo finale della distribuzione delle merci del 20% più alta della media europea (dati Confetra).

## **C'è un futuro per il settore?**

Come in altre occasioni abbiamo sostenuto, per recuperare credibilità, serve **una politica di settore** tesa a ottimizzare costi, tempi e qualità del servizio che può essere assicurata solo con finanziamenti e

tariffazione adeguati, parità di condizioni di concorrenza fra gli operatori e maggiore efficienza degli organi di controllo **e una politica di sistema** volta allo sviluppo di servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione.

In estrema sintesi **credibilità, affidabilità e intermodalità** devono essere i concetti portanti di una nuova filosofia tesa al rilancio del ferroviario merci.

Su questi aspetti le novità contenute nelle direttive europee, in particolare nella Direttiva 34/2012 meglio nota come IV pacchetto ferroviario, sono tante.

Alcune delle misure previste dovrebbero ridurre del 20% sia i tempi necessari a una nuova impresa ferroviaria per entrare sul mercato che il costo e la durata della procedura di autorizzazione per il materiale rotabile, con un risparmio complessivo previsto per le imprese dell'ordine di 500 milioni di euro entro il 2025.

Altre propongono, per il miglioramento dell'efficienza operativa, il rafforzamento del ruolo dei gestori dell'infrastruttura per la pianificazione degli investimenti, la gestione quotidiana, la manutenzione e la pianificazione degli orari.

Entro il 10 novembre 2013, poi, dovrebbero essere istituiti i primi 6 corridoi ferroviari merci e altri 3

entro il 10 novembre 2015 (*Regolamento (UE) n. 913/2010*). Inoltre, i principi dell'interconnessione e interoperabilità delle reti, dell'intermodalità e comodalità sono stati ampiamente affermati e sviluppati in molte occasioni così come è stata sottolineata l'esigenza dell'internalizzazione dei costi esterni e dell'applicazione del principio di "chi inquina paga" ed evidenziati gli effetti positivi dell'applicazione delle nuove tecnologie e di sistemi tariffari più equi.

Insomma mentre il quadro delle aspettative delle imprese ferroviarie e del mercato è chiaro appare invece molto confuso e complesso il contesto nel quale le scelte, per il recupero di credibilità e affidabilità dei servizi offerti, devono maturare.

**L'obiettivo non può che essere quello del riequilibrio modale e di servizi ferroviari merci più rispondenti alle esigenze del mercato.**

Il primo problema da affrontare è quindi quello dell'individuazione di concrete **azioni di governance**, per ottimizzare le scarse risorse pubbliche disponibili e mettere a sistema gli sforzi anche finanziari che finora i molteplici attori della filiera della distribuzione dei prodotti hanno compiuto per mantenere in piedi il trasporto merci.

**Da qui l'importanza della presenza dell'Autorità per i Trasporti** le cui competenze spaziano come è noto, dal ruolo di



garante delle condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, alla mobilità delle merci in ambito nazionale, locale e urbano, ai compiti per la definizione dei criteri per la fissazione di tariffe, canoni e pedaggi e degli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento.

MERCINTRENO anche quest'anno intende dare il suo contributo al dibattito nazionale proponendo momenti di riflessione e di discussione su tutti quegli aspetti che maggiormente creano le condizioni per un'offerta di servizi competitivi e di qualità.

Nel convegno di apertura si discuterà delle criticità gestionali e infrastrutturali dell'ultimo miglio, seguirà l'approfondimento del tema delle manovre nei porti e degli obblighi di servizio/compensazioni.

### Obblighi di servizio

In questa sede ci vogliamo soffermare in particolare **sul concetto di obbligo di servizio**. Come è noto, in occasione delle trattative sullo schema di contratto fra Trenitalia e i Ministeri competenti, le associazioni di imprese private che rappresentano circa il 30% dell'offerta di servizi (in treni\*km), hanno contestato l'assegnazione diretta del contratto, rivendicando la messa a gara dei servizi individuati come obblighi.

La base giuridica in vigore fino alla fine del 2012 per il settore merci

definiva gli obblighi di servizio pubblico come "gli obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni" (*Reg. 1191/69, Art. 2*). La nuova base giuridica è costituita dal Reg. 1307/2007 in cui si afferma che "molti servizi di trasporto terrestre di passeggeri che rappresentano una necessità sul piano dell'interesse economico generale non possono essere gestiti secondo una logica meramente commerciale" (*Reg. 1307/2007, Considerando 5*).

Il primo dato di fatto, quindi, è che la base giuridica degli obblighi di servizio, emendata nel 1991 in coincidenza con la prima liberalizzazione delle ferrovie (Dir. 91/440) includeva il settore merci, mentre quella attuale lo esclude. Infatti, "contrariamente al regolamento (CEE) n. 1191/69, nel cui ambito di applicazione ricadono anche i servizi di trasporto di merci, non si reputa opportuno disciplinare, nel presente regolamento, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico in detto specifico settore. Tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento l'organizzazione dei servizi di trasporto di merci dovrebbe quindi rimanere soggetta all'osservanza dei principi generali del trattato" (*Reg. 1307/2007, Considerando 11. Di conseguenza l'Art. 10 prevede la vigenza delle norme preesistenti per tre anni dall'entrata in vigore del nuovo*

*Regolamento).*

## **Obblighi di servizio e Unione Europea**

Potremmo fermarci a questo primo elemento di base: non esistono obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto terrestre di merci; se si vuole intervenire con politiche attive bisogna seguire le regole generali previste dal Trattato dell'Unione Europea.

Questa affermazione, in realtà, è il punto di partenza di un ragionamento che potrebbe seguire un itinerario che proviamo a sintetizzare.

In primo luogo osserviamo che l'Unione Europea, attraverso i propri atti, testimonia l'esistenza di ragioni per intraprendere politiche attive a sostegno del trasporto merci per ferrovia: non solo il Programma Marco Polo, ma anche i numerosi esempi, a livello di Stati Membri o di singole regioni, di specifici regimi di aiuti al trasporto ferroviario e/o al trasporto intermodale terrestre, autorizzati dalla Commissione Europea.

In secondo luogo l'analisi delle soluzioni adottate in Europa ci aiuta, forse, a comprendere che è a causa della struttura del mercato dei servizi di trasporto merci che il concetto di obbligo di servizio non è ritenuto più applicabile.

In questo mercato – che è in realtà un insieme di mercati a seconda delle merci e dei soggetti che vi

operano - i servizi si scambiano tra aziende (soggetti economici che spediscono e soggetti economici che muovono la merce) e consistono in diverse successioni di atti di trasporto tra loro coordinati che vengono confrontate con l'obiettivo di scegliere la soluzione che più si avvicina ai bisogni dei soggetti che spediscono le merci.

Numerose sono le variabili che entrano nella decisione: prezzo, tempestività, affidabilità, qualità, servizi accessori; il "migliore" dosaggio di variabili determina spesso la superiorità (il successo) di una soluzione di trasporto sulle altre.

In un mercato così strutturato, imporre ad un operatore di farsi carico di oneri (obblighi) al di là del proprio interesse commerciale può essere uno strumento per privilegiare una soluzione (o una modalità) di trasporto ma solo se l'operatore ha un peso molto rilevante sul mercato.

È in questo modo che le ferrovie del passato hanno agito come braccio operativo (ma spesso anche come centro di elaborazione) delle politiche di settore.

Ad esempio, la nascita e l'affermazione del trasporto intermodale terrestre nei Paesi forti dell'Europa (Francia, Germania, Italia e anche Svizzera) è nato attraverso un'offerta della vezione ferroviaria a prezzi ben poco remunerativi, i cui effetti sono stati (parzialmente o totalmente) compensati, prima con ripianamento delle perdite a pie'

di lista dei monopolisti ferroviari nazionali, poi con la contabilizzazione dei loro oneri negli obblighi di servizio pubblico e, infine, a seguito della liberalizzazione del 1991, individuando ex-ante specifici servizi da compensare attraverso appositi contratti di servizio.

Il passaggio, anche nel settore ferroviario, ad un mercato basato sul libero accesso alla rete e sulla competizione tra diverse imprese fa perdere di efficacia l'utilizzo dell'operatore dominante come strumento di politica di trasporto. In particolare, nella situazione italiana, da un lato l'operatore è sempre meno dominante (la quota di mercato degli operatori diversi da Trenitalia supera il 30% e, cosa più importante, questo avviene sui segmenti di clientela più redditizi).

Dall'altro lato l'imposizione di un onere di servizio ad un'impresa in fase di ristrutturazione del proprio business rischia di alterare seriamente questo processo, indirizzandolo su piste non sostenibili nel medio periodo, vanificando anche l'obiettivo di sistema che si vuole raggiungere.

In altri Paesi europei, dove politiche attive a favore del trasporto ferroviario vengono adottate, si sono seguite strade diverse dal finanziamento diretto dell'operatore dominante, sia consentendo l'accesso ai finanziamenti ad una più vasta classe di operatori (Mto, imprese ferroviarie, terminalisti,

ecc.), sia ampliando la gamma delle fattispecie incentivabili, superando in tal modo le riserve della tecnostuttura comunitaria sulle distorsioni del mercato provocate dagli incentivi.

Inoltre, la scala temporale dei sistemi di incentivazione è di durata predefinita (il programma Marco Polo finanzia progetti triennali, i regimi di aiuto approvati operano su scala da tre a cinque anni) e i programmi sono soggetti a monitoraggio e valutazione dei risultati.

In effetti la componente intermodale delle soluzioni di trasporto nel settore merci è spesso prevalente: la merce ha quasi sempre un primo e ultimo miglio terrestre a cui si sommano grandi distanze coperte da altri vettori (nave, treno, aereo).

### **Dagli incentivi diretti agli incentivi sui fattori**

Tuttavia, in alternativa agli incentivi diretti per gli operatori dei servizi intermodali, può anche essere percorsa la via degli incentivi sui fattori, intervenendo ad esempio sul costo di utilizzo della rete. È la strada praticata in Italia a favore del solo trasporto stradale: la spina dorsale autostradale del sud (la Salerno-Reggio Calabria) è esente da pedaggio e sul resto dei percorsi gli autotrasportatori godono di rimborsi su quota parte dei pedaggi versati, fino all'esaurimento degli stanziamenti che si riesce a spuntare anno dopo anno.

Emerge un quadro paradossale:

mentre cala il sipario normativo sul finanziamento di un "servizio universale ferroviario" fornito da un unico operatore, permane l'ombrello normativo solo nazionale (non c'è base giuridica comunitaria) a favore della modalità stradale.

Per concludere su questo punto, vale la pena di ricordare che, in Italia, il finanziamento all'intermodalità è stata la via intrapresa con il regime di aiuti al trasporto combinato terrestre, operativo tra il 2004 e il 2007 (Art. 38, commi 5, 6 e 7 della legge 166/2002), da cui ha tratto ispirazione il sistema di finanziamento dell'intermodale marittimo (autostrade del mare).

Anche a livello regionale alcune esperienze ne hanno mutuato l'impianto (da ultima l'Emilia Romagna) e hanno dimostrato una certa vitalità. Purtroppo il taglio drastico della spesa pubblica nazionale non ha consentito un sereno bilancio di queste esperienze, che sarebbero, al contrario, di grande utilità per ripensare una modalità di intervento quanto mai necessaria.

---

Nella seconda giornata invece si ritorna su due tematiche in continua evoluzione: l'accesso liberalizzato alle infrastrutture e la situazione dei principali corridoi merci, con particolare riferimento ai tre che interessano il nostro Paese.

## I corridoi ferroviari merci

Con riferimento ai **corridoi** riteniamo opportuno ribadire quanto si sostiene già nella prima edizione di MERCINTRENO, ove fu evidenziato che **la ferrovia**, per sua natura, non può essere autosufficiente (al contrario della strada che raggiunge ogni punto), e **può avere un ruolo solo nell'intermodalità**. In tal senso, l'intermodalità, nella programmazione e nella gestione dei servizi, *ma soprattutto negli investimenti per lo sviluppo infrastrutturale e tecnologico del sistema di trasporto diventa il presupposto per un sistema efficiente*.

Si disse anche che l'obiettivo era conseguibile non solo grazie ad infrastrutture di linea ad alta capacità, con prestazioni omogenee e senza colli di bottiglia, ma anche grazie alla realizzazione di un sistema di interporti e centri intermodali a servizio delle catene logistiche connesse al trasferimento delle merci dalla produzione al consumo. Solo così il nostro Paese poteva concretamente prefigurarsi quale piattaforma logistica del Mediterraneo.

*"Pianificare in ottica di rete intermodale, con percorsi principali su ferrovia, punti di scambio ubicati in modo ottimale, percorsi iniziali e finali su strada: finora è stata un'opportunità, oggi diventa una necessità in una situazione con scarse risorse e con il vincolo di rendere compatibili reti intermodali"*

*sovrapposte (merci, passeggeri medio/lungo percorso e trasporto locale) sulla medesima infrastruttura ferroviaria”.*

**La conoscenza della realtà e delle problematiche è in uno stato decisamente avanzato.**

Oggi, a distanza di cinque anni, possiamo affermare che la conoscenza della realtà e delle problematiche è in uno stato decisamente avanzato. Su iniziativa della Comunità, con azioni intraprese dai Governi, con una sinergia attiva dei Gestori delle Infrastrutture e con la fattiva collaborazione delle Imprese Ferroviarie, sono stati individuati gli ambiti sui quali intervenire, definendo i principali corridoi merci su scala europea, tre dei quali interessano il nostro Paese completamente sia in senso longitudinale che trasversale.

L’obiettivo di realizzare una rete ferroviaria interoperabile, come sopra si accennava, con un unico sistema europeo di segnalamento e sicurezza è ormai comune e consolidato, sono state emanate specifiche direttive, sono stati sottoscritti memorandum di attuazione impegnativi per i firmatari, sono stati deliberati finanziamenti, sono state definite pianificazioni e tempistiche, e i programmi sono in fase attuativa, con significative realizzazioni già operative che vedono il nostro Paese senza dubbio all’avanguardia.

É oggetto di specifici progetti il miglioramento delle prestazioni

dell’infrastruttura che rendono competitivo il trasporto intermodale (non solo ferroviario) sui corridoi, per aumentare la potenzialità dell’infrastruttura, la capacità di carico di ciascun treno, la qualità del trasporto, e che quindi ne condizionano i tempi di resa e il costo. L’attuale disomogeneità delle prestazioni su itinerari completi ostacola non poco la competitività del sistema intermodale: il raggiungimento di una sostanziale omogeneità prestazionale sull’intero percorso, anche a livello sovranazionale, rappresenta quindi un ulteriore obiettivo e un fattore di successo.

Obiettivo prioritario è la riduzione del tempo di resa della merce, conseguenza non tanto del tempo di percorrenza nel percorso ferroviario (che sulle relazioni principali è determinato, vale la pena di sottolineare, più dalla velocità dei mezzi che da quella della linea), quanto del tempo di permanenza nei terminal o nei porti necessario all’interscambio modale. L’ubicazione ottimale del terminal, la sua dotazione infrastrutturale, la sua organizzazione industriale, sono temi ormai ben focalizzati. Similmente sono state messe a fuoco le problematiche all’interno dei porti e quelle del loro collegamento efficiente con le linee ferroviarie.

É utile ribadire che il trasporto ferroviario è tanto più sostenibile e competitivo in termini di costo unitario di trasporto della merce (€/UT) quanto maggiore ne è la

quantità che il treno è in grado di trasportare; questa dipende, oltre che dal numero dei carri, dalla possibilità di caricarli quanto più possibile e con le maggiori dimensioni possibili (importante per i trasporti combinati).

Fondamentale è il ruolo dell'infrastruttura, con specifici indicatori di carattere fisico-strutturale che condizionano la sostenibilità del trasporto: il grado di prestazione (determina il peso complessivo dei carri rimorchiabili, e quindi il loro numero), il modulo (che influisce sulla lunghezza massima del treno, e quindi anch'esso sul numero di carri rimorchiabili), il peso assiale (che condiziona il carico massimo di ciascun carro) e la sagoma (che condiziona l'ingombro trasversale compatibile con le gallerie e gli ostacoli laterali).

### **Le idee e i progetti ci sono ma...**

Quindi le idee e i progetti ci sono, ma c'è da rendere concreta la strategia di rilancio della infrastruttura nazionale, che, in sintesi, deve essere mirata a:

- individuare gli itinerari merci atti a collegare i principali terminali, porti, smistamenti fra di loro e con i transiti internazionali;
- adeguarne, ove necessario, la capacità e realizzare prestazioni omogenee senza discontinuità su percorsi a valenza commerciale;
- specializzare percorsi dedicati alle merci, come i nuovi "passanti ferroviari merci" (cd "gronde") per aggirare le aree urbane superando i conflitti con il trasporto locale e con i nuovi treni veloci;
- incentivare un sistema intermodale che vede fra i protagonisti la ferrovia rispetto al concorrente sistema unimodale "tuttostrada".

### **Ringraziamenti**

**Si ringraziano tutti coloro che con la loro adesione hanno consentito lo svolgimento dell'edizione 2013 di MERCINTRENO.**

**Un ringraziamento particolare va a Fabio Croccolo, Sergio De Lazzari, Franco Marzioli e Giuseppe Rizzi per il loro prezioso contributo all'individuazione dei temi affrontati e all'organizzazione del forum.**



## Patrocini istituzionali

---



E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE



con il Patrocinio della Rappresentanza  
in Italia della Commissione europea



SAPIENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA



LEGAMBIENTE

## Media Partners

---



TRASPORTANDO

L'innovazione nel trasporto pubblico e nella mobilità sostenibile  
**mobilityLab**  
[www.mobilitylab.it](http://www.mobilitylab.it)

Organizza:   
**federMobilità**

Segreteria organizzativa

tel. 06 42916952 / 3493191165

mail: [federmobilita@federmobilita.it](mailto:federmobilita@federmobilita.it)

ufficiostampa@federmobilita.it

web: [www.federmobilita.it](http://www.federmobilita.it) - [www.mercintreno.it](http://www.mercintreno.it)