Il «Polo della Logistica e del Trasporto Merci» del Gruppo FS

Incontro con le OOSS

Roma, 8 e 18 Maggio 2015

Contesto di riferimento

Il Rilancio del «business» merci

Cosa è necessario fare per raggiungere gli obiettivi del Piano

Turnaround di NewCo Cargo

Ulteriori azioni a supporto dello sviluppo del «Polo»

Il «business» delle merci nel Gruppo FS

Nel percorso per la realizzazione del Piano d'impresa che il Gruppo FS ha avviato, il «business» delle merci rappresenta la principale criticità in quanto è l'unico strutturalmente in perdita e si prevede che anche nel 2015 questo «business» penalizzerà le *performance* del Gruppo FS, «deteriorando» il risultato netto consolidato.

D'altra parte però, il «business» delle merci, non può essere considerato marginale in quanto con:

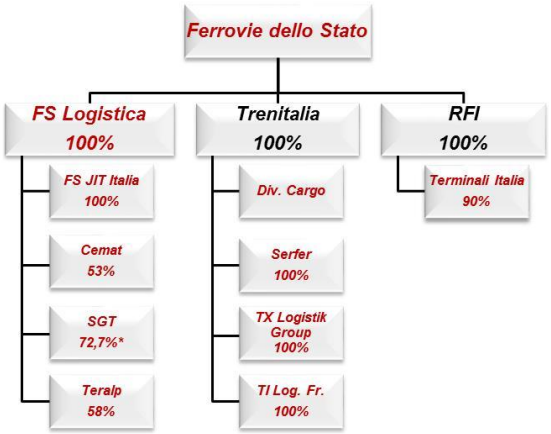
- **Ricavi consolidati 2014: 1,1 Miliardi di €;**
- **Dipendenti diretti 2014: 5.700 unità;**

costituisce circa 1/7 del fatturato e quasi il 10% dell'organico totale del Gruppo FS.

Il «business» delle merci nel Gruppo FS

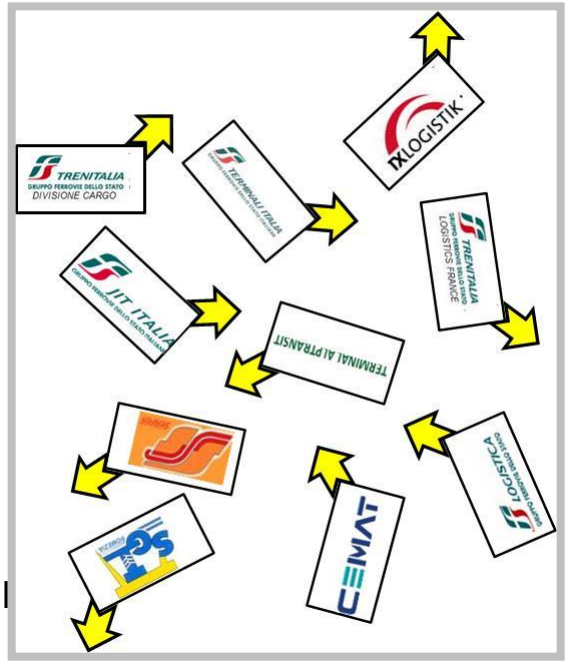
Il Gruppo FS sta operando in questo «business» con un'articolazione societaria piuttosto complessa:

- 10 Società;
- controllate da 3 Società;
- che riportano alla Capogruppo;



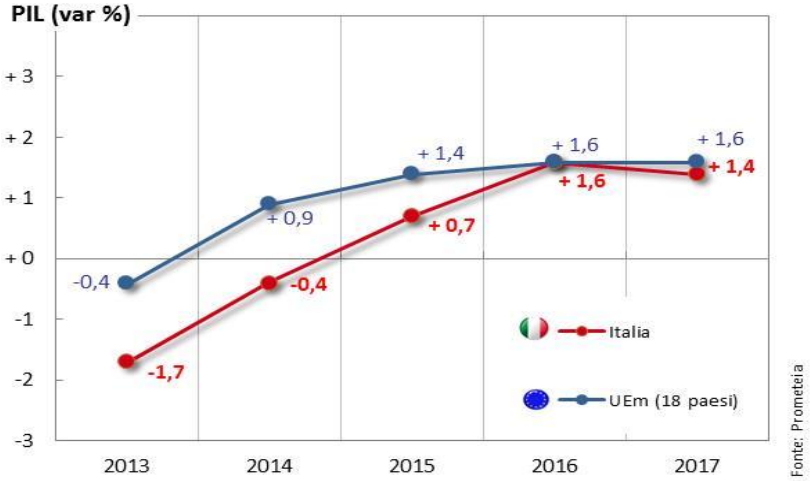
e con un posizionamento di mercato che risulta:

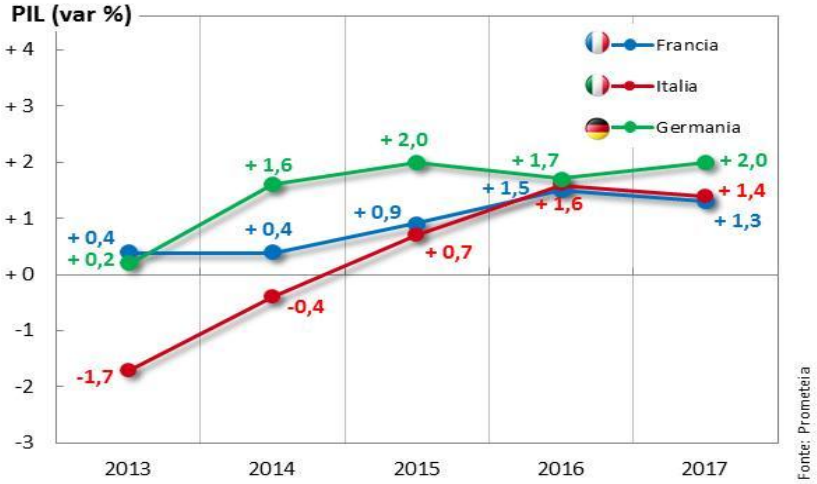
- CONCENTRATO SUL RAIL;
- ITALIA-CENTRICO;
- POCO COORDINATO & SINERGICO:
  - ✓ASSENZA DI STRATEGIA COMUNE E CONDIVISA;
  - ✓SOVRAPPOSIZIONI E «GAP»;
  - ✓LIMITATE SINERGIE ED ECONOMIE DI SCALA/SCOPO.
- SECONDARIO NEL MERCATO DEL TRASPORTO MERCI IN EUROPA.



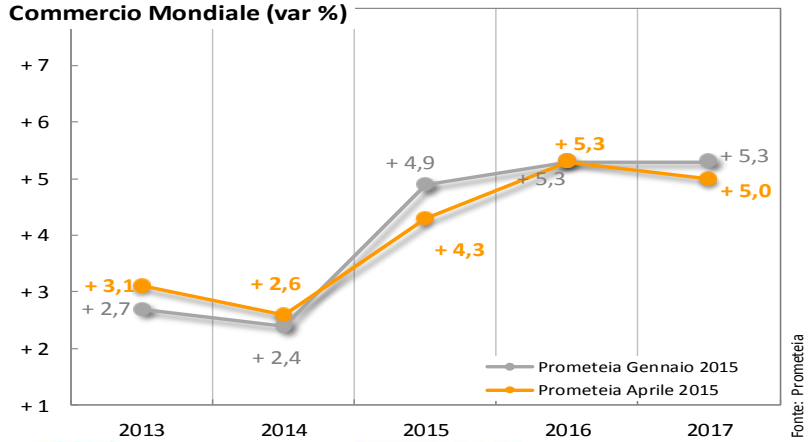
Il Contesto Macroeconomico

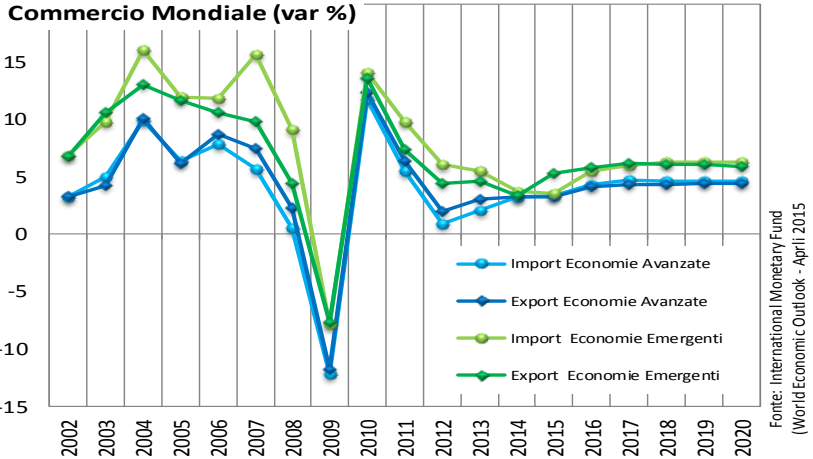
➢ Evoluzione del PIL





➢ Evoluzione del Commercio Mondiale



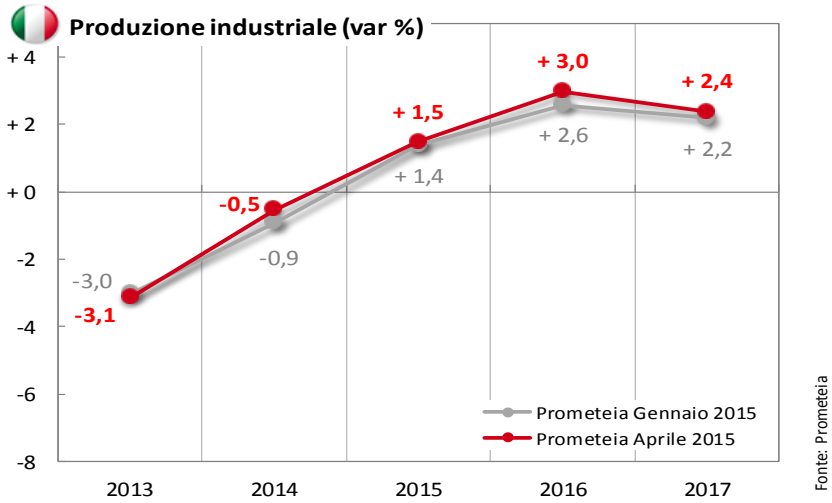


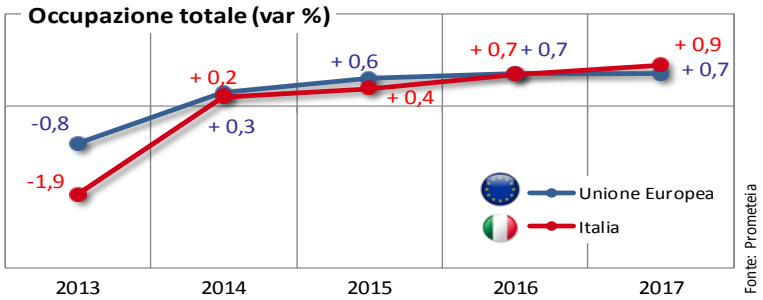
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE CON EXPO MILANO 2015

Documento riservato non riproducibile

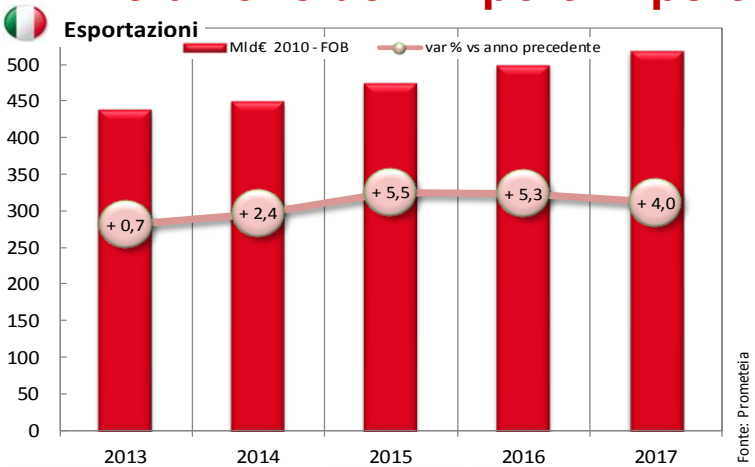
Il Contesto Macroeconomico

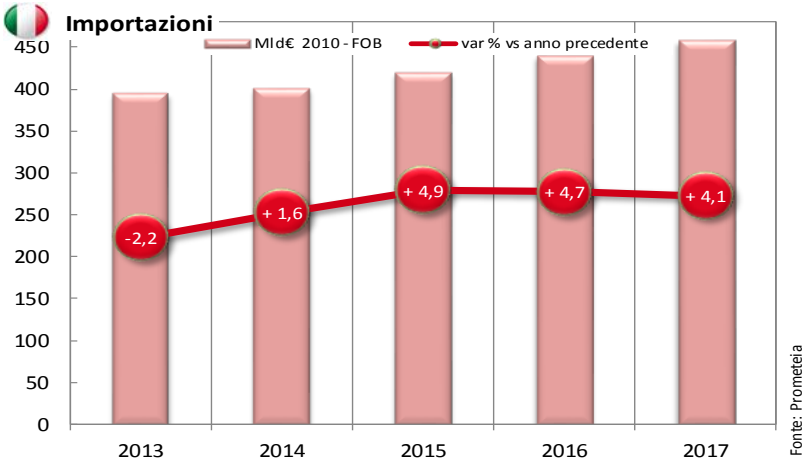
➢ Evoluzione della Produzione Industriale e dell'Occupazione in Italia





➢ Evoluzione dell'Import-Export italiano

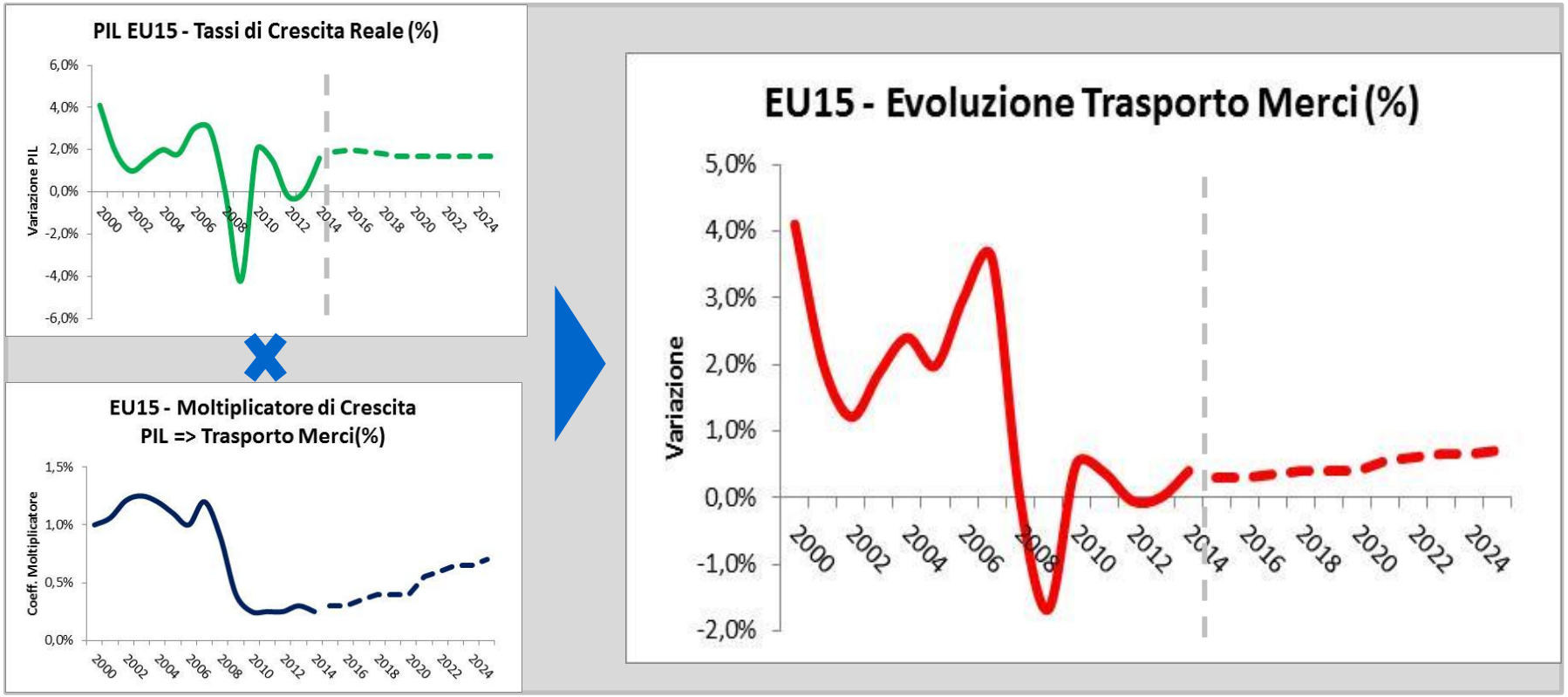




Evoluzione del mercato del trasporto merci in Europa

Dopo la forte crescita registrata tra il 1995 ed il 2008 e la decisa contrazione indotta dalla recente crisi economica, il mercato europeo del trasporto merci presenterà nei prossimi anni dei tassi di crescita piuttosto contenuti (1% di CAGR).

Evoluzione del trasporto merci (tkm) in Europa (EU 15, periodo 2000-2024)

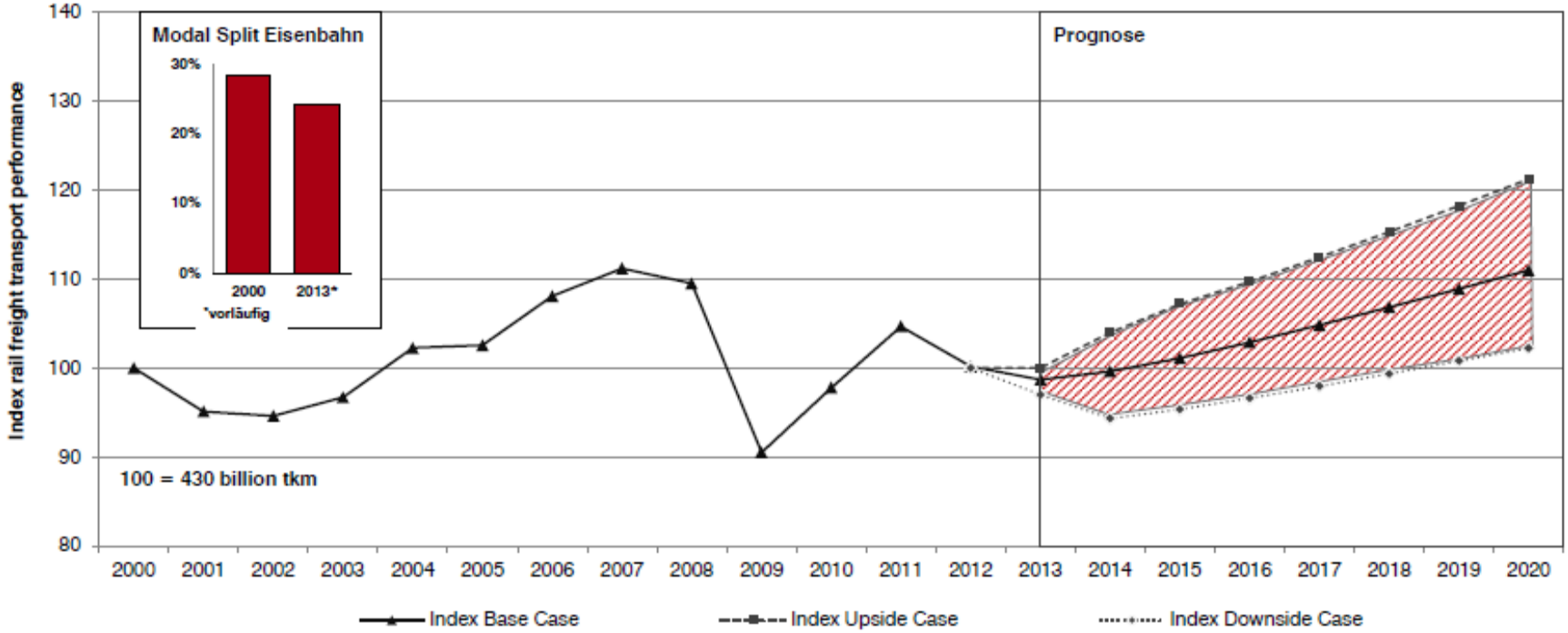


Fonte Eurostat, OECD, Mc Kinsey & Co.

Evoluzione del mercato del trasporto ferroviario merci in Europa

Tuttavia, nei prossimi 5 anni il mercato europeo del trasporto merci su ferrovia è previsto crescere con un CAGR che oscilla tra lo 0,5% ed il 5% (in relazione ai diversi assi di traffico considerati ed all'evoluzione che avranno il prezzo del gasolio, gli sviluppi tecnologici e le politiche adottate dai vari Paesi per «internalizzare» i costi esterni del trasporto e per tutelare l'ambiente).

Development of rail freight performance in Europe 2000-2012 and forecast until 2020 [Index 2000 = 100]



L’impegno del Gruppo FS nel «business» delle merci

Affrontare e risolvere le criticità descritte è l’unica alternativa all’abbandono definitivo di questo «business». Per questo il Gruppo FS ha invece deciso di avviare un **«percorso» di rilancio** di questa attività che - in un lasso di tempo ragionevolmente breve - dovrà **portare il Gruppo a raggiungere**, anche nel «business» delle merci, **una condizione strutturale di redditività e di creazione di valore**.

Contesto di riferimento

Il Rilancio del «business» merci

Cosa è necessario fare per raggiungere gli obiettivi del Piano

Turnaround di NewCo Cargo

Ulteriori azioni a supporto dello sviluppo del «Polo»

Documento riservato non riproducibile

Il rilancio del «business» delle merci

La prima fase di questo «percorso» di rilancio del «business» delle merci è stata completata. Sono stati raggiunti 4 principali obiettivi:

1) **Definiti la nuova «vision», il «business model» e la strategia con cui il Gruppo FS opererà nel mercato europeo del trasporto merci e della logistica.**

2) **Individuati gli obiettivi economico-finanziari che il Gruppo FS intende raggiungere in questo settore di attività.**

3) **Identificato l'assetto organizzativo che permetta al Gruppo FS di attuare la strategia prescelta.**

4) **Predisposto il Piano Industriale 2015-2020 che indica la «road map» per raggiungere gli obiettivi economico-finanziari attesi.**

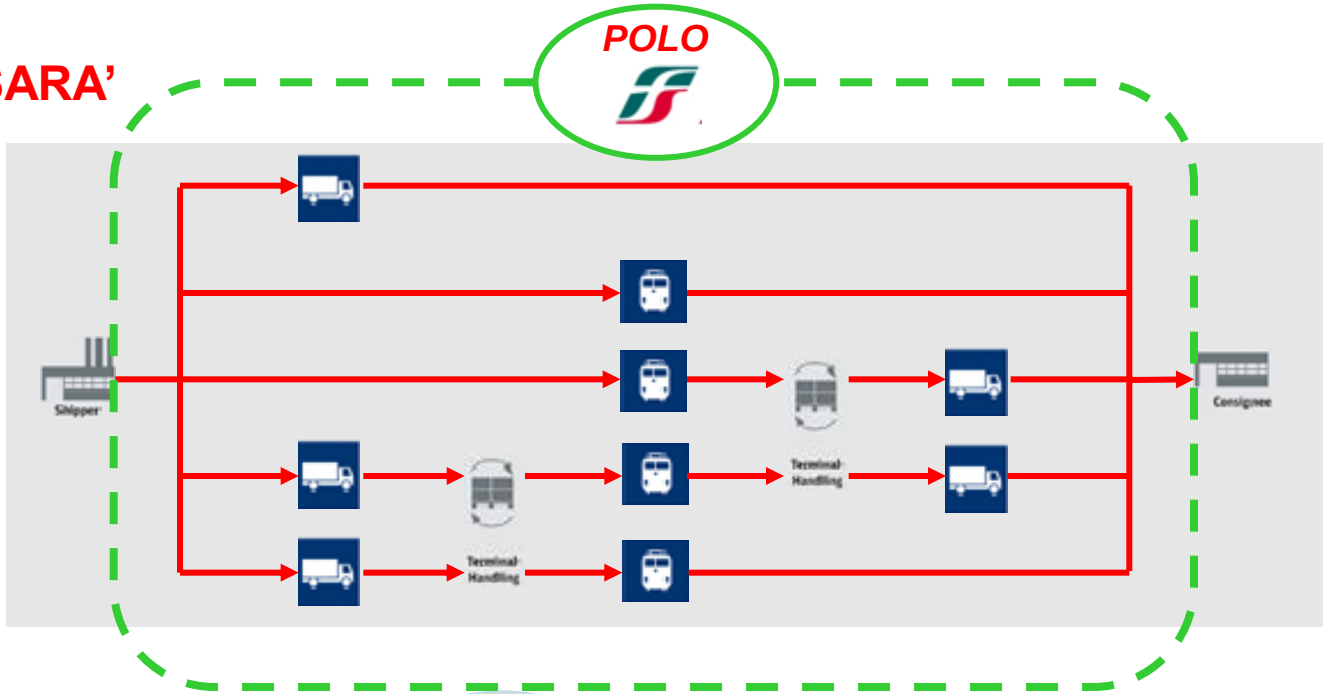
La nuova «vision»

Attraverso un progressivo processo di ristrutturazione, coordinamento, controllo, specializzazione ed integrazione delle diverse Società del Gruppo FS oggi attive nel mercato del trasporto merci e della logistica, creare un «Polo Dedicato» che consenta al Gruppo FS di avere un ruolo di rilievo in questo mercato, ottenendo risultati che permettano al «Polo» stesso di autosostenersi, sia economicamente che finanziariamente, di ammodernarsi e di svilupparsi progressivamente.

Il «business model»

Il «Polo del trasporto merci e della logistica» del Gruppo FS si concentrerà sullo sviluppo di soluzioni integrate di trasporto merci & logistica, facendo leva sulla modalità ferroviaria («Rail Based Transport and Logistics Solutions»)

- **COME SARA'**



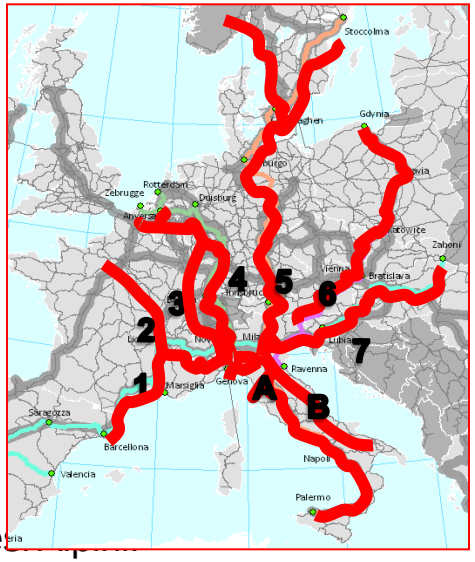
- **COME E'**

Documento ri... non riproducibile

Il «business model»

Inoltre, il «Polo» si focalizzerà su alcuni **corridoi prioritari:**

- 7 corridoi transalpini da/per l'Italia;
- 2 corridoi nazionali (Dorsale Adriatica e Dorsale Tirrenica);
- i collegamenti da/per i principali porti.



In particolare, i corridoi transalpini da/per l'Italia:

✓ sono un importante mercato per il trasporto ferroviario di merci (87Md Ton*Km);

✓ presentano significative potenzialità per lo sviluppo del trasporto merci su ferro:

- Indirizzi politici a favore della ferrovia per il trasporto delle merci dei Paesi [illegible]
- Importanti miglioramenti delle infrastrutture ferroviarie attesi nei prossimi anni.
- Rilevanza della quota di trasporti merci oggi effettuati su strada e che possono essere trasferiti alla ferrovia (a carico completo, bilanciati e con percorrenze >800 km).

Su questi corridoi prioritari il «Polo» dovrà puntare ad essere il leader di mercato.

Tuttavia, facendo leva sul know-how del Gruppo TXL e pur sapendo di non poter qui aspirare a diventare leader, il «Polo» offrirà anche servizi sui corridoi Est-Ovest, interno Germania e tra Germania e Scandinavia, al fine avere un posizionamento sempre più su «scala Europea».

La nuova strategia

Il «Polo» dovrà perciò riuscire a:

- offrire ai clienti un'ampia gamma di servizi ferroviari di trasporto merci (sia trasporto combinato che convenzionale a treni completi) alle migliori condizioni di mercato (servizio e prezzo);

- raggiungere i massimi livelli di competitività (costo e servizio):
  - ✓nella trazione ferroviaria, sugli assi in cui si deciderà di operare direttamente;
  - ✓nella messa a disposizione di locomotori e carri;
  - ✓nella produzione di servizi terminalistici;

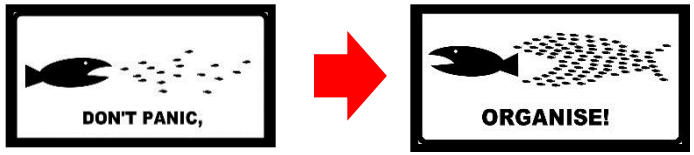
- abbinare oculatamente politiche «make» con politiche «buy» (necessarie per colmare i «gap» di posizionamento) nel reperimento dei fattori della produzione;

- attuare partnership e collaborazioni selettive, se funzionali al raggiungimento dell'obiettivo principale.

La nuova strategia

In questo modo il Gruppo FS dovrebbe riuscire a:

- cogliere le opportunità di uno dei segmenti più remunerativi ed importanti del mercato;
- far leva sui punti di forza delle sue Società, risolvendo i «gap» che le affliggono;
- aggredire i competitor su un segmento in cui oggi non sono particolarmente forti;



ottenendo dei risultati che gli permettano di autosostenersi, ammodernarsi e svilupparsi progressivamente.

Gli obiettivi da raggiungere

Un'efficace attuazione della strategia individuata dovrebbe consentire al Gruppo FS di «rilanciarsi» anche nel «business» delle merci.

Tuttavia, il «percorso di rilancio» si presenta particolarmente complesso ed è, pertanto, opportuno suddividerlo in due fasi distinte:

- **FASE 1 - Risanamento (2015-2018)**: in questa fase gli obiettivi che il «Polo» dovrà perseguire saranno dapprima il raggiungimento del break-even operativo e, subito dopo, dell'equilibrio economico e finanziario.

- **FASE 2 - Sviluppo (2019-2020):** in questa fase l'obiettivo che il «Polo» dovrà perseguire è il raggiungimento di una condizione di strutturale creazione di valore (ROI > 7%).

Break-Even Operativo nel 2017 e Risultato Netto positivo dal 2018, pur in presenza di un significativo piano investimenti

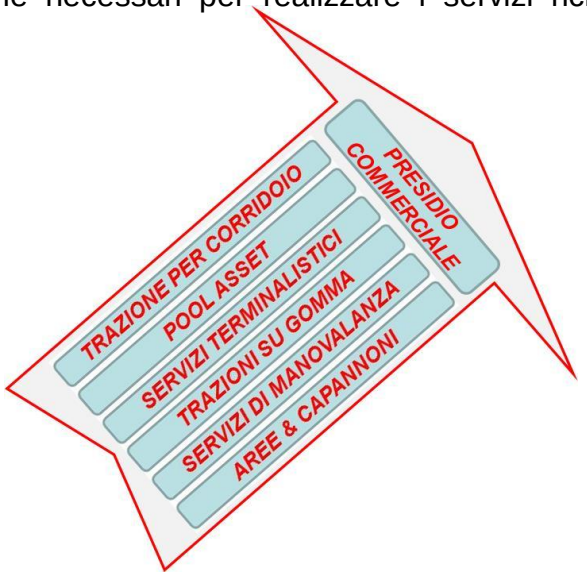
Documento riservato non riproducibile

Il nuovo assetto organizzativo

Per rendere più efficace l'assetto organizzativo, si è deciso di accorpare tutte le Società del Gruppo FS che operano nel «business» delle merci in una sub-holding.

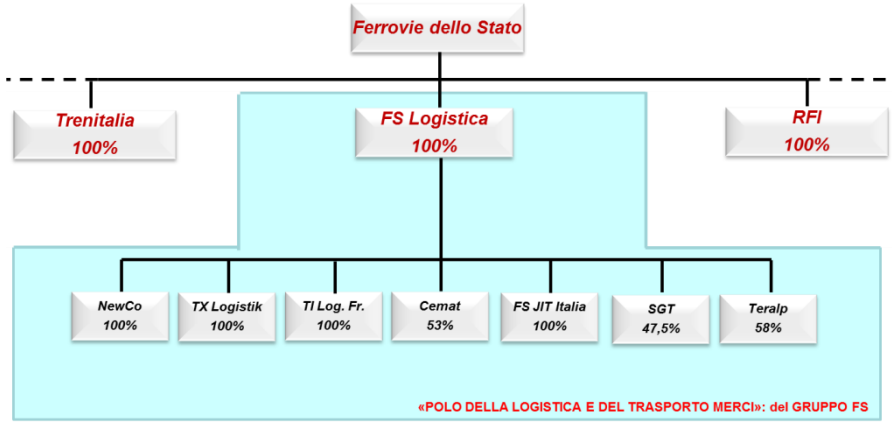
«Polo della Logistica e del Trasporto Merci»: ASSETTO FUNZIONALE

- integrare le competenze commerciali delle Società, garantendo la gestione unitaria del portafoglio clienti (seppur con approccio «multi brand»).
- creare dei "competence centers" intersocietari, specializzati nella produzione/approvvigionamento dei fattori della produzione necessari per realizzare i servizi richiesti dai clienti.



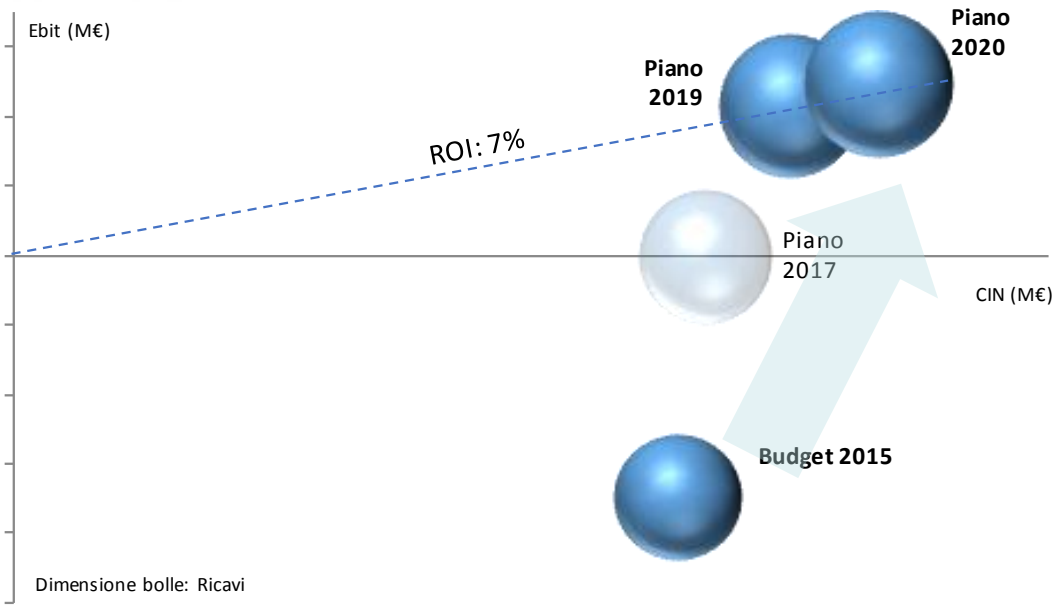
«Polo della Logistica e del Trasporto Merci»: ASSETTO SOCIETARIO

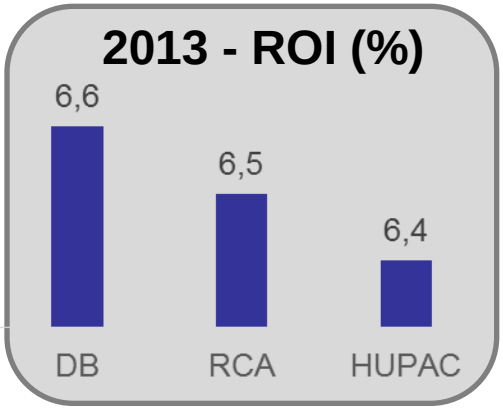
- creare la sub-holding delle merci in FS Logistica;
- gestire l'unitarietà del «Polo» attraverso meccanismi organizzativi di coordinamento, collaborazione e controllo delle diverse entità giuridiche coinvolte.



SI VINCE TUTTI INSIEME ⇔ SI VIENE VALUTATI SULL'INSIEME

Il Piano Industriale 2015-2020 del «Polo»





Il Piano Industriale 2015-2020 del «Polo» in sintesi:

- **Ricavi: in aumento del 37% (CAGR: 6,5%) vs 2014.**
- **EBITDA: sempre positivo.**
- **EBIT: break-even nel 2017.**
- **Risultato Netto: positivo dal 2018.**
- **Investimenti complessivi: 573 Mil€.**
- **R.O.I.: >7% dal 2019.**

Contesto di riferimento

Il Rilancio del «business» merci

Cosa è necessario fare per raggiungere gli obiettivi del Piano

Turnaround di NewCo Cargo

Ulteriori azioni a supporto dello sviluppo del «Polo»

Documento riservato non riproducibile

Serve un cambio di mentalità…

Affinché il «Polo» possa raggiungere la condizione strutturale di creazione di valore serve un radicale cambiamento di approccio. Bisogna rimettere in discussione «tutte le regole del gioco»:

a) Individuare e perseguire le sinergie/opportunità derivanti dal far operare le diverse Società del Gruppo FS in modo coordinato ⇨ *ESSENZA del «Polo».*

- Tali opportunità possono essere ricondotte alle seguenti 3 macro-categorie:

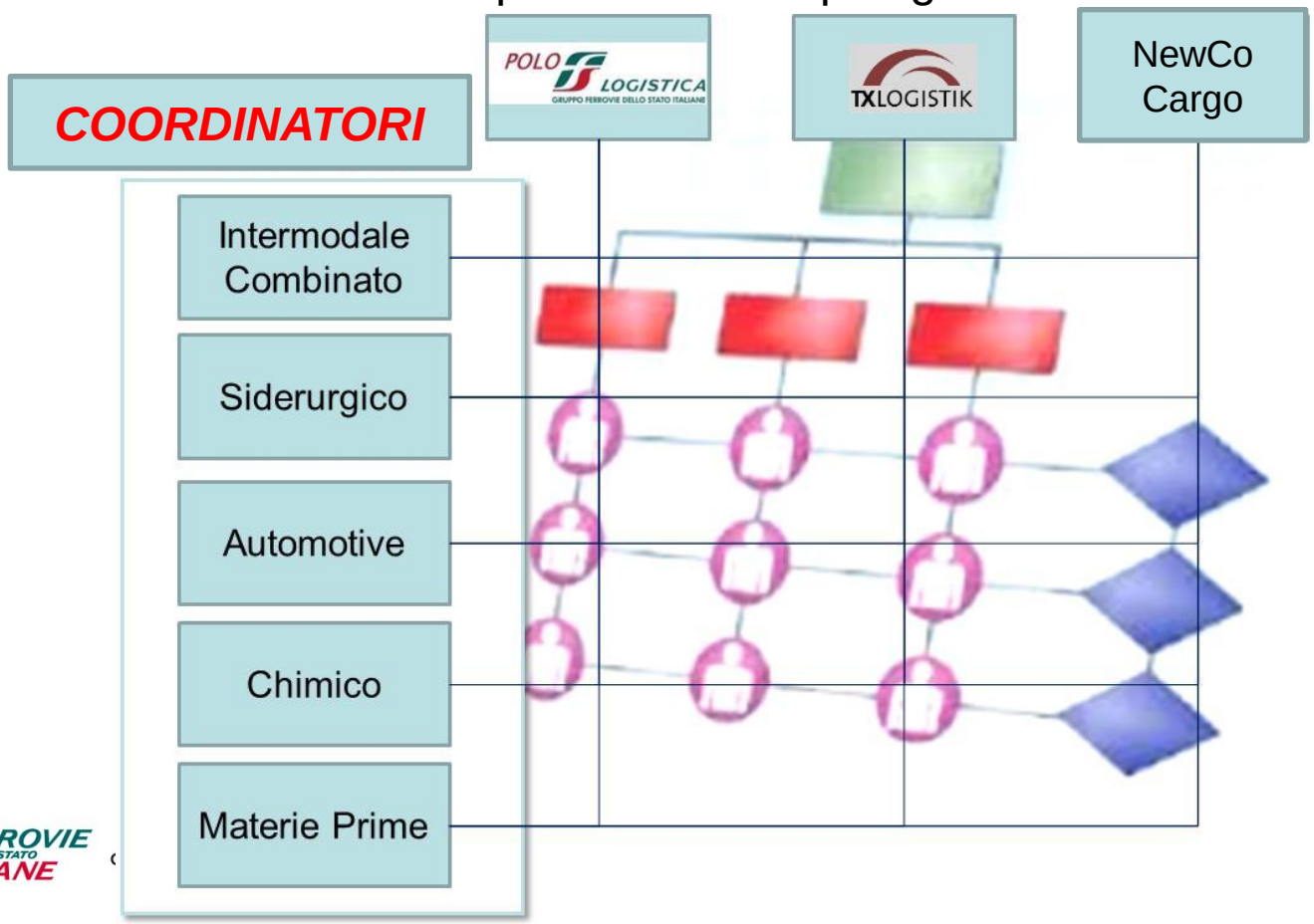
b) Affrontare le emergenze ⇨ *Condizione NECESSARIA per costituire il «Polo».*

- Turnaround di NewCo Cargo, soprattutto con la perdita del CdS merci.

Documento riservato non riproducibile

Sinergie Commerciali

E' prima di tutto necessario aggredire lo «sfilacciamento» commerciale che caratterizza oggi le Società che costituiranno il «Polo». Nel rispetto della missione di ogni singola realtà societaria si attuerà un processo di progressiva integrazione commerciale tra le società del «Polo», introducendo un «Coordinamento Commerciale a livello di Polo» per le diverse tipologie di servizi offerti.



Sinergie Commerciali

Il Coordinatore Commerciale di Filiera avrà il compito di coordinare le strutture commerciali delle società del «Polo» per raggiungere 3 obiettivi principali:

- **orientare gli sviluppi del business** verso la società del «Polo» in grado di massimizzare i risultati per il «Polo» nel medio termine ed evitando sovrapposizioni commerciali già in fase d'offerta;
- esaminare i servizi offerti ed **individuare le possibili sinergie realizzabili** attraverso l'applicazione del nuovo «business model» e perseguendo l'interesse complessivo del «Polo»;
- **allargare l'offerta commerciale**, integrando i servizi a monte o a valle della trazione ferroviaria in relazione alle opportunità offerte dalle varie società del «Polo».

Il Coordinatore Commerciale di Filiera, per non appesantire la struttura organizzativa del «Polo», sarà scelto tra i manager commerciali del «Polo» e gestirà una doppia responsabilità.

Sinergie Commerciali

Esempi di sinergie che potrebbero scaturire da approccio commerciale ed operativo più integrato tra le società del «Polo» sono:

Filiera: Trasporto Combinato

Società Coinvolte: TXL e CEMAT

- interconnessione del network intermodale marittimo di Cemat in Italia con il network internazionale di TXL;
- interconnessione del network intermodale terrestre di Cemat in Italia con il network internazionale di TXL;
- sviluppo congiunto delle relazioni Verona-Taulov e Verona-Padborg;
- strategia integrata a livello di «Polo» per lo sviluppo dei traffici transalpini da/per l'Italia via Svizzera a seguito dell'apertura dei tunnel del Gottardo e del Ceneri.

Internalizzazione dei Fattori della Produzione

Attualmente, CEMAT, TI Cargo e TXL per poter servire i propri clienti acquistano molti servizi di trazione ferroviaria da IF extra-Polo.

Tali servizi costituiscono un'importante opportunità di internalizzazione per il «Polo» (soprattutto sui corridoi via Svizzera e Francia) che, se colta efficacemente potrebbe generare significative sinergie operative ed un rafforzamento del posizionamento competitivo del «Polo» stesso.

Nel 2014, i servizi di trazione ferroviaria prodotti da IF extra-Polo ed acquisiti dalle Società del «Polo» sono stati pagati **252 M€** e così ripartiti:

- **CEMAT** (con partner)**: 175 M€**, di cui:
  - **118 M€ dal Gruppo DB** (di cui 51 M€ prodotti da RTC/Lokomotion);
  - **57 M€ da altre IF** (SNCF, SBB, BLS, Crossrail, …).
- **TI Cargo: 65 M€**.
- **TXL: 12 M€**.

Obiettivo del «Polo»

Trasportiamo noi i nostri clienti!!!

252M€/15 €/T*Km = 16,8 MT*Km ⇨ 1,2 volte la produzione di TXL nel 2014!!!

Internalizzazione dei Fattori della Produzione

- **Focus Locomotive**:

  - **NewCo Cargo**: flotta con elevata età media ed alti tassi di indisponibilità.
    Il Piano 2015-2020 prevede:
    - la progressiva **dismissione** di alcune tipologie di locomotive, **specializzando il parco**;
    - **il noleggio di 30 locomotive interoperabili** e l'**acquisto di 30 locomotive** per servizi in Italia.

  - **TXL:** flotta prevalentemente a noleggio.

    Il Piano 2015-2020 prevede il potenziamento della flotta **noleggiando ulteriori 23 locomotive interoperabili**.

Pertanto, nell'orizzonte di Piano il «Polo» potenzierà la propria flotta locomotive di 83 unità, di cui 53 saranno interoperabili.

Internalizzazione dei Fattori della Produzione

Disponendo di circa 15.000 carri di proprietà e noleggiando circa 2.000 carri, il «Polo» ha anche la possibilità di internalizzare maggiormente la risorsa carro.

Il livello di internalizzazione perseguibile dipenderà dal grado di «sovrapponibilità» tecnica tra carri noleggiati e carri di proprietà e dalla capacità che il «Polo» avrà di rendere disponibili a costi competitivi i carri di proprietà.

Esempi:

Carri ribassati

- NewCo Cargo prevede di noleggiare 100 Multifret da CEMAT che li ha inutilizzati (anziché da terzi).

Carri pianali 60 piedi

- CEMAT prevede di noleggiare 150 carri da NewCo Cargo che li ha inutilizzati (anziché da terzi).

Internalizzazione

Internalizzazione dei Fattori della Produzione

- **Carri**:

Nell'orizzonte di Piano:

- ✓ la flotta di **pianali speciali** per il TC verrà potenziata di 334 unità (+4,3%) **e** passerà dagli attuali 7.765 carri, di cui il 23 % noleggiati (in prevalenza bi-moduli), a 8.099 carri, di cui il 32% noleggiati.
- ✓ la flotta di carri per il TC di «**semirimorchi**» (di tipo Tasca 3 T3000/TWIN) aumenterà di 680 carri (+104%), di questi 405 carri saranno noleggiati e 275 saranno acquistati.
- ✓ La flotta di carri di proprietà per il trasporto convenzionale (di NewCo Cargo) verrà invece ridotta di circa 8.000 unità coerentemente con la flessione della domanda che, negli ultimi anni, ha caratterizzato questa tipologia di carro.

Contesto di riferimento

Il Rilancio del «business» merci

Cosa è necessario fare per raggiungere gli obiettivi del Piano

Turnaround di NewCo Cargo

Ulteriori azioni a supporto dello sviluppo del «Polo»

Turnaround NewCo Cargo

La **CONDIZIONE NECESSARIA** per poter attuare il «Polo della Logistica e del Trasporto Merci» del Gruppo FS consiste nel completare il «Turnaround» di NewCo Cargo (Risanamento & Rilancio).

Turnaround NewCo Cargo

Nel 2014 la Divisione Cargo di Trenitalia, pur facendo un significativo passo avanti nella direzione del risanamento, ha fatto registrare ancora perdite significative (66 Mil€ al lordo della svalutazione).

Dati in Mil€	2012	2013	2014*
RICAVI	666	637	632
EBITDA	-21	12	25
EBIT	-95	-56	-40
Ris. Netto	-127	-82	-66

*Non comprende la svalutazione Bilancio 2014

Nel 2015, la perdita del Contratto di Servizi merci determinerà un significativo passo indietro nel percorso di risanamento, facendo registrare una previsione di Risultato di -109 Mil€.

E' evidente che senza una NewCo Cargo risanata non potrà esistere il «Polo»!!!

Turnaround NewCo Cargo

Partendo dalla situazione 2015 (Budget), il «Turnaround» di NewCo Cargo si esplicita negli obiettivi del Piano Industriale 2015-2020 sviluppato in «ottica Polo»:

- **EBIT > 0 nel 2018;**
- **Risultato Netto > 0 nel 2019;**
- **Creazione di Valore nel 2020** (investimenti 2015-2020: 466 M€).

Per ottenere questi ambiziosi obiettivi è necessario prevedere un piano di interventi che riveda, in profondità, il modo di operare di NewCo Cargo, con riferimento:

- ✓ Ricavi Operativi;
- ✓ Costi Operativi.

Nel triennio 2016-2018 tali interventi dovranno «generare» oltre 100 M€ di Risultato Operativo!!!

Turnaround NewCo Cargo

Azioni sui Ricavi Operativi

La capacità di produrre in modo competitivo (prezzo e qualità) servizi di trazione ferroviaria soprattutto sui corridoi internazionali da/per l'Italia darà a NewCo Cargo sia l'opportunità di sviluppare nuovi servizi che di «internalizzare» parte dei servizi di trazione ferroviaria acquistati dalle Società del «Polo». Ciò dovrebbe permettere a NewCo Cargo di avere -nell'orizzonte temporale di Piano- un evoluzione dei Ricavi Operativi caratterizzata da:

- Leggera crescita dell'offerta (Cagr '15-'20: +1,4%).
- *Yield* sostanzialmente costante (Cagr '15-'20: +0,6%).

Crescita Ricavi 2015-2020: + 53 Mil€

Turnaround NewCo Cargo

Azioni sui Costi Operativi

Le azioni sui Costi Operativi dovranno riguardare 3 ambiti specifici:

- Radicale revisione della «macchina produttiva» di NewCo Cargo:
  - Nuove regole di lavoro.
  - Nuova organizzazione della produzione.
  - Nuovi processi e procedure.
- Revisione delle strutture indirette.
- Effetto della distribuzione alle I.F. del residuo dei fondi già stanziati nella Legge di Stabilità e non ancora allocati.

Turnaround NewCo Cargo

Key Performance Indicators (KPI)

Affinchè NewCo Cargo possa raggiungere gli obiettivi indicati, le azioni sui Ricavi e sui Costi Operativi dovranno portare al raggiungimento dei seguenti Key Performance Indicators nell'orizzonte di Piano:

- **Ore di Condotta per Agente: +15% di CAGR nel periodo di Piano** (risultato al 2020 ancora inferiore di circa il 10% rispetto ad altri «incumbent» ed è condizionato dalla velocità media delle tracce).
- **Incremento della produttività terra: +11% di CAGR nel periodo di Piano.**
- **Rapporto Indiretti/Totale: scende dal 24% al 16% (-33%) nel periodo di Piano.**
- **Produttività Loco: +25% nel periodo di Piano** (tale risultato è ancora inferiore del 10% rispetto ad altri «incumbent» ed è condizionato dalla velocità media delle tracce).

Contesto di riferimento

Il Rilancio del «business» merci

Cosa è necessario fare per raggiungere gli obiettivi del Piano

Turnaround di NewCo Cargo

Ulteriori azioni a supporto dello sviluppo del «Polo»

La strategia della Comunità Europea per il riequilibrio modale e la sostenibilità ambientale

Strategia Comunitaria

La Commissione Europea (Libro bianco sui trasporti «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" 28/3/2011) auspica che:

- **entro il 2030**: per le percorrenze superiori a 300 km, il **30% del trasporto di merci su strada** sia effettuato utilizzando modalità di trasporto a minor impatto ambientale, quali la **ferrovia** e/o le vie navigabili;

- **nel 2050:** la suddetta percentuale dovrebbe raggiungere il **50%, anche grazie a corridoi ferroviari merci resi sempre più efficienti**.

Tale strategia dovrebbe consentire il raggiungimento di 1 dei 10 obiettivi individuati dalla CE per ridurre del 60% le emissioni di gas serra senza compromettere la competitività e l'efficienza del sistema europeo di trasporto merci.

Politica a favore delle modalità sostenibili

Potrebbero essere proposte 4 tipologie di interventi per favorire il trasferimento modale gomma-ferro nel trasporto delle merci.

1) Nuova formulazione degli attuali incentivi all'autotrasporto

Gli incentivi italiani all'autotrasporto, nelle modalità ad oggi definite, dovrebbero essere limitati ai soli **trasporti fino a 300 km.**

Obiettivo: disincentivare l'utilizzo del trasporto su gomma (la modalità a maggior impatto ambientale) nei trasporti di merci sulle percorrenze medio-lunghe.

2) Ecobonus ferroviario

È un contributo concesso alle Imprese Ferroviarie per ridurre il prezzo di vendita dei servizi offerti.

Obiettivo: aumentare la competitività del trasporto merci ferroviario rispetto alle modalità alternative, a fronte dei minori costi esterni generati da tale modalità.

Per lo stanziamento si può fare riferimento ai fondi già previsti dall'art.25 della «legge di Stabilità» (190/23.12.2014)

Politica a favore delle modalità sostenibili

3) Eurovignette

E' una tassa sulla circolazione dei mezzi pesanti che viaggiano sulla rete stradale italiana per «internalizzare» i costi esterni generati.

Obiettivo: disincentivare l'impiego di mezzi di trasporto ad elevato impatto ambientale (inquinamento atmosferico, acustico, congestione, sicurezza stradale, ecc.), reperendo le risorse per finanziare i provvedimenti a supporto delle modalità a minor impatto.

Questo strumento è già applicato in Olanda, Belgio. Lussemburgo, Svezia, Norvegia e Danimarca.

4) Ferrobonus (contributi in conto esercizio e agli investimenti in UTI)

È un contributo concesso alle imprese che utilizzano il sistema ferroviario per effettuare trasporti di tipo combinato e/o trasbordato, per un periodo temporale prestabilito di durata **superiore a 12 mesi**.

Obiettivo: incentivare l'utilizzo del trasporto combinato e/o trasbordato, permettendo alle imprese di organizzarsi e di dotarsi delle necessarie attrezzature.

Cosa avviene nei principali Paesi europei?

Negli ultimi anni 15 anni, alcuni Paesi europei hanno cercato di integrare progressivamente le politiche dei trasporti con quelle di salvaguardia dell'ambiente.

L'obiettivo che stanno cercando di perseguire è l'«internalizzazione» dei costi esterni (secondo il principio: «Chi inquina paga!»).

- SVIZZERA: nel 2001 (in accordo con l'UE) è entrata in vigore la tassa sul traffico pesante (TTPCP). L'importo è proporzionale alla distanza percorsa, al peso massimo trasportabile dal veicolo ed alle sue emissioni. I principali destinatari della misura sono gli autotrasportatori che collegano l'Italia con la Germania. Il gettito, di circa 1,3 mld€/anno, è utilizzato soprattutto per finanziare la NFTA.

- AUSTRIA: nel 2004 è entrata in vigore una tassa sul trasporto merci stradale calcolata in base ai km percorsi su strade e superstrade, al numero di assi ed alle emissioni del veicolo. Le tariffe più elevate sono sugli assi internazionali che attraversano l'Austria.

- GERMANIA: nel 2005 è entrata in vigore la tassa sui camion che percorrono le autostrade. Nel 2012 la tassa è stata estesa anche alla rete viaria principale. Dal 2011 il gettito è di circa 4,5 mld€/anno.

- FRANCIA: è allo studio una tassa sul traffico pesante (Ecotaxe) per l'utilizzo della rete stradale e delle autostrade non a pagamento, con differenziazioni in base al peso ed al livello di emissione del veicolo, nonché della congestione dell'area.