



Merci su rotaia, l'Europa accelera

Logistica sostenibile. L'obiettivo indicato dalla Ue è trasferire entro il 2030 dalla strada alla ferrovia il 30% delle merci in transito con percorrenze superiori ai 300 km. In Italia necessari ingenti investimenti per lo sviluppo della rete e dei terminal intermodali

Pagina a cura di
Marco Morino

La sfida è ardua: è bene chiarirlo subito. Però rappresenta una straordinaria opportunità per abbattere le emissioni nocive generate dai trasporti. Gli obiettivi Ue prevedono il trasferimento su ferrovia del 30% del trasporto merci su distanze superiori a 300 chilometri che oggi avviene su gomma entro il 2030 e del 50% entro il 2050. Sempre entro il 2050, la quota modale del trasporto stradale dovrebbe calare in Europa dall'attuale 60% al 41 per cento.

Per l'Italia, la sfida è più complessa che altrove. Lo dicono i numeri. Nel 2022 la quota di mercato del cargo ferroviario è all'11%, contro una media Ue del 17%, del 19% in Germania e del 30% in Austria. In Italia il trasporto su gomma è da sempre dominante: basti pensare che circa il 60% degli addetti alla manifattura sul territorio nazionale si trova entro i 10 chilometri dal casello autostradale più vicino e percentuali simili si osservano anche per gli addetti ai settori trasporti e magazzino e per gli addetti totali. Le percentuali salgono all'80% per un raggio di 20 chilometri. Il concorrente diretto del trasporto merci ferroviario è la rete autostradale: le autostrade, che sono solo il 3% dell'estensione della rete stradale italiana, trasportano circa il 30% del traffico merci.

In questo scenario, lo sviluppo dell'intermodalità, cioè forme di trasporto combinato gomma-ferro (camion+treno), appare la sola opzione percorribile per trasferire quote crescenti di merci dalla strada alla ferrovia anche in Italia. Attualmente però il trasporto intermodale è ancora poco performante e competitivo e ne-

cessita di interventi di varia natura per renderlo più efficiente. Dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra: «L'impegno più rilevante riguarda l'adeguamento infrastrutturale e tecnologico per consentire un effettivo trasferimento di merci dalla modalità stradale alla ferrovia». Riguardo al cargo ferroviario, sono annunciati in Italia investimenti complessivi nel prossimo decennio per circa 3 miliardi di euro, per avvicinarsi ai target stabiliti dall'Unione europea.

Di prioritario interesse è l'intermodalità strada-ferrovia per i trasporti a lungo raggio, che si sviluppano nell'import/export con i Paesi europei e nelle relazioni tra il Nord e il Sud Italia. Su questo fronte, sono necessari investimenti per l'adeguamento della rete ferroviaria nazionale ai nuovi standard europei per treni lunghi 750 metri e 2 mila tonnellate di peso e sagome adatte al trasporto di semirimorchi con altezza di 4 metri. Sono altrettanto essenziali investimenti nei terminal ferroviari per il trasporto combinato (soprattutto quelli a sud delle Alpi) per migliorarne la capacità, la qualità e l'efficienza della relativa offerta di servizi intermodali. Ciò che preoccupa, tuttavia, sono i tempi realizzativi, che appaiono ancora troppo lunghi. In questo contesto, il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) assume un ruolo di rilievo. Il Pnrr prevede investimenti mirati per potenziare e promuovere l'intermodalità e la digitalizzazione dei trasporti italiani.

Anche se tra le imprese vi è stata negli ultimi anni una presa di coscienza forte del valore dell'intermodalità, le forme di trasporto combinato interessano un numero ancora insufficiente di aziende industriali. Lo rileva l'ultimo rapporto (Quaderno numero 31) dell'associazione Freight leaders council. L'analisi, basata su dati Con-

tship-Srm, riguarda un campione di 400 imprese manifatturiere che importano e/o esportano container via mare basate nelle regioni Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna (le tre regioni rappresentano oltre il 40% del Pil italiano e oltre il 50% dell'import-export, quindi una parte significativa dell'industria del Paese). L'elemento che emerge è una propensione non elevata nell'utilizzo da parte delle imprese della ferrovia o di un mix modale strada-ferro nel collegamento azienda-porto (in export) e porto-azienda (in import). Per le esportazioni il valore medio delle imprese (considerando gli ultimi 4 anni) che hanno dichiarato di avvalersi del meccanismo strada-ferro-mare è stato del 13% con l'eccellenza dell'Emilia-Romagna al 21 per cento. Per le importazioni il valore medio delle imprese (considerando gli ultimi 4 anni) che hanno dichiarato di avvalersi del meccanismo strada-ferro-mare è stato del 16%; spicca sempre l'Emilia-Romagna con il 23 per cento.

Per questa ragione, Alis, l'associazione della logistica intermodale sostenibile presieduta da Guido Grimaldi, chiede l'aumento degli incentivi intermodali. Dice Grimaldi: «Il governo deve intervenire con l'aumento della dotazione finanziaria per il Sea modal shift (combinato strada-mare, ndr) e per il Ferrobonus, attraverso uno stanziamento di cento milioni di euro l'anno per ciascuna misura. Nel 2022, anno in cui non è stato erogato l'incentivo Marebonus, si è assistito a un incremento del traffico dei camion su rete Anas del 4% rispetto al 2019, come riportato dall'Osservatorio del Mit (ministero dei Trasporti)». Alis stima che nel 2023 il trasporto intermodale abbia eliminato dalle strade italiane sei milioni di camion.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

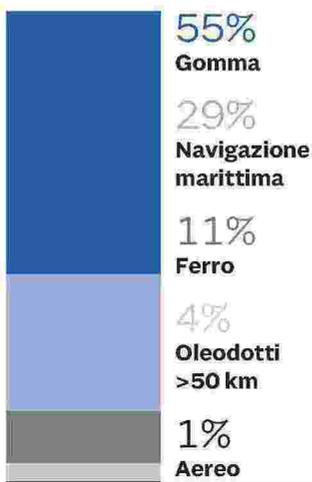


L'intermodalità è una strategia chiave per garantire un futuro sostenibile ed efficiente per il settore dei trasporti

Il trasporto merci

LE QUOTE DI MERCATO

Trasporto merci interno totale Italia. Ripartizione %, anno 2022



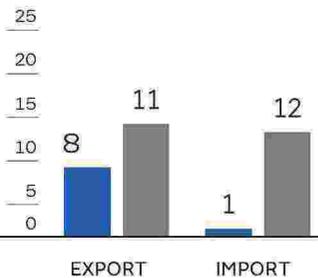
Fonte: Piano commerciale Rfi edizione 06/2023

INTERMODALITÀ

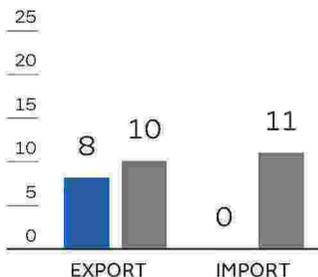
Utilizzo dell'intermodale nelle operazioni di export/import. % imprese

■ 2022 ■ MEDIA 2019-2022

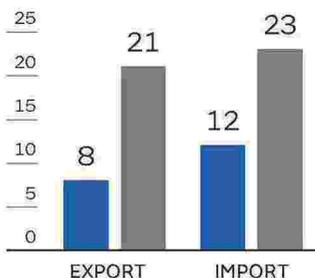
Lombardia



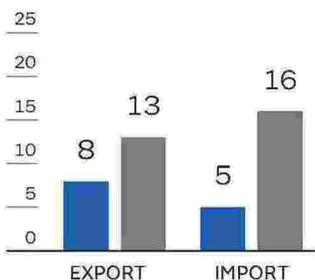
Veneto



Emilia Romagna



Totale



Fonte: Freight Leaders Council

LA DOTAZIONE

Le infrastrutture per il trasporto in Italia



(* Coordinated 62 posts of national character. Fonte: Freight Leaders Council



Cargo ferroviario. Un treno merci della compagnia privata Medway, parte del gruppo Msc, il colosso dello shipping che fa capo alla famiglia Aponte. Il gruppo Msc è basato a Ginevra (Svizzera)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

045688