

**IL FUTURO DEI TRASPORTI**

**Merci in treno.** Il governo privilegia la modalità intermodale e mira a potenziare l'accessibilità ferroviaria con i terminal marittimi

# Logistica, imprese al lavoro sui 4 miliardi del Recovery Plan

**Marco Morino**

MILANO

Il ferroviario merci è la modalità di trasporto sostenibile per eccellenza, ricetta giusta per realizzare gli obiettivi fissati dagli accordi internazionali che prevedono la riduzione di CO<sub>2</sub>. La specialità da sostenere, tuttavia, è il trasporto intermodale (camion+treno, oppure nave+treno). Ne è consapevole anche il governo, che nella bozza del Recovery Plan (Piano nazionale di resistenza e resilienza, Pnrr) assegna 4,1 miliardi allo sviluppo dell'intermodalità e della logistica integrata. L'obiettivo principale è potenziare l'accessibilità ferroviaria ai maggiori porti marittimi italiani. In particolare, al capitolo porti e intermodalità collegata alle grandi linee di comunicazione europee è assegnato circa 1 miliardo di euro (i restanti tre miliardi ad altri interventi su porti, infrastrutture e reti Ten-T). Nel piano si citano due porti in particolare: Genova e Trieste. Il traffico merci intermodale in Italia, osserva il Pnrr, è tipicamente terrestre, gomma-ferro e si integra poco con il traffico marittimo. Considerando che i punti estremi dei corridoi ferroviari merci sono spesso dei porti, risulta dirimente, ai fini di un rapido collegamento tra la linea ferroviaria e l'infrastruttura por-

tuale e per migliorare la competitività dei porti italiani, la risoluzione dell'ultimo miglio. In futuro, le merci dovranno entrare e uscire dai porti con il treno, ma anche la rete nazionale degli interporti, cioè i centri logistici terrestri, dovrà catturare quote crescenti di traffico merci da movimentare attraverso la ferrovia. Secondo il Recovery Plan, la quota di mercato del ferroviario merci è attualmente del 15,5% (ancora modesta) contro il 52,4% del trasporto stradale. La merceologia tipo dell'intermodale riguarda sia l'approvvigionamento dei privati (medicinali, carburanti, derrate alimentari), sia la produzione industriale (materie prime, semilavorati).

**Effetto Covid**

Spiega Giuseppe Rizzi, segretario generale di FerCargo, l'associazione che riunisce le imprese private del trasporto merci ferroviario (rappresentano circa il 49% del mercato, mentre il restante 51% è controllato dal Polo Mercitalia del gruppo Fs Italiane): «La crisi Covid-19 ha fatto emergere le innumerevoli esternalità positive del trasporto merci intermodale rispetto a un trasporto basato sul "tutto gomma", in particolare: riduzione dei contatti tra operatori a parità degli stessi



volumi di merce trasportata, efficienza, facilità e rapidità nei transiti inter-

nazionali, senza considerare quelle note, ovvero calo dell'incidentalità sulle strade, riduzione polveri sottili, riduzione dei costi sociali causati da incidenti e da malattie provocate dalla cattiva qualità dell'aria. La pandemia - afferma Rizzi - ha indotto molti nuovi clienti a scegliere il trasporto ferroviario intermodale». Sin dall'inizio dell'emergenza sanitaria, i vari attori della catena logistica hanno adottato una serie di misure per tutelare la salute e la sicurezza delle persone coinvolte nei processi produttivi, recependo e spesso anticipando le indicazioni delle autorità. Si consideri che nel trasporto ferroviario un equipaggio treno (massimo 2 persone) movimentata 40 semirimorchi, mentre un terminal intermodale che gestisce giornalmente 20 coppie di treni utilizza 60 ferrovieri per muovere merce che, altrimenti, mobiliterebbe 800 autisti.

#### Il 2021 si apre con molte novità

Nelle scorse settimane, a conferma della vivacità che sta attraversando il settore, abbiamo assistito a una raffica di annunci relativi a nuovi collegamenti intermodali che interessano i principali poli logistici italiani, a partire dal porto di Gioia Tauro, dove è arrivato il primo treno proveniente dall'interporto di Nola (Napoli) che trasporta i container destinati all'imbar-

co. Per le imprese esportatrici del Nord-Est si è invece aperto un corridoio privilegiato per raggiungere il porto di Genova e ampliare le opportunità commerciali. Un nuovo servizio intermodale Lorma Logistic-Gts Rail, attivo sulla direttrice Genova Voltri-interporto di Padova, ha preso il via nel mese di novembre. Al momento sono previsti due viaggi andata e ritorno a settimana, per oltre 100 teu trasportati. L'operazione avrà un effetto positivo sull'ambiente, con una riduzione delle sole emissioni di CO2 superiore alle 1.350 tonnellate/anno.

Una nuova collaborazione tra Lu-

go Terminal e Ferrotramviaria permetterà di inaugurare l'11 gennaio 2021 un nuovo collegamento ferro-

viario intermodale tra Parma e Giovinazzo (Bari) con sosta commerciale a Lugo (Ravenna). Da Giovinazzo le unità di carico potranno proseguire per tutto il sud Italia e sfruttare il gateway marittimo per Turchia/Grecia o più in generale per i Balcani. Con una frequenza programmata di 3 circolazioni settimanali che diventeranno 6 circolazioni settimanali entro giugno 2021, il treno sarà in grado di caricare container di diverse dimensioni, casse mobili e semirimorchi con profilo sino a P400. Questo treno rafforzerà ulteriormente la presenza di Lugo Terminal lungo la direttrice adriatica, contribuendo nel concreto al Green Deal.

Sempre dal prossimo 11 gennaio

sarà operativo un nuovo collegamento intermodale che metterà in relazione l'interporto di Bologna e Colonia, precisamente il terminal nord della città. Ad annunciarlo è stata Tx Logistik, controllata tedesca del gruppo Fs Italiane e parte del Polo Mercitalia. Già dal suo avvio, il nuovo servizio offrirà cinque partenze settimanali in entrambe le direzioni. Sui treni potranno essere accolti fino a 34 unità di carico contenenti merce di qualunque tipo. Peculiarità della nuova relazione ferroviaria è la capacità di ospitare unità con profilo P400, resa possibile dal completamento dei lavori per realizzare il corridoio da 4 metri del Gottardo, il quale ha fatto sì che da gennaio 2021 l'intera rete dei treni intermodali via Svizzera potrà accogliere semirimorchi con questa sagoma. La posizione centrale di Bologna consente un facile accesso non solo all'Emilia-Romagna ma anche a porti marittimi come Ravenna o Ancona sull'Adriatico o a Livorno sul Mar Tirreno, nonché tutte le regioni circostanti come la Toscana e Marche.

Dallo scorso novembre, sempre Tx Logistik ha inaugurato un nuovo servizio merci tra il porto di Trieste e No-



rimberga, che costituisce il segmento ferroviario di un trasporto intermodale lungo la rotta Turchia-Germania. A regime il nuovo collegamento è destinato a spostare dalla strada alla ferrovia circa 6.500 Tir all'anno, potenziando un corridoio commerciale che connette la Turchia alla Baviera e all'Europa Centrale e vede nel porto italiano un fondamentale e strategico hub di interscambio modale.

#### Incentivi da confermare

Conclude Rizzi: «È necessario rendere strutturali tutti gli incentivi per il trasporto ferroviario delle merci, dato che l'utilizzo di queste risorse produce innumerevoli risparmi di costi di altra natura per le casse dello Stato. Al momento i principali sono: sconto traccia, ferrobonus, formazione dei macchinisti. I dati dimostrano che l'utilizzo degli stessi ha provocato crescita nel traffico e anche nell'occupazione di personale. Si consideri che nonostante la crisi in corso, da qui ai prossimi tre anni il sistema ferroviario merci, tutto, ha bisogno di almeno 2mila addetti, tra macchinisti e addetti alla circolazione ferroviaria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

dell'Autorità del Mar Ligure orientale Porto di La Spezia e Marina di Carrara

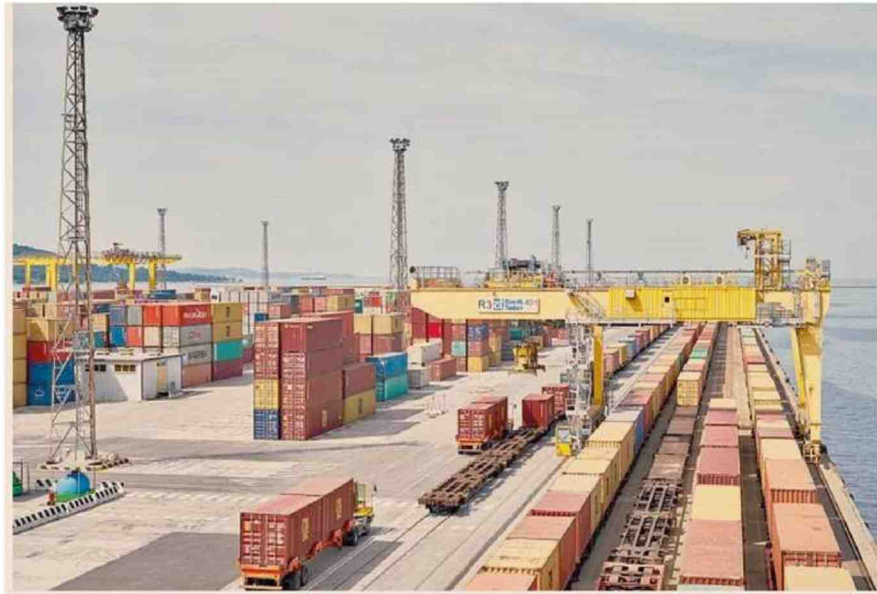
**Dall'11 gennaio nuovo servizio di Tx Logistik tra Colonia e Bologna per raggiungere i porti di Ravenna e Ancona**

#### Autorità del Mar Ligure orientale.

Il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale di Trieste, Mario Sommariva, è stato nominato presidente



► 30 dicembre 2020



**Logistica  
integrata.**

In alto: carri merci  
allineati lungo  
le banchine del  
porto di Trieste;  
lo scalo giuliano

sfrutta in modo  
intenso la  
modalità  
ferroviaria per  
il trasporto dei  
container. Nella  
foto in basso:  
un convoglio di Tx  
Logistik (parte  
della polo  
Mercitalia,  
Gruppo Fs  
Italiane)