



La sfida della logistica

Intercettare nuovi traffici con l'integrazione porti-ferrovie

Marco Morino

Porti e ferrovie. La scheda numero 39 del piano di rilancio messo a punto dalla task force Colao afferma con chiarezza che l'ammodernamento dei porti, l'espansione della rete ferroviaria per il trasporto merci e soprattutto l'integrazione tra i porti e il sistema ferroviario (specialmente nel Mezzogiorno) potrebbero dare una forte spinta alla ripresa dell'economia e alla creazione di un sistema logistico più efficiente. La premessa è che la logistica deve rappresentare non un fattore di costo ma un motore di sviluppo dell'economia. Oggi l'Italia, nota la task force Colao, è solo al 17° posto nel mondo per competitività delle infrastrutture di trasporto: 53° per qualità delle strade, 56° per efficienza del trasporto aereo, 46° per i porti, 36° per il servizio ferroviario. Negli ultimi 10 anni il sistema portuale italiano ha perso il 2% di quote di mercato continentale rispetto ai porti del Nord Europa, mentre gli altri porti del Mediterraneo hanno guadagnato il 7 per cento.

I nostri scali, a differenza di quelli del Nord Europa, sono per lo più ubicati all'interno delle città. L'accessibilità stradale è spesso ardua, dovendo superare numerosi colli di bottiglia e ciò rappresenta un sicuro svantaggio competitivo rispetto ad altre realtà

concorrenti. Pensiamo al porto di Genova, che dopo il crollo del ponte Morandi e i gravi problemi di staticità di viadotti e gallerie evidenziati lungo il nodo autostradale ligure è in piena emergenza. Tuttavia la modalità prevalente per il trasporto delle merci o dei container da e verso i porti italiani resta quella stradale (Tir): la quota modale delle ferrovie è inferiore al 13%, fatta eccezione per Trieste (30%) e La Spezia (27%). Ora la sfida è potenziare l'accessibilità ferroviaria verso i porti italiani, velocizzando i collegamenti con i mercati di destinazione delle merci e invogliando i traffici e le spedizioni internazionali a scegliere i nostri approdi e non quelli di altri Paesi. Pertanto si rende necessario investire nel cosiddetto ultimo miglio ferroviario, con l'obiettivo di portare i binari lungo le banchine e nel cuore delle aree portuali.

Il gruppo Ferrovie dello Stato, attraverso Rete ferroviaria italiana (Rfi), ha avviato un robusto piano di investimenti per lo sviluppo del trasporto merci e per agevolare il trasferimento modale dalla gomma al ferro nel nostro Paese. Il piano, del valore di 4 miliardi di euro, prevede l'ammodernamento tecnologico e infrastrutturale delle linee ferroviarie per adeguarle agli standard europei dei Corridoi Ten-T e per realizzare un

moderno e competitivo traffico merci su ferro. Di questi 4 miliardi, circa 1,4 miliardi sono dedicati in particolare al potenziamento delle connessioni tra linee ferroviarie, porti e interporti. Parte fondamentale del piano di interventi sono gli accordi siglati con gli enti locali, le istituzioni e le associazioni di categoria. Tra questi: l'accordo con l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale per ampliare la quota di traffico merci a servizio del porto di Trieste, di importanza strategica per la sua posizione lungo il Corridoio Baltico-Adriatico e la via della Seta; il piano di sviluppo infrastrutturale e tecnologico degli impianti ferroviari nel porto di Venezia; il potenziamento ferroviario del porto di Genova, il più importante nel nostro Paese per il volume di traffico merci. Interventi di miglioramento e adeguamento della rete nazionale sono in corso e pianificati anche nel Sud del Paese: per il nodo intermodale di Brindisi, nello scalo merci di Bari Lamasitana e nel porto di Taranto, mentre è stato siglato un accordo con l'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno Centrale, per valutare la realizzazione di una nuova stazione e di un terminal ferroviario, con modulo di 750 metri, in prossimità dell'attuale impianto di Napoli San Giovanni Barra.

Piano di Rfi (gruppo Fs) da 1,4 miliardi per potenziare le connessioni tra linee ferroviarie, porti e interporti

I NUMERI

10mila treni

Porto di Trieste

Il 56% del traffico container sbarcato o imbarcato a Trieste nel 2019 ha usato la ferrovia. Il traffico ferroviario che interessa il porto di Trieste, già fortemente irrobustito negli ultimi anni, porta al consolidamento dei dati raggiunti nel 2018, arrivando al traguardo di 10mila treni e 210mila camion tolti dalla strada

4

I Corridoi Tnt-T

Sono 4 i Corridoi merci che attraversano l'Italia (Reno-Alpi, Mediterraneo, Baltico-Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo) e per tutti il Gruppo Fs Italiane, attraverso Rfi, ha assunto il ruolo di governance

Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile