LEGAMBIENTE
emilia-romagna

PORTARE LE MERCI IN TRENO

Tra porti e valichi alpini, la sfida dell' intermodalità nello snodo del nord Italia

Ridefinire il modo in cui avviene il trasporto delle merci è una delle grandi sfide che l'Italia ha di fronte. Perchè una quota rilevante dei problemi di inquinamento, congestione del traffico e di incidentalità nel nostro Paese dipende dal predominio del trasporto su gomma. Una sfida che ha ricadute economiche importanti, nel momento in cui i Paesi oltralpe stanno puntando fortemente sull'intermodalità e sulla competitività dei propri operatori nazionali. La maggior parte dei traffici merci del Paese, avviene nel nord Italia e qui si concentrano molti dei nodi di questa sfida, dall'attività dei porti, ai nuovi ruoli dei valichi alpini, alla crisi endemica della qualità dell'aria.

LEGAMBIENTE
emilia-romagna

RAPPORTO REALIZZATO DA
LEGAMBIENTE EMILIA - ROMAGNA

Coordinamento :
Lorenzo Frattini

Contributi :
Edoardo Zanchini
Vanda Bonardo
Leonardo Bettocchi

Febbraio 2016

PORTARE LE MERCI IN TRENO:

cura necessaria per l' emergenza smog, per il clima e per la competitività del Paese

PREMESSE E SINTESI

Spostare le merci dalla gomma al treno è una necessità nazionale che risulta imprescindibile, tanto per aspetti ambientali e sanitari (pensiamo al prezzo pagato per l'inquinamento atmosferico) quanto per la competitività del Paese. Dopo l'Accordo di Parigi sul Clima, gli impegni di riduzione della CO2 per l'Italia nei prossimi anni sono segnati e il trasporto merci è un settore imprescindibile per ridurre le emissioni.

Il trasporto delle merci in treno, rispetto al trasporto su gomma produce molte meno esternalità: in termini di emissioni inquinanti locali e di gas climalteranti, in termini di riduzione della congestione stradale ed dell'incidentalità e - in modo indiretto - anche in termini di impermeabilizzazione dei suoli da parte di nuove infrastrutture autostradali. Non è un caso che buona parte della richiesta di nuove autostrade sia giustificata da ipotetiche esigenze del trasporto merci, quasi mai corroborate da dati concreti.

I fabbisogni energetici e le emissioni di gas climalteranti di un trasporto merci su ferro sono pari a circa 1/3 di quelle equivalenti su camion, quando non addirittura inferiori. La soluzione del ferro può contribuire a ridurre i livelli di inquinamento, altissimi, che affliggono il bacino padano.

Secondo il **libro bianco UE "Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti "** il 30% del trasporto di merci su strada per più di 300 km dovrebbe passare ad altri mezzi di trasporto, come la ferrovia o il trasporto per vie navigabili, entro il 2030, e più del 50% entro il 2050, agevolato da corridoi merci efficienti e verdi. Per raggiungere questo obiettivo sarà anche necessario lo sviluppo di infrastrutture adeguate.

Nonostante ciò il trasporto merci su treno in Italia ha subito negli ultimi anni sensibili contrazioni, e le politiche nazionali hanno continuato a privilegiare il trasporto via camion, sia in termini di incentivi che di infrastrutture. Al contrario, altri Paesi, in cui si è affermata maggiormente una politica nazionale a favore del ferro, dispongono oggi di operatori ferroviari attivi e competitivi anche in Italia. Purtroppo buona parte del trasporto ferroviario che attraversa

l'arco alpino si ferma alla cintura ai piedi delle Alpi, nella "gronda" dei centri di smistamento di Novara, Busto Arsizio, Verona. Lungo questa ipotetico confine si assiste ad un cambio intermodale a tutto svantaggio del Paese: mentre fin qui il traffico merci che transita sui confini è al 30% su ferro, scendendo a sud la percentuale si abbatte drasticamente sotto il 10 %. Nella vicina Svizzera il 67% delle merci viaggia su treno (Eurostat 2010).

A fianco dei dati ambientali, una gestione più efficace dei trasporti e della logistica, maggiormente organizzata e razionalizzata, sarebbe un'opportunità economica per il paese (la logistica pesa mediamente per il 10-15% circa sul costo del prodotto finito) e lasciarla ad operatori stranieri è una perdita. Questo anche alla luce del fatto che l'Italia è storicamente nella posizione più strategica nel Mediterraneo rispetto alle merci che arrivano via nave.

In questo contesto, mentre nel 2015 la seconda compagnia ferroviaria italiana nel trasporto delle merci ha cambiato nome prendendo quello della società del Gruppo Deutsche Bahn, che già ne era diventato l'azionista di maggioranza, perpetuiamo il paradosso dei camion italiani che grazie agli incentivi nazionali accedono oltralpe, finanziando con i pedaggi o tasse le infrastrutture ferroviarie di altri paesi. In questi giorni si sta poi assistendo **al nuovo tentativo austriaco di inibire il traffico su camion nei propri territori** che, se arriverà a buon fine, avrà forti ripercussioni anche sull'economia italiana.

Da qualche mese tuttavia assistiamo a segnali di un possibile cambio di rotta, che vanno colti e potenziati per mutare questo scenario disarmante:

- l'abbandono, nelle priorità nazionali e regionali, di alcuni progetti autostradali a favore di interventi sul ferro;
- **l'approvazione recentissima di un pacchetto ferrobonus di sconti pedaggio da parte del Governo (sul modello di esperienze effettuate in Emilia Romagna);**
- la previsione di un nuovo pacchetto di investimenti da parte di RFI per rendere possibile effettuare treni internazionali "lunghi" (con potenziale di 750 metri) attraverso i corridoi merci internazionali più importanti.

Questo percorso va perseguito con forza adottando ulteriori misure che aumentino la competitività del trasporto ferroviario **potenziando il ruolo del gruppo Trenitalia nel trasporto merci e agevolando l'iniziativa degli operatori privati**. Al tempo stesso occorre mettere in atto

una **sospensione di tutti quegli incentivi, diretti e indiretti, di cui gode il trasposto su gomma** e iniziare ad applicare un sistema di **tassazione e sovra pedaggi autostradali**, in particolare a tutti quei camion che attraversano la Pianura Padana, luogo più inquinato d'Europa.

Le risorse economiche per le infrastrutture relative a trasporti e intermodalità devono essere assegnate sulla base di **piani nazionali e regionali** che partano da un'attenta valutazione dei reali flussi di traffico e delle priorità d'investimento. In particolare occorre abbandonare quei progetti autostradali ormai obsoleti ridestinando i fondi al ferro: non hanno più motivo d'essere i progetti di opere come l'autostrada TI-BRE o la bretella Campogalliano-Sassuolo. In particolare, anche per rendere più competitivo il Paese, occorre portare più a sud la rottura del carico intermodale e ammodernare le connessioni dei porti con i trafori alpini.

Nello scenario regionale risulta imprescindibile il **potenziamento dell'asse ferroviaria La Spezia-Parma-Verona, togliendo il collo di bottiglia del valico appenninico e connettendo i porti tirrenici al Brennero. Anche il Porto di Ravenna necessita di una più semplice uscita delle merci via treno risolvendo il problema dell'ultimo miglio. Rispetto al distretto ceramico occorre incentivare i buoni risultati raggiunti dallo scalo Dinazzano Po risolvendo il nodo dell'incrocio in località Bosco e pensare ad un collegamento con il nuovo scalo di Marzaglia**

Il sistema portuale nazionale ha bisogno di un adeguamento logistico e di uno snellimento burocratico e di essere affiancato dall'istituzione dei cosiddetti **Fast Corridor ferroviari,** utili a trasferire i sistemi di attesa per lo sdoganamento dal porto al retroporto.

Auspichiamo infine che il Governo adotti in tempi brevi i decreti necessari per sbloccare i fondi approvati per gli **sconti pedaggio alle merci sulla rete ferroviaria nazionale**, su modello di quanto fatto in passato dalla Regione Emilia Romagna.

IL CONTESTO NAZIONALE

Il trasporto delle merci su ferro nel nostro Paese soffre di tanti problemi intrinseci del settore (i limiti delle politiche nel settore della logistica e del mondo ferroviario, infrastrutture inadeguate ecc.), ma soffre anche di un problema esterno che è la concorrenzialità economica della trasporto su camion, fortemente alimentato dai sussidi in Italia, o basata sulla bassissima retribuzione degli operatori di stati esteri come quelli dell'est Europa.

Evidentemente un nodo centrale è proprio che il costo del trasporto merce su camion è spesso più conveniente per una molteplicità di aspetti (incentivi, sconti su tasse e accise, sussidi non fiscali come quelli garantiti dalle istituzioni finanziarie alle industrie o per le infrastrutture, limiti logistici del sistema ferroviario, concorrenzialità sul piano del costo del lavoro e dumping ambientale da parte di operatori stranieri ecc.) questo nonostante il settore della gomma produca esternalità molto più impattanti, che finora non hanno trovato un adeguata penalizzazione economica.
Dal 2000 al 2015 sono stati dati circa 400 milioni in media l'anno all'autotrasporto e anche per il 2016 sono stati stanziati oltre 3 miliardi di esoneri sull'accisa per l'autotrasporto e 250 milioni di contributi per sconti sui pedaggi. Da sempre Legambiente chiede che tali risorse siano, al contrario, destinate ad incrementare e migliorare il trasporto pubblico e i servizi su ferro.

In questa situazione il trasporto merci su treno a livello nazionale è diminuito di circa il 40% tra il 2008 ed il 2014, non solo a causa della crisi economica. Stando al rapporto annuale 2013 dell'Ufficio federale dei trasporti svizzero (UFT), l'unico aumento sul ferro nell'arco alpino, pari al 37% rispetto al 2012, è rilevabile nei collegamenti con la Svizzera, per il resto non si osserva alcuna variazione a vantaggio della ferrovia. Negli scambi con la Francia siamo addirittura scesi dal 19.9% del 1999 al 9.3% nel 2013, con la gomma che rappresenta il 91% del traffico. (Dati Cipra – Centro internazionale per la protezione delle Alpi)

Tra i problemi del trasporto su treno vi sono da una parte <u>lo scarso interesse sulle merci negli ultimi anni del principale operatore ferroviario nazionale</u>, il Gruppo FS, e dall'altra un privilegio di destinazione delle risorse e degli incentivi nazionali sul gestore pubblico a discapito del settore privato che ha mostrato molto dinamismo negli ultimi 10 anni. In realtà alcuni segnali recenti stanno forse investendo questa tendenza.

Nelle ultime settimane infatti il governo ha reso disponibile un pacchetto incentivi di sconto pedaggio: 20 milioni di euro per ciascun anno del triennio 2016-17-18 con la legge di stabilità, ed il recupero di 60 milioni non utilizzati dei 100 destinati al sud Italia dalla scorsa legge di stabilità per ciascun anno del biennio 2016-17 (quindi al sud si sommerà il precedente sconto pedaggio con il nuovo). **Per entrambi i provvedimenti serviranno comunque i decreti attuativi del Ministero dei Trasporti, che occorre arrivino in fretta.**

La taglia aziendale nazionale: un tema con cui confrontarsi

A livello nazionale il tessuto produttivo è caratterizzato da aziende medio-piccole, per le quali è più facile affidarsi a soggetti poco strutturati oppure gestire la logistica con mezzi propri. In questo caso, l'approccio di tipo "artigianale" fa sì che facilmente i mezzi viaggino semivuoti o vuoti. Emblematico è il dato fornito della Regione Emilia Romagna sui rilevamenti fatti sull'asse stradale adriatica e pedemontana: dei veicoli pesanti in transito è circa un 60% ad avere carico a bordo (58% nel caso del trasporto aziendale in conto proprio contro il 61% dei veicoli in conto terzi), dei veicoli che trasportavano merce oltre la metà viaggiava con volume di carico inferiore al 50% (il 26% quelli in conto proprio, contro il 37% del conto terzi).

Per superare questa specificità nazionale sarebbero utili politiche che portino al consorziarsi di vari soggetti medio-piccoli.

Transitare dal franco fabbrica al franco destino

Le aziende Italiane sono abituate a vendere franco fabbrica, e cioè con il compratore che si occupa della logistica. Questo comporta che il trasporto non sia ottimizzato nei tragitti o nella saturazione dei trasporti. Vista l'importanza dell'export nella produzione nazionale, queste scelte incidono negativamente anche dal punto di vista economico perché gli operatori della logistica sono a questo punto operatori esteri, e su di essi vanno le risorse per il trasporto.

Occorrerebbe quindi incentivare l'altra tipologia di vendita, cioè quella franco destino, quella che di fatto permette all'azienda di ottimizzare le spedizioni, eventualmente consorziandosi con altre ditte dello stesso comprensorio (si pensi alle potenzialità del distretto ceramico).

Il problema infrastrutturale

Buona parte delle infrastrutture ferroviarie nazionali presentano caratteristiche inferiori ai migliori standard europei. Se il modulo di riferimento sta diventando i 750 m di lunghezza, le reti e gli scali nazionali sono tendenzialmente impreparati all'accesso di questo tipo di treni. Altri limiti

riguardano il peso sopportabile dalla linea e i limiti ai profili dei convogli. Limiti che, scendendo verso sud, risultano sempre più evidenti.

LO SNODO DEL NORD-ITALIA TRA PORTI E TRAFORI ALPINI

Il trasporto delle merci risulta un tema particolarmente rilevante nel nord Italia, così come il trasporto su treno è essenzialmente concentrato nel settentrione. Secondo un indagine CENSIS del 2010 il 63% delle merci in arrivo e il 57% di quelle in partenza aveva per origine o destinazione Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia Romagna. Considerando tutte le regioni del nord la percentuale saliva a circe l'80% del traffico ferroviario nazionale.
Da Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia Romagna parte inoltre una gran parte di merci a lunga percorrenza (dirette cioè a regioni non contermini o all'estero, e quindi potenzialmente adatto al mezzo ferroviario), pari a circa il 45% del totale nazionale.

Incrociando questi dati con il problema sanitario endemico dello smog nella Pianura Padana, risulta evidente che politiche a favore del treno e di contrasto al trasporto su camion andrebbero avviate con priorità sul versante settentrionale del Paese.

Ruolo dei nuovi trafori alpini e confronti con altre nazioni

La Svizzera e FFS, il suo principale operatore nazionale, stanno attuando una fortissima politica a favore del trasporto su treno anche fuori dal proprio territorio (fondi per l'adeguamento rete italiana per consentire l'arrivo di treni merci fino ai terminal di Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia; il potenziamento dei terminal italiani dove è presente l'operatore elvetico Hupac)
Il nuovo Gottardo ferroviario, la cui inaugurazione è prevista nel giugno del 2016, diventerà un canale importante con facilitazione tecnica del passaggio via ferro, mentre la rimodulazione del pedaggio a sfavore dell'autotrasporto (approvato con referendum federale svizzero nel 1994, e poi ulteriormente inasprito da una successiva consultazione nel 1998), e i probabili esiti favorevoli dell'imminente consultazione popolare sul tunnel autostradale, determineranno un'ulteriore competitività della soluzione ferroviaria.

Allo stato attuale delle cose, uno degli effetti della fluidificazione del sistema del trasporto su ferro a nord delle alpi **è il probabile aumento di competitività dei porti del nord Europa a discapito di quelli nazionali, per la diminuzione dei costi ferroviari nell'asse nord-sud Europa**.

Alcuni esempi danno la suggestione di quanto in altri stati stiano facendo su questo versante.

Il **parlamento svizzero** ha votato lo stanziamento di 900 milioni di euro per creare un "corridoio di quattro metri" sulla linea ferroviaria da Basilea a Novara via Chiasso. Lo scopo è quello di rendere la linea adatta al transito dei sempre più diffusi semirimorchi utilizzati per il trasporto merci (con altezza agli angoli di 4m e larghezza fino a 2,6m). A Berna ritengono che per sfruttare appieno i vantaggi di questo corridoio sia necessario che i semirimorchi vengano trasportati su rotaia anche oltre i confini svizzeri, ossia fino ai terminal a ovest e a est di Milano. Perché ciò sia possibile, entro la fine del 2020 anche l'infrastruttura in territorio italiano deve essere adeguata, aumentando le dimensioni dei profili di una ventina di gallerie ed eliminando tutti i potenziali ostacoli lungo la tratta (segnali, pensiline, linee di contatto ecc.). Con un accordo siglato con il nostro Paese il 28 gennaio 2014, la Svizzera si è impegnata a finanziare per 120 milioni di euro gli interventi infrastrutturali sulla linea italiana di Luino (Ranzo - Sesto Calende - Gallarate/Novara). L'Italia, da parte sua, metterà 40 milioni di euro per gli interventi di ampliamento sulla tratta Chiasso-Milano.
Hupac fa partire un treno da Busto Arsizio verso Shanghai. Il servizio intermodale Eurasian Landbridge, inaugurato nel 2010, coinvolge gli operatori Hupac (Svizzera), Russkaya Troyka (Russia) ed Eurasia Good Transport (Cina). I vantaggi sono significativi: il tempo di percorrenza è minore, le partenze sono molto più frequenti e, nella maggior parte dei casi, i carichi arrivano direttamente alla destinazione finale, a differenza delle navi che, invece, scaricano i container in porti talvolta distanti diverse centinaia di chilometri dal reale punto di arrivo della merce.

Il governo austriaco ha ufficialmente approvato un progetto per ridurre drasticamente il passaggio di merci su gomma attraverso il paese. L'idea sarebbe quella di impedire il transito ai veicoli che trasportano determinate tipologie di merci quali rifiuti, pietrame e materiali di sterro, legnami in tronco e sughero, vetture, veicoli leggeri e veicoli a due ruote, minerali, acciaio, marmo e travertino, piastrelle e ceramiche. Il blocco è stato proposto in due tappe: la prima a partire da settembre 2016, la seconda con inizio il primo dicembre 2016.
L'obiettivo della soluzione è quello di spostare su treno circa 410 viaggi al giorno (ipotesi calcolata su 171mila viaggi all'anno interessati dal divieto, dei quali circa il 60% spostati su treni). La Ue ha tempo fino al prossimo 18 febbraio per esprimere parere sull'iniziativa. Qualora la proposta passasse, si avrebbe un effetto dirompente sull'economia italiana ed in particolare per il suo settore più trainante, l'export. Prendendo **il caso della ceramica, ad esempio, il blocco austriaco potrebbe creare grossi problemi dal momento che il fatturato del settore si determina per l'80% all'estero e di questi il 66% in Ue**. Solo nel primo semestre 2015 il 65% del fatturato ha interessato

la Germania, proprio al di là del confine austriaco. E' evidente che se dall'Italia queste merci "indesiderate" partissero direttamente sui vagoni il problema sarebbe agilmente bypassato.

In questo contesto, la nuova galleria di base del Brennero, nodo centrale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, servendo il trasporto merci, favorirebbe lo spostamento del traffico pesante dalla strada alla rotaia. Attualmente sono attivi quattro diversi cantieri: due su suolo italiano e due su suolo austriaco. La chiusura dei cantieri austriaci è prevista rispettivamente per il 2017 e 2019. In Italia un lotto è quasi completato mentre l'altro dovrebbe essere chiuso nel 2022. Quest'ultimo cantiere prevede la realizzazione del collegamento tra la galleria di base e la linea ferroviaria del Brennero esistente e la stazione di Fortezza.

In Germania lo stato, tramite il Gruppo DBahn, ha investito nel creare un grande operatore logistico nazionale, DB Shenker, acquisendo anche gruppi privati. La stessa DB Shenker Rail, negli ultimi anni ha acquisito e dato il nome al secondo operatore ferroviario privato italiano.

Invece sulla Torino-Lione non si attendono grandi innovazioni sul versante merci, dato che il potenziamento dell'autostrada con il raddoppio del tunnel del Frejus risulta in palese contraddizione con il progetto di collegamento ferroviario tra Torino e Lione e con la politica comune per il clima.

In questo contesto di rapporti internazionali va inoltre tenuto conto che le aziende multinazionali con stabilimenti localizzati in più paesi europei già da tempo stanno orientando le proprie politiche verso la modalità ferroviaria per i flussi intercompany , ossia tra stabilimenti e centri distributivi nazionali.

Il ruolo dei porti

Certamente un tema centrale nello sviluppo del trasporto merci su ferro, ed in generale sui trasporti a minori impatti, è il **ruolo dei porti**.

Anche in questo caso la rilevanza del nord Italia è evidente. Valutando il traffico di container (le merci più adatte all'intermodalità rispetto ai prodotti sfusi), e depurando il dato dal semplice trasbordo, circa il 90% delle merci arriva sui porti liguri, toscani, veneti, friulani e romagnoli. I porti di Genova e La Spezia intercettano da soli circa la metà del traffico container nazionale. Il porto di

La Spezia guida, tra l'altro, la classifica nazionale dell'utilizzo del treno sul totale dei trasporti via terra, da e per il porto.

Nei porti Italiani, strategici per posizione, si rileva al contrario un inefficienza a valle, che altri porti europei stanno superando o hanno già superato:

- scarso coordinamento: ognuna delle 24 Autorità portuali decide in autonomia le priorità di investimento infrastrutturale, al di fuori di un piano nazionale e strategico;
- infrastrutture ferroviarie inefficienti, con binari corti e poco funzionali, interferenze con la viabilità e altri ostacoli che si traducono in un aggravio dei tempi e dei costi di manovra
- tempi lunghi nella gestione del sistema dei controlli doganali.

Non è un caso che altri porti, soprattutto nel nord Europa abbiano avuto, dal 2000 in poi, crescite enormi rispetto alle merci intercettate. I giorni di navigazione in più che occorrono ad una nave proveniente da Suez per raggiungere i porti di Anversa, Rotterdam o Amburgo, in alcuni casi possono essere annullati da una logistica più efficiente e dai tempi certi di questi scali rispetto all'Italia.

UNO SGUARDO SULL'EMILIA ROMAGNA

Secondo i dati della Regione Emilia Romagna nel 2014 il traffico merci su ferrovia è stato di circa 16,94 milioni di t (+ 2,27% rispetto all'anno prima). Un valore positivo e superiore a quelli registrati in passato e che supera la fase discendente che si era innescata dopo il 2008, anche a causa della crisi economica.

In questo contesto un aumento importante del traffico merci riguarda **lo scalo di Dinazzano che ha segnato un + 10**% .

Valori positivi sulle tendenze, ma che non nascondono la residualità del trasporto su ferro rispetto al mezzo stradale, se nel 2012 il trasporto merci su strada era stimato in circa 246 milioni di t.

Da un confronto cautelativo (perché fatto tra dati di anni diversi) si **può stimare che il trasporto su ferro incida meno del 7% sul totale della movimentazione merci**. **Il traffico di attraversamento regionale su camion, un traffico che per distanze percorse potrebbe verosimilmente transitare su treno, risulta comunque più del doppio del dato del trasporto su ferro**. Il transito infra-regionale su camion (con partenza o arrivo in Emilia Romagna) è invece pari a circa 5 volte il dato del trasporto merci sul ferro.

Dal punto di vista strettamente teorico, stando semplicemente alla distanze percorse dalle merci, esistono quindi ampi margini di crescita.

A livello infrastrutturale in regione esistono otto scali ferroviari principali su rete nazionale (Piacenza, CEPIM Parma, Interporto Bologna, Villa Selva, Ravenna, Bologna S. donato, Lugo e Faenza) ed un impianto principale su rete FER (Dinazzano). Si è in attesa da tempo della partenza dello scalo di Marzaglia sul versante modenese del distretto ceramico.

Un'abbondanza di scali che da un lato permette un facile accesso al treno, ma che dall'altro può provocare una competizione ed una dispersione di risorse che, se non gestita correttamente, può portare a una minor efficacia nell'intercettare i traffici su lunghe percorrenze.

Il porto di Ravenna, parte del corridoio Baltico-Adriatico e del corridoio Mediterraneo delle reti TEN-T, nel biennio 2014-2015 ha raggiunto e superato i volumi pre-crisi del 2008, con 3 milioni di tonnellate movimentate su ferro, pari a oltre il 15% del suo traffico marittimo totale.

Le tipologie di merci prevalenti, per quanto concerne il trasporto su rotaia, sono relative ai prodotti metallurgici ed alle materie prime per l'industria ceramica, con oltre un milione di

tonnellate ciascuno. Seguono poi le merci in container, i prodotti chimici e i cereali, con valori compresi tra le 100 e le 200 mila tonnellate.

Rispetto alle linee ferroviarie di scambio, quelle dirette ad alcuni dei porti principali e più prossimi (La Spezia-Ravenna), hanno limiti strutturali importanti, sia nel profilo che nella lunghezza del modulo, che nella velocità massima e nelle manovre da effettuare.

Particolarmente limitata la tratta Parma-La Spezia: limiti di profilo, di moduli (meno 600 m), è necessaria la doppia motrice a causa delle forti pendenze in discesa. Così come la sua prosecuzione verso nord lungo la linea Piadena-Cremona o verso Suzzara (che connetterebbe La Spezia al Brennero) è attualmente del tutto inadatta a sostenere traffici importanti.

Problemi di uscita dei treni ci sono anche dal Porto di Ravenna, con limiti di profilo e di moduli sulle tratte vanno ad intersecarsi con le altre linee principali (sulla Ravenna-Ferrara e Bologna-Rimini). La linea è a binario singolo fino a Russi (lungo la linea Ravenna-Bologna) e sulla linea Rimini-Ravenna-Ferrara. In quest'ultima mentre un tempo c'erano 5 punti scambio, ora sono diventati 3 per ridurre i costi.

Ovviamente le reti non sono l'unico problema, ma anche i passaggi di manovra richiesti. Un operatore del settore intervistato per questo documento segnala il paradosso che il tempo che impiega un treno merci per andare da Amburgo a Milano è di circa 8 ore, lo stesso tempo può impiegare per andare da Ravenna a Milano.

Rispetto alle politiche non infrastrutturali **la Regione si è fatta promotrice negli anni di un processo che hanno messo risorse per incentivare il trasferimento di merci dalla gomma al ferro** sulle tratte brevi (sotto i 200 km). Un'azione meritevole, forse la prima a livello nazionale, volta a riequilibrare i costi tra ferro e gomma che ha comportato importanti risultati.

Con la Legge Regionale n.15 del 2009 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci" sono stati messi a disposizione 3 milioni di euro all'anno tra il 2010 ed il 2013, con un incentivo su base chilometrica per i trasporti brevi in cui era possibile dimostrare il passaggio dalla modalità camion a quella ferroviaria. I risultati hanno portato al finanziamento di oltre 90 nuove tratte con un risparmio sull'energia consumata stimata dalla regione del 75% circa, e un eliminazione di oltre 200.000 viaggi di mezzi pesanti circolanti su gomma.

Tra le valutazioni da fare sugli effetti della legge c'è quella che i nuovi collegamenti attivati hanno riguardato anche tratte a lunga percorrenza, sia in contesto nazionale che con altri Paesi. Questo a

dimostrazione che le politiche regionali possono influire in modo rilevante anche su scala nazionale.

Il meccanismo della LR 15/2009 è stato rinnovato col la LR 10/2014 che mette purtroppo meno risorse, circa 1 milione di euro l'anno. Le risorse sono destinate ad impresse della logistica o ferroviarie, nell'ordine di 0,8 €/t km a progetti che garantiscano almeno 30 treni all'anno o almeno 20.000 t/anno. La tratta massima che riceve l'incentivo riguarda i primi 120 km di percorso. Tali incentivi sono ridotti del 30% alle imprese ferroviarie.

Un'iniziativa importante che andrebbe proseguita ed integrata con maggiori risorse, e che potrebbe essere replicata in altre regioni.

Il ruolo dei centri logistici regionali e le buone pratiche dei privati

Rispetto ai centri logistici, indubbiamente un ruolo importante sull'uso del treno si ha nel CEPIM di Parma. Un interporto attivo essenzialmente sul settore agroalimentare, dei trattori e dei polimeri, che nel 2014 ha visto un transito di circa 5,5 milioni di tonnellate di merci, di cui circa 3 milioni su ferro, con 80.000 carri ferroviari.

Dal punto di vista infrastrutturale è in corso l'elettrificazione dell'ultimo tratto di rete che va dal ramo di Castelguelfo all'interporto, con investimenti totali per 6 milioni (di cui 2,5 del Ministero, il resto dalla Regione e da CEPIM che ha contribuito all'adeguamento della rete RFI anche con finanziamenti privati). Nell'interporto sarebbe necessario realizzare un nuovo terminal ferroviario in grado di aumentare le capacità del trasporto su ferro a carico di FS, previsto negli accordi per l'Alta Velocità, che tuttavia non risulta ancora realizzato.

L'interporto ha svolto un ruolo importante nell'avvio della nuova politica della ditta Barilla, che ha spostato su ferro il traffico dei grani provenienti dal porto di Ravenna. E' stato inoltre siglato di recente un accordo con il gruppo logistico Conship per portare treni dal Porto di La Spezia all'Interporto di Parma.

Dal 2013 cinque coppie di treni a settimana, appositamente composti dall'operatore Metrocargo, pensati per servire clienti diversi (multi client) caricando prodotti diversi (multi prodotto), collegano Marsiglia ai terminal del nord Italia, come Mortara (Pv), Castelguelfo (Pr), fino a San Giorgio di Nogaro (Ud). Si è calcolato che il servizio ha tolto dalle strade dell'Emilia Romagna 12.000 camion per un risparmio di 14.000 tonnellate di CO_2.

Dinazzano Po Spa è un'impresa che opera nella logistica ferroviaria e nel trasporto merci su ferro, oltre che occuparsi di gestione dei servizi di manovra e logistica. Situato nel comune reggiano di

Casalgrande, nel cuore del "distretto delle piastrelle" (l'80% dei treni è al servizio del polo ceramico), lo scalo si colloca in una posizione strategica tra i porti di Ravenna, Genova e La Spezia e città come Milano e Verona, crocevia verso il nord Europa.

Dal 2009, annus horribilis in cui si sono fatti sentire maggiormente i danni della crisi economica mondiale, si è passati da circa 1,3 milioni di tonnellate di merci movimentate ai 3,5 milioni del 2014. Ad influire positivamente sul dato la collaborazione con l'Autorità portuale di Ravenna con l'arrivo delle rinfuse solide dal porto romagnolo. Nel 2014 lo scalo ha visto transitare 86.700 vagoni pari a 110.000 camion. In trent'anni di attività si calcola siano stati tolti dalle strade qualcosa come 1,4 milioni di camion.

L'attività dello scalo potrebbe essere ulteriormente potenziata superando nodi infrastrutturali e burocratici. Ad esempio i convogli DP hanno bisogno di autorizzazioni da due diverse entità che si occupano di sicurezza, ANSF (che segue la rete nazionale) e USTIF (che si occupa dei 350 km di rete regionale), che dal 2010 dovevano essere unificate ma ad oggi non lo sono ancora. Per quanto riguarda l'aspetto infrastrutturale sarebbero necessari tre nuovi binari all'interno dello scalo e un collegamento con il futuro scalo di Marzaglia (Mo) per operare in sinergia con le altre realtà che lavorano sul polo ceramico emiliano. A questo va aggiunto che le banchine dello scalo andrebbero adeguate per permettere l'accesso a treni più lunghi (lo standard europeo è di 750 m) e la sosta del materiale per più giorni.

Il progetto del nuovo interporto di Piacenza, assieme a quelli di Brescia e Milano Smistamento a cui collaborano FS, FS Logistica, Cemat e Hupac, fa parte del più grande progetto di adeguamento della rete ferroviaria italiana a sud delle Alpi; progetto reso necessario dalle mutate condizioni di traffico che seguiranno l'apertura del nuovo traforo del Gottardo. Il nuovo terminal intermodale emiliano sarà di ultima generazione, con una superficie di 75.000 metri quadrati e cinque corsie di carico e scarico e altrettante di stoccaggio. Attualmente sono conclusi gli studi prefattibilità e la realizzazione dell'opera è attesa per quest'anno. RFI ha recentemente trasmesso l'autorizzazione formale per la realizzazione del fascio di binari che collegherà la stazione di Piacenza al polo logistico dove sono presenti importanti operatori, fra cui Ikea.

L'Interporto di Bologna si è dotato di un nuovo piano strategico triennale 2016-2018 e, stando a quanto si afferma nel documento, si prevedono interventi di ampliamento sui servizi intermodali, sul patrimonio immobiliare e sul fronte del franco fabbrica. Oltre all'implementazione delle offerte legate ai treni, come la manutenzione dei carri e delle locomotive, la gestione delle manovre e

all'ampliamento delle aree di stoccaggio, si pensa ad una maggior integrazione dei magazzini in cui operano i camion con i tre terminal ferroviari presenti nel sito. Sono in previsione alleanze su scala regionale con realtà come Dinazzano, Parma e Marzaglia, ed europee in ragione del posizionamento dello scalo di Bologna lungo tre corridoi di transito continentali (il corridoio Baltico-Adriatico, quello Mediterraneo e quello Scandinavo-Mediterraneo).

Se il sistema pubblico fatica a dare centralità al trasporto delle merci su ferro in realtà c'è un mondo privato che su questa direzione sta investendo, nonostante le difficoltà. Sia sul versante dell'utente del trasporto, cioè delle imprese di produzione e trasformazione, sia da quello degli operatori.

Oltre allo sviluppo delle reti e delle infrastrutture degli interporti, risulta fondamentale anche sviluppare sistemi che velocizzino le operazioni di carico e scarico dei convogli. Su questo sta lavorando **Metrocargo**, fornitore di servizi di logistica, che offre un sistema innovativo in grado di eliminare i servizi di manovra velocizzando così i tempi di percorrenza dei treni merci. Non sono più necessari scali a fasce di binari ma le operazioni si svolgono su di una sola linea parallela al convoglio. Ad ogni fermata i treni vengono scomposti e ricomposti agendo sul singolo carro, sviluppando così una "metropolitana delle merci", con la possibilità di arrivare con il treno sempre più vicino ai luoghi di consegna finale erodendo alla gomma il suo principale vantaggio competitivo.

E' già stato citato il caso di **Barilla** che ha avviato l'utilizzo del treno per gli scambi di grano duro con il porto di Ravenna (50.000 tonnellate all'anno), un percorso passato prima attraverso l'appoggio al CEPIM di Parma, e che si completerà con l'avvio di una linea ferroviaria dedicata all'interno dell'impianto di Pedrignano. Altra direttrice di provenienza della materia prima per questo stabilimento è la Francia: cambiando la logistica da nave e camion a solo treno, arrivano da oltralpe circa 46.000 tonnellate di grano all'anno. Efficienza nella logistica e ricerca di sostenibilità hanno portato a ottimi risultati: facendo arrivare su ferrovia 96.000 (30%) delle 300.000 ton/anno totali si è riusciti a ridurre del 98% la quantità di NOx prodotta, del 94% quella di CO2 e del 94% quella di PM10.
Problemi si registrano invece sul versante italiano dove, ad esclusione dei porti, si fatica a trovare strutture in grado di effettuare efficacemente il carico dei vagoni, e così oltre la metà del grano che arriva al mulino di Parma, quella di provenienza nazionale, è costretto a viaggiare su gomma.

Esperienza virtuosa è anche quella di **Kerakoll** che dal 2011 ha spostato su treno il trasporto dei granulati e polveri di marmo (carbonato di calcio, chiamato "ravaneto") necessari alla produzione ed acquistati da una società sita nel comune di Minucciano (Lu) in Garfagnana.
Tale risultato è stato possibile grazie ad un accordo tra pubblico e privato che, oltre all'azienda emiliana, ha coinvolto la Regione Toscana, le Province di Lucca e Massa-Carrara, i Comuni di Minucciano, Casola in Lunigiana, le Comunità Montane della Garfagnana e della Lunigiana e Rete Ferroviaria Italiana (RFI). L'investimento è costato 2 milioni e 270 mila euro ed ha comportato tra gli altri l'adeguamento dello scalo passeggeri di Minucciano, per renderlo adatto al trasporto merci, oltre alla posa di due nuovi binari e la successiva installazione di una gru per il trasferimento dei container dai camion ai convogli ferroviari.
La frequenza dei convogli, composti da 13 carri da 2 container ciascuno, è giornaliera su cinque giorni a settimana. Questo ha comportato l'eliminazione di 9600 camion l'anno (circa 170 mila tonnellate di materiale) dalle strade appenniniche tra Sassuolo (Mo) e la Garfagnana, su quella che era ormai nota come la "rotta delle polveri".

Altra eccellenza che ha riguardato le scelte di imprese private e gli operatori dell'Emilia Romagna è quella dell'Unilever che ha dato vita, tramite una convenzione con Trenitalia Cargo, ai primi treni refrigerati d'Europa tra il proprio stabilimento campano e la sede dell'interporto di Parma.

E' del 2015 la notizia di una nuova tratta intermodale che collega Francoforte a Bologna via Brennero, ad opera di Rail Traction Company, Kombiverkehr, Lokomotion, Cemat, DB Schenker Rail e Interporto di Bologna. Il servizio, operativo nei fine settimana, prevede una partenza dalla Germania alla sera del venerdì e una dall'Italia la mattina della domenica. Da Bologna poi le merci vengono trasferite su camion e raggiungono il porto di Ancona per imbarcarsi verso la Grecia. L'interporto di Bologna, qualora il servizio dovesse attrarre gli operatori e il numero di corse implementato, potrebbe concretamente diventare hub di riferimento per il traffico marittimo a breve tragitto, intercettando i traffici da e per i porti del Tirreno e dell'Adriatico settentrionali.

Ikea, da sempre attenta ai problemi della logistica, ad oggi movimenta con traffico intermodale circa il 20% delle sue merci, a cui si aggiunge un 5% che si spostano esclusivamente su treno. Questi numeri sono destinati ad aumentare quando sarà finalmente pronto l'interporto di Piacenza, dove Ikea partecipa al consorzio Uno Ap3 incaricato della realizzazione dell'infrastruttura intermodale. Nella città emiliana Ikea ha due magazzini che servono tutti i negozi presenti in Italia

(21, a cui va aggiunto l'on line), Svizzera (2) e nel bacino del Mediterraneo (23 punti vendita in 7 Paesi). L'obiettivo è fare arrivare le merci con container caricati su treno dai porti di Genova e La Spezia, velocizzando i tempi di consegna e le procedure doganali.

STRADE DA PERCORRERE: LE NOSTRE PROPOSTE

In generale la strategia che occorre percorrere è quella di aumentare la competitività del trasporto ferroviario, togliendo incentivi alla gomma, aumentando gli incentivi di split modale nel breve termine e - nel medio termine - ridurre i costi del treno tramite investimenti in infrastrutture e snellimenti burocratici. Sul versante delle infrastrutture risulta indispensabile adeguare rete e scali merci per garantire treni più lunghi e capienti in linea con gli standard europei di punta.

In particolare le azioni necessarie sono:

1. Da un punto di vista geografico strategico occorre portare più a sud la rottura di carico intermodale che oggi avviene appena a ridosso delle Alpi e che vede un drastico calo di utilizzo del treno appena a sud della catena alpina.
2. Le risorse economiche per infrastrutture viarie e trasportistiche e per l'intermodalità devono essere assegnate sulla base di **piani nazionali e regionali** che partano da un'attenta valutazione dei reali flussi di traffico e delle priorità d'investimento, così come gli obiettivi di riduzione di inquinamento locale e di emissione climalteranti.
3. Applicare tasse, sovra pedaggi autostradali sulla lunga percorrenza in camion soprattutto quella di attraversamento delle regioni padane gravate da un'emergenza smog ormai di tipo sanitario
4. Sospendere gli incentivi diretti ed indiretti al trasporto su gomma.
5. Attuare un importante piano di adeguamento delle infrastrutture ferroviarie e dei terminal agli standard europei per far circolare treni da 750 m (in Italia la lunghezza attuale dei treni va dai 450m ai 650m). Estendere la lunghezza della rete che può far transitare treni a sagoma P80.
6. Per superare il blocco infrastrutturale dell'appennino rispetto alle sagome, rendere disponibile durante la notte la rete AV (che è anche ad alta capacità) per il traffico merci
7. Attivare in fretta i decreti attuativi necessari a sbloccare i fondi recentemente approvati dal Governo per gli sconti pedaggio alle merci sulla rete ferroviaria nazionale, estendendo quindi tali sconti a tutto il territorio nazionale (prevista solo per il sud dalla legge di stabilità 2015).
8. Agevolare l'iniziativa degli operatori privati del trasporto su ferro.

9. Snellire la burocrazia e gli oneri inutili: in particolare è utile dare attuazione alla norma che prevede l'unificazione della rete Rfi (ANSF) e sottoposta all'USTIF
10. Potenziare il ruolo nel trasporto merci del gruppo Trenitalia, aumentandone gli investimenti sul settore e la rapidità operativa.
11. Adeguamento logistico e snellimento burocratico dei porti e potenziamento dei rapporti tra Autorità portuali, imprese ferroviarie ed interporti. In particolare dar vita all'istituzione di Fast Corridor ferroviari per spostare i sistemi di attesa per lo sdoganamento dal porto (oggi con tempi molto lunghi) al retroporto.
12. Applicare la **borsa dei trasporti alpini**, proposta dal CIPRA. Un dispositivo basato sui meccanismi di mercato con cui viene fissato un numero massimo di diritti di passaggio via camion per un determinato valico. Questi diritti vengono poi messi all'asta, oltre quel numero occorre attraversare il valico con altre modalità.
13. Dare continuità alla legge regionale **dell'Emilia Romagna** per il riequilibrio dei traffici esportandola anche in altre regioni.
14. Potenziare con urgenza l'asse **Parma-La spezia-Brennero**, fondamentale per connettere i porti del Tirreno col nord Italia e il centro Europa.
15. Risolvere il problema dell'"ultimo miglio" del porto di Ravenna
16. Intervenire nel nodo del polo ceramico prevedendo il raddoppio della linea per l'incrocio presso località Bosco e un collegamento tra gli scali di Dinazzano Po e Marzaglia
17. Attuare politiche territoriali ed urbanistiche che tengano conto dell'impatto connesso alle attività logistiche e disincentivino la competizione tra Comuni contermini o dello stesso bacino. Bisogna garantire la concentrazione di tali attività in aree adeguatamente infrastrutturate e servite, così da ridurre al minimo l'impatto sulla viabilità ordinaria e da ottimizzare gli investimenti pubblici realizzati.

Fonti

Aci

Anfia - Associazione nazionale filiera industria automobilistica

CERTeT Centro di Economia regionale, dei Trasporti e del Turismo

Cipra - Centro internazionale per la protezione delle Alpi

ECR Italia, documenti vari sull'accesso delle marci al treno

Eurispes

Eurostat

Ferrovie dello Stato Italiane

Hupac

Il sistema interportuale nelle piattaforme logistiche territoriali – Rapporto Censis, Unione Interporti Riuniti 2010

Intermodale24-rail.net

Libro Bianco dei Trasporti 2011 UE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario

Piano Strategico 2016-2018 Interporto di Bologna

Portale-trasporti.eu

Rapporto annuale 2013 dell'Ufficio federale dei trasporti Confederazione svizzera (UFT)

Rapporto dell'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA)

Regione Emilia Romagna

Swissinfo.ch

Trasforum-project.eu

Trasporti-Italia.com

Uominietrasporti.it

Themeditelegraph.com

bbt-se.com

Il documento è frutto anche di Interviste con i referenti degli interporti di Parma, Bologna, Dinazzano Po, e con le ditte Barilla, Kerakoll, Conserve Italia, Metrocargo. Si ringraziano in particolare: Joahann Marzani, Gino Maioli, Pietro Spirito, Giancarlo Laguzzi