

# Combitec s.r.l.

## Trasporto Ferroviario: Spina Dorsale Dell'Italia?

28 Marzo 2022

A cura Propeller Club di Genova e Milano

### A. Premessa

L' Italia dopo la difficile esperienza legata alla pandemia Covid 19, che ha obbligato ad una flessione del PIL nel 2019 del 9% circa, grazie all' intraprendenza della sua classe imprenditoriale ed a quanto messo in atto dal Governo Draghi in poco tempo è riuscita a recuperare notevolmente nel corso del 2021 con un 6,8 % che ha permesso di riaffacciarsi ai grandi interscambi in primis con il resto dell' Europa.

Come noto il 70% circa del nostro interscambio è con i paesi comunitari. Questo implica in prima battuta la necessità imprescindibile di utilizzare il transito alpino che notoriamente è possibile solo via strada o via ferrovia. Da lunga data il sistema dominante è stato il tutto strada.

La Commissione dell'UE ben conscia della necessità di dover ridurre in tempi mediamente brevi le emissioni di gas nocivi e della CO2 ha già emanato le linee guida per i prossimi 27 anni evidenziando con il Libro Bianco del 2011 che al 2030 il 30% del trasporto merci al di là dei 300 km debba essere effettuato con sistemi intermodali. Questa percentuale è aumentata al 50% entro il 2050. A ciò aggiungasi la volontà di annullare al 2050 l'emissione di CO2.

Tutto questo obbliga a rivedere in modo sostanziale la ripartizione modale dei traffici.

Risulta ovvio che la conformazione geografica del nostro paese assommata al transito alpino ci obbliga a profonde revisioni degli schemi attualmente utilizzati per l'evoluzione della nostra economia a meno che, cosa molto improbabile, vi sia una significativa modifica di mercato che ci porti verso realtà over sea da servire con i trasporti marittimi.

D' altro canto, se come auspicato, i grandi porti italiani si ristruttureranno saranno in grado di servire il centro Europa in concorrenza con i porti del North Sea. Per fare questo avranno bisogno di un efficiente sistema ferroviario di connessione essendo improponibile l'utilizzo massiccio del tutto-strada.

### B. La realtà attuale

Attualmente la realtà di riferimento nel nostro paese presenta alcuni aspetti positivi ma, purtroppo altri piuttosto negativi.

Il trasporto ferroviario (combinato + tradizionale) occupa in Italia il 13% e quindi nettamente inferiore a gli altri grandi paesi europei che registrano mediamente un 18%. Questo evidenzia una sensibile carenza rispetto ai traguardi chiesti da Bruxelles. Il Ministro Giovannini ha recentemente evidenziato di voler raggiungere il traguardo del 26% entro il 2030, iniziativa encomiabile ma lontana da traguardi voluti dalla Commissione.

Un'indagine con la ripartizione fra traffico nazionale e traffico internazionale evidenzia:

– **Traffico nazionale**

L'Italia è un paese lungo oltre 1.300 km quindi dovrebbe disporre di condizioni ideali per le connessioni Nord Sud e viceversa. Purtroppo non è così. Quali le cause? un primo concetto è legato agli errori commessi dal vertice FSI dal 2008 che invece di dialogare col Governo per attivare adeguate risorse per lo sviluppo dell'intermodalità ha preferito una politica ragionieristica di riduzione drastica dei risultati raggiunti. Una statistica impietosa evidenzia che nel periodo 2008-2019 il traffico è diminuito del 33%. Questa politica è stata fortunatamente mitigata dalla nascita delle ferrovie private raggruppate in FerCargo che con notevole dinamismo hanno recuperato una parte del terreno perduto tanto che oggi detengono oltre il 50% circa del traffico ferroviario merci con una punta del 62% nell'internazionale.

Occorre evidenziare che RFI grazie ai provvedimenti legati al PNRR ha attivato e sta proseguendo in una massiccia prosecuzione di modernizzazione delle linee e, in questo contesto tutto il Nord Italia ivi comprese le connessioni con Bologna e con Bari hanno il profilo P80/410 che consente il transito di semirimorchi di altezza 4m come presente in tutti i maggiori paesi europei. Purtroppo è ancora carente la situazione tirrenica anche se vi sono iniziative cantieristiche per risolvere gli handy cap nei prossimi anni.

– **Traffico Internazionale**

Nel settore internazionale la configurazione è certamente più positiva.

Il traffico internazionale di interscambio con l'Europa, eseguito in Italia per il 66% dalle imprese private come sopra indicato, ha nel trasporto combinato un punto di forza grazie alla necessità di attraversare le Alpi. In questo contesto la realtà italiana emerge in ambito europeo con dati indubbiamente di grande rilievo.

In questo quadro un ruolo importante è giocato da Svizzera ed Austria con politiche di transito particolarmente incisive nel favorire la ferrovia.

La Svizzera attualmente evidenzia che il 70% circa del traffico merci di transito è effettuato con tecniche intermodali.

In questo contesto non è un caso che l'MTO leader in Europa per volumi di traffico gestiti e per relazioni di traffico in esercizio sia la società svizzera Hupac peraltro massicciamente presente in Italia anche con impianti terminalistici di grande livello.

Sul lato Est particolarmente dinamica è la società tedesca Kombiverkehr presente nel trasporto italiano da quasi 50 anni con attestamento in Italia a Verona. Recentemente Kombi ha ampliato la sua sfera d'azione prendendo in gestione i traffici attestati a Mortara da e per il Nord Europa ampliando il numero di relazioni servite rispetto alla precedente gestione.

Le statistiche dell'UIRR, l'associazione europea degli MTO, evidenziano che il 50 % circa del totale dei trasporti internazionali europei ha origine/destino l'Italia.

Questo deve far ben comprendere quale dovrà essere l'evoluzione della strategia italiana per il futuro. Infatti:

- Permarrà la necessita di agevolare al massimo il transito alpino
- All' uopo già esistono i tunnel svizzeri del Gottardo, del Ceneri e del Loetschberg in via di raddoppio che fluidificando il traffico apportano grandi incrementi
- sono in via di costruzione i nuovi Moncenisio con l'ammodernamento della linea Torino-Lione, e il tunnel del Brennero i quali porteranno a una configurazione nuova dei traffici.

Quanto sopra evidenziato illustra in modo chiaro l'importanza imprescindibile del trasporto ferroviario combinato per il futuro del nostro paese.

Occorre però sottolineare che l'evoluzione infrastrutturale è necessaria ma non sufficiente.

Infatti affinché l'Italia si possa confrontare adeguatamente con il resto dell' Europa necessita che in tempi brevi la rete italiana sia secondo gli standard europei della lunghezza treno (740m) e del traino (2.000 ton). In questo contesto un ulteriore passo in avanti potrebbe essere se, finalmente, anche in Italia fosse disciplinato l'utilizzo del macchinista unico il che comporterebbe una significativa riduzione dei costi.

Ing. Eugenio Muzio

Segrate 11/03/2022