

«Porti, servono connessioni con la ferrovia e gli interporti»

Fermerci

«L'ultimo miglio resta una criticità, troppi terminal lontani dagli standard Ue»

Marco Morino

Un'integrazione ancora incompleta con la rete ferroviaria nazionale e connessioni con i porti marittimi largamente insufficienti. In più, oltre l'80% dei terminal non dispone di binari lunghi 750 metri, come impongono i nuovi standard europei. Sono le principali criticità dell'ultimo miglio ferroviario, secondo una ricerca condotta da Fermerci (associazione che riunisce alcune tra le principali compagnie ferroviarie merci presenti in Italia), PwC e Rse, in collaborazione con Rete ferroviaria italiana (gruppo Fs). La ricerca è stata presentata al Green Logistic Expo di Padova, l'evento internazionale dedicato alla logistica sostenibile. Con infrastruttura di ultimo miglio s'intende qualsiasi sezione della infrastruttura ferroviaria tra il punto di accesso alla rete principale e la destinazione finale di un treno. In Italia sono attivi 204 impianti di ultimo miglio ferroviario tra interporti, porti raccordati, terminal merci, fasci di binari privati e stazioni con pubblico accesso. Il 73% di essi è

collocato nel Nord Italia (43% Nord Ovest e 30% Nord Est).

Dice Clemente Carta, presidente di Fermerci: «Se ci sono problemi nell'ultimo miglio, si limita il volume di merci che finisce in ferrovia. Ogni criticità va superata. È necessario rifinanziare la legge del 2017, all'articolo 47, che dà la possibilità al gestore dell'infrastruttura di lavorare sull'ultimo miglio». Su 204 siti presenti in Italia, rimarca Carta, «soltanto il 10% è a norma europea, con treni lunghi 750 metri. Il lato positivo è che ci sono molti impianti che si possono adeguare senza troppe spese». Attualmente, solo il 30% degli interporti ha un binario lungo almeno 750 metri; nei porti raccordati l'incidenza diminuisce fino al 18 per cento. E qui arriva la seconda criticità: la scarsa connessione tra i terminal ferroviari e i porti nazionali. In Italia i porti marittimi collegati efficacemente all'infrastruttura ferroviaria nazionale sono meno di 20. Secondo gli esperti che si sono avvicendati ieri al forum Mercintreno di Padova, occorre accelerare sull'intermodalità e su una migliore connessione del trasporto ferroviario con porti e interporti, «rilanciando il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo». Intanto si pro-

spetta una boccata d'ossigeno per il settore. Il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi, in video-collegamento con il forum, annuncia l'imminente convocazione di un tavolo con il ministero dell'Economia per risolvere il nodo dei 55 milioni di euro tagliati agli incentivi per l'acquisto di nuovi locomotori. Commenta Carta: «Un passo nella giusta direzione».

Sempre ieri, al Green Logistic Expo, è intervenuto anche Leopoldo Destro, delegato del presidente di Confindustria per trasporti, logistica e industria del turismo. Dice Destro: «Sviluppare l'intermodalità, in tutte le sue forme, è fondamentale per il nostro Paese. Incentivi come il Ferrobonus e il Sea modal shift (ex Marebonus) vanno resi strutturali. Dobbiamo continuare a investire nelle infrastrutture per la logistica, ad esempio negli interporti. Per questo, Confindustria sta lavorando alla creazione di un Osservatorio permanente sulla mobilità delle merci e sulla dotazione infrastrutturale in Italia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA