

03

Rivista trimestrale di cultura e comunicazione politica

Rivista Trimestrale
Numero speciale

Anno 1
Numero 3

Parlamento Magazine



Sostenibilità 2030

Il futuro che costruiamo oggi

Parlamento Magazine

Numero 03

Ottobre 2024



40181 700982

La sostenibilità del trasporto ferroviario merci e il contributo alla riduzione di emissioni di CO2



Giuseppe Rizzi
Direttore Generale Associazione Fermerci

Non è più possibile pensare una politica economica, sociale ed ambientale al fuori della sostenibilità. Siamo in grave ritardo rispetto al raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda 2030. È tempo di accelerare la transizione ecologica come occasione per fare innovazione a tutto campo. Chi vuole rinviare la transizione in nome dei costi da sopportare nei prossimi anni rischia di penalizzare i più deboli e di scaricare sulle generazioni future i danni dell'inazione.

La transizione ambientale richiede un grande sforzo nel settore della mobilità, per trovare soluzioni che coniughino le esigenze di trasporto con gli obiettivi di sostenibilità. Questo è particolarmente vero per il trasporto delle merci, che in Italia vede una predominanza del trasporto su gomma (59%), seguito dalla navi-

gazione marittima di cabotaggio (25%) e dal trasporto ferroviario, che rappresenta solo l'11% del totale. L'uso di prodotti petroliferi è dominante nel trasporto su gomma e nella navigazione marittima: oltre il 95% dei mezzi pesanti è alimentato a diesel, mentre la maggior parte delle navi utilizza olio combustibile. Al contrario, il trasporto ferroviario delle merci utilizza raramente combustibili fossili, grazie alla quasi totale elettrificazione della rete ferroviaria nazionale, che copre il 73% del totale (pari a 12.140 km). Questa caratteristica del trasporto ferroviario contribuisce in modo significativo alla riduzione delle emissioni di gas serra. Il trasporto ferroviario merci, infatti, non rientra tra i settori destinatari delle Direttive Europee in materia di Emission Trading System perché contribuisce in modo sostanziale al processo di riduzione delle emissioni, e favorisce il raggiungimento degli obiettivi fissati dal c.d. pacchetto Fit For 55. Rispetto alle altre modalità di trasporto il treno consente un risparmio notevole di CO2. Alcuni esempi concreti nei grafici di seguito:

RISPARMIO EMISSIONI CO2 TRENO 30 UTI

CARICO MEDIO		CARICO PIENO	
Origine	Bari	Origine	Bari
Destino	Milano	Destino	Milano
Km Percorsi Su Strada	980	Km Percorsi Su Strada	980
Km Percorsi Su Linea Ferroviaria	786	Km Percorsi Su Linea Ferroviaria	786
Totale Emissioni Di Co2 Prodotte Con Trasporto Su Gomma (T)	140.237	Totale Emissioni Di Co2 Prodotte Con Trasporto Su Gomma (T)	98.452
Totale Emissioni Di Co2 Prodotte Con Trasporto Su Rotaia (T)	19.095	Totale Emissioni Di Co2 Prodotte Con Trasporto Su Rotaia (T)	19.095
Totale Emissioni Di Co2 Evitate (T)	-121.412	Totale Emissioni Di Co2 Evitate (T)	-79.352



Il trasporto ferroviario merci, inoltre, contribuisce anche ad un importante risparmio energetico. Ulteriore esternalità positiva con impatto notevole per un'economia sostenibile e moderna.

In particolare, considerando una capacità di trasporto del treno pari mediamente a 700 tonnellate e quella dei veicoli pesanti pari mediamente a 14

tonnellate si può stimare che ogni treno sostituisca il trasporto di circa 50 mezzi pesanti sulle strade a lunga percorrenza. Dal punto di vista energetico, pertanto, lo spostamento della merce sul treno permette di ottenere circa l'80% di consumi evitati rispetto agli equivalenti 50 mezzi pesanti e l'utilizzo del vettore elettrico in sostituzione dei combustibili fossili.



Fonte Dati: Rapporto Annuale Fermerci 2024

Per questo motivo, lo shift modale, ossia lo spostamento delle merci dalla strada alla ferrovia, è cruciale per la decarbonizzazione. Per raggiungere questo obiettivo, è necessario potenziare le infrastrutture ferroviarie e intermodali e rafforzare le politiche di incentivazione che hanno svolto finora un ruolo fondamentale nel sostenere la transizione verso il trasporto ferroviario delle merci. Strumenti come il Ferrobonus e la Norma Merci, già riconosciuti come aiuti di Stato legittimi e sostenibili dalla Commissione Europea, hanno significativamente potenziato il settore ferroviario merci italiano, riducendo le emissioni e promuovendo modalità di trasporto più sostenibili. La direttiva 2003/87/CE, infatti, conosciuta come EU ETS, ha fissato un tetto massimo alle emissioni nei settori industriali europei, con un sistema di quote di emissioni commerciabili. Il pacchetto normativo Fit for 55 incrementa dal 43% al 62% la percentuale di emissioni da ridurre entro il 2030, rispetto ai livelli del 2005. La Direttiva 2023/959 amplia l'EU ETS a nuovi settori, includendo i combustibili utilizzati nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale dal 1° gennaio 2025. Per raggiungere questi obiettivi, il legislatore europeo ha favorito gli importanti investimenti previsti dal PNRR, necessari per l'ammodernamento delle Rete Ferroviaria Nazionale. Questa si estende per quasi 17mila chilometri di linee di proprietà statale gestite da Rete Ferroviaria Italiana e 3mila chilometri di linee secondarie, di proprietà regio-



nale e gestite da diverse società sia pubbliche che private. Il 73% è elettrificato e solamente il 46% è a doppio binario.

Gli interventi necessari sulla rete ferroviaria, nella fase dei lavori che durerà fino al 2026, comportano una riduzione del 50% della capacità del trasporto merci sulle molte linee principali per il 2024, e fino al 60% per l'anno 2025. A questo occorre aggiungere che già nel 2023 c'è stata una perdita di traffico pari al -3,2%, causata da altri fattori: l'interruzione dei due valichi alpini (Frejus e S. Gottardo) sul versante Nord, la crisi del Mar Rosso che ha colpito tutti i traffici provenienti dai porti italiani, il momento economico non positivo di alcuni grandi Paesi europei destinatari di nostre merci e infine l'inizio dei lavori PNRR e le conseguenti interruzioni ferroviarie. Il nostro Paese si trova anche nel pieno di una transizione infrastrutturale, almeno per il settore ferroviario.

In questo scenario le imprese di tutto il comparto logistico ferroviario stanno soffrendo una crisi enorme, con il rischio di subire danni irreparabili durante questo periodo critico, fino a fine 2026, e non arrivare integri all'appuntamento previsto per il 2027, ovvero operare finalmente su una Rete completamente a standard europei. Nel mese di luglio sono state svolte presso il Parlamento italiano audizioni e interlocuzioni con i

principali stakeholder del settore trasporti riguardo il recepimento delle modifiche alla Direttiva 2003/87/CE sopra citata.

L'Associazione Fermerci ha avanzato alcune proposte: intanto riteniamo sia corretto assegnare una parte rilevante dei proventi delle aste pubbliche di carbon credit alla gestione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Poi, parte di questi fondi dovranno essere utilizzati per potenziare le principali misure di incentivazione per il trasporto merci, come il Ferrobonus e la Norma Merci, al fine di aumentare la quota di shift modale dalla gomma al ferro. Questo incremento è essenziale anche per sostenere la competitività del trasporto ferroviario durante la crisi determinata dai lavori PNRR. Un trasferimento inverso delle merci dalla rotaia alla strada avrebbe un impatto estremamente negativo sulla sostenibilità ambientale e sul raggiungimento degli obiettivi comunitari.

Il trasporto ferroviario delle merci è essenziale per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e per migliorare la competitività del nostro Paese. È fondamentale che tutti gli attori coinvolti, dai governi alle imprese, lavorino insieme per superare le sfide attuali e sfruttare le opportunità future. Solo con un impegno condiviso e una visione a lungo termine possiamo garantire un futuro sostenibile e prospero per il settore ferroviario italiano.