Il Sole 24 ORE

Data 16-07-2019
Pagina 27
Foglio 1 / 2

Logistica. Germania prima nel mondo, Roma diciannovesima: i ritardi nelle infrastrutture del corridoio scandinavo-mediterraneo - Investimenti per completare le tratte ferroviarie del Sud

L'Italia insegue i fondi europei per recuperare traffico merci

Chiara Bussi

Da qui al 2050 il traffico merci in Europa aumenterà del 60 per cento. Una buona notizia per il commercio, fa notare la Commissione Ue, che pone però nuove sfide per il settore dei trasporti. Ancora oggi un'unica area europea, volàno per la competitività, resta un miraggio. La prossima tappa sarà il completamento della rete centrale dei corridoi Ten-T, il sistema di infrastrutture integrate che secondo le stime di Bruxelles contribuirà anche a un aumento del Pil europeo dell'1,8 per cento. Per raggiungerla rimangono da colmare numerosi divari tra i Ventotto. Come lo spread di 18 posizioni che separa la Germania (prima) dall'Italia (19esima) nell'indicatore sulla logistica della Banca mondiale che misura l'efficienza delle infrastrutture dei trasporti e la qualità dei servizi.

Mind the gap

In un anno il nostro Paese è migliorato di due gradini, ma figura sempre dietro agli altri big come Francia (16) e Spagna (17). Se si considerano tutti i Paesi dell'Unione, la distanza tra i due poli sale di 69 posizioni con la Lituania, maglia nera. Fossati non di poco conto, che sono il riflesso di una diversa apertura del mercato e di investimenti realizzati. Per Enrico Musso le ragioni del divario italiano sono tre: «Realizzare infrastrutture nel nostro Paese - spiega il direttore del Cieli (Centro italiano di eccellenza sulla logistica, i trasporti e le infrastrutture) - risulta estremamente difficile e il primo ostacolo è normativo e burocratico. L'Italia sconta poi un'eccessiva frammentazione degli operatori di trasporti e logistica, quasi tutti di piccole e medie dimensioni rispetto ai competitor europei». Il terzo è «un deficit di concorrenza». Il risultato? «Un ritardo preoccupante che presenterà il conto quando verrà creato un'unica area europea dei trasporti e il nostro Paese rischia di esserne escluso». Secondo il vicepresidente di Confrasporto-Confcommercio Paolo Uggè «le condizioni per migliorare la posizione nell'indice sono la permeabilità dei porti e i collegamenti con gli interporti». Al tempo stesso, aggiunge, «occorre sviluppare nelle imprese la cultura dei servizi con un accorciamento della filiera. Dato che la logistica si fonda su tempo, qualità, quantità e prezzo, serve un sistema infrastrutturale funzionante che garantisca la fluidità necessaria per poter dare competitività ai prodotti».

Nel rapporto "Transport in the European Union: current trends and issues" della Commissione Ue ce n'è per tutti. In Francia, ad esempio, il mercato ferroviario è chiuso alla concorrenza, mentre la Spagna non ha ancora adottato una strategia sui porti. A parte la Germania, fa poi notare Musso, il modello da seguire è l'Olanda che ha sciolto da tempo questi nodi grazie all'aeroporto di Schiphol e al porto di Rotterdam, sempre più interconnessi.

L'ingrediente fondamentale per colmare il divario tra i Paesi Ue e tra l'Europa e il resto del mondo è quello degli investimenti. Se dal 2000 al 2006 - sottolinea Bruxelles - per le infrastrutture dei trasporti sono stati sborsati 859 miliardi, nel periodo 2010-2030 serviranno ben 1,5 trilioni per migliorare la qualità e la capacità del sistema, con un tandem pubblico-privato. Di questi, 500 miliardi dovranno essere destinati per completare i 9 corridoi della rete centrale Ten-T entro il 2030. L'Italia è coinvolta in quattro di essi. Ma, scrive l'esecutivo Ue, «la sezione italiana del corridoio scandinavo-mediterraneo è ancora incompleta sia per la rete ferroviaria che per le connessioni con i porti». Gli investimenti dovrebbero concentrarsi sul completamento della rete Napoli-Bari, Catania-Palermo, Battipaglia-Reggio Calabria e sul miglioramento dei collegamenti marittimi e su rotaia.

Per superare l'*impasse* la ricetta europea punta su multimodalità (la combinazione di almeno due tipi di trasporto) e intermodalità, una metodologia di trasferimento delle merci che utilizza "unità di carico" standardizzate (in genere container) e facili da spostare da un mezzo all'altro . Le due soluzioni presuppongono però uno sviluppo omogeneo delle tipologie di trasporto che per ora non c'è. Per i traffici intra-Ue, come mostrano i dati di Eurostat misurati in tonnellate per chilometro, la strada resta l'opzione prevalente: 51,1% contro il 32,4% del trasporto via mare e l'11,6 su rotaia. Il tentativo della Commissione Ue di aggiornare una direttiva sul tema del 1992 per un sistema più efficiente, meno dipendente dal traffico su strada e con minori emissioni di CO_2, è rimasto finora al palo. L'Europarlamento appena insediato dovrà trovare un accordo con il Consiglio Ue.

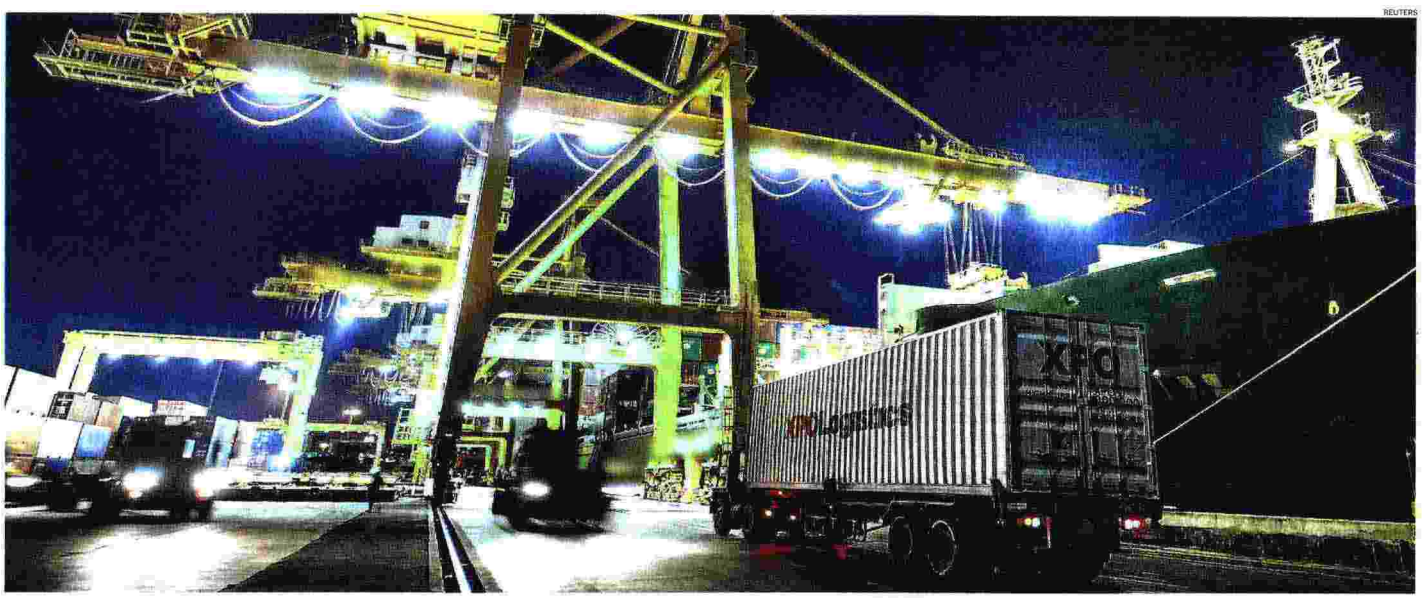
Le iniziative italiane

Nel 2015 il nostro Paese ha varato il Piano strategico della portualità e della logistica per promuovere l'intermodalità nel traffico merci e la riforma della governance portuale. «A parte quest'ultimo aspetto - fa notare Musso - la maggior parte del piano è rimasta sulla carta». Più spedita è la realizzazione delle Autostrade del mare previste da una strategia europea del 2001. «Tra il 2014 e il 2018 - dice Francesco Benevolo, direttore operativo di Ram, società in house del ministero delle infrastrutture - il traffico è cresciuto del 27,3% e vengono effettuati 132 servizi da e per 25 porti italiani. Nel 2018 quello Ro-Ro (traghetti di merci rotabili) vale circa il 21% del traffico marittimo merci italiano». Per sviluppare la modalità combinata strada-mare è stata imboccata la via degli incentivi. Come il marebonus, previsto dalla Legge di Stabilità per il triennio 2016-2018 e rifinanziato fino a dicembre, rivolto alle imprese armatrici che presentano progetti con questi obiettivi. «Stiamo lavorando con Francia, Spagna e Portogallo - spiega Benevolo - per promuovere un incentivo di questo tipo a livello Ue». Una misura analoga, il ferrobonus, è stata introdotta per il settore delle ferrovie.

E il futuro? Secondo gli esperti si chiama sincromobilità: trasporti sempre più integrati e interconnessi che si sposano con il digitale. Il cammino da percorrere è però ancora lungo.

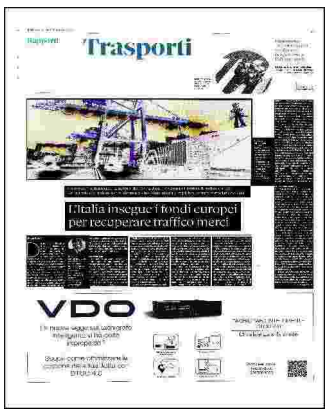
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Le stime
Nei prossimi undici anni il traffico merci in Europa crescerà del 60 per cento. Dal 2010 al 2030 secondo le stime di Bruxelles serviranno investimenti per 1,5 trilioni di euro per adeguare la capacità del sistema e completare le reti integrate Ten-T

Il divario.
Per il direttore del Cieli, Enrico Musso, l'Italia sconta l'eccesso di burocrazia, l'eccessiva frammentazione del mercato e il deficit di concorrenza e rischia di pagare caro il ritardo


Trasporti

L'Italia insegue i fondi europei per recuperare traffico merci

VDO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.