

# Merci, l'Emilia-Romagna punta sulla ferrovia per ridurre le emissioni

La Regione annuncia un bando da 6,4 milioni di euro, di cui il 10% riservato al trasporto fluviale e fluviomarittimo. Fondi indirizzati agli operatori del trasporto multimodale e alle aziende logistiche

## Mentre il trasporto su gomma in Italia continua a crescere

Dopo la frenata dettata dal Covid, il trasporto su gomma sta costantemente riguadagnando posizioni.

Sono i dati del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile a testimoniare che il traffico - soprattutto autostradale - sta tornando su livelli sempre più importanti. In particolare per i veicoli pesanti si confermano valori stabilmente superiori a quelli del 2019, sia sulla rete Anas (+2% nel terzo trimestre del 2022), che sulla rete delle autostrade (+3% nel terzo trimestre).

Infine, il trasporto pubblico locale appare ancora inferiore di circa il 6% rispetto al corrispondente periodo del 2019, ma in ripresa rispetto al secondo trimestre 2022 (+2 punti percentuali).

La ripresa del trasporto merci sta interessando naturalmente anche l'Emilia-Romagna. Qui nel 2021 sono state 21,5 milioni le tonnellate di merci trasportate. Lo scenario futuro, in considerazione dall'attuale crisi generata dall'aggressione della Russia all'Ucraina, presenta grande incertezza. Ma quel che è chiaro è che, a livello di sistema, il trasporto su gomma continua a essere centrale per il sistema Italia e una inversione di tendenza è lontana. L'Osservatorio sulla mobilità sostenibile di Airp (l'Associazione italiana costruttori pneumatici) ha elaborato i dati Eurostat per mostrare che in Italia, tra il 2015 e il 2020, c'è stato un aumento del 14,1% del trasporto merci su gomma, passando da 116.820 milioni di tonnellate di merci per chilometro a 133.265 milioni. Questa crescita è maggiore rispetto alla media registrata nell'Unione Europea, che è stata dell'11,7%.

L'Italia non è un'eccezione all'interno del teatro europeo dei trasporti. Rispetto al 2015, più della metà degli Stati membri dell'Unione europea ha registrato un aumento del trasporto merci su gomma. In controtendenza la Germania, che ha registrato una diminuzione del trasporto merci su strada, passando da 314.816 tonnellate per chilometro trasportate nel 2015 a 304.613 nel 2020 (-3,2%). La Polonia ha registrato una crescita del 36,1%, seguita da Spagna e Italia. La Francia è al quarto posto con un aumento del 10,5%.

L'analisi prende in considerazione anche il confronto tra il 2020 e il 2019, l'ultimo anno pre-pandemia. Nell'anno maggiormente colpito dall'emergenza sanitaria il trasporto merci su strada è calato in media dello 0,9% nei paesi membri dell'Ue e, tra quelli che trasportano le maggiori quantità di prodotti, in Italia è diminuito del 3,4%, in Spagna del 2,9%, in Francia del 2,5% e in Germania del 2,3%. Ma al di là di questo dato, molto resta da fare per trasferire il trasporto merci su ferro. Secondo i dati dell'associazione Fercargo, la quota di trasporto merci su treno nel nostro Paese è pari al 12%, contro il 70% della Svizzera, il 25% della Germania e il 35% dell'Austria. Un ritardo che per ragioni culturali e infrastrutturali l'Italia fatica a colmare.



### ROMAGNA CECILIA MORETTI

Il percorso è avviato da tempo. La Regione Emilia-Romagna promuove modalità di trasporto alternative a quelle su gomma, come il trasporto su rotaia o per vie navigabili interne, con l'intento di individuare un assetto modale più equilibrato. Gli obiettivi: ridurre l'inquinamento atmosferico associato ai trasporti (secondo l'Agenzia europea dell'ambiente le emissioni di CO2 provenienti dal trasporto ferroviario sono 3,5 volte inferiori, per tonnellata-chilometro, a quelle prodotte dal trasporto su strada); ridurre i costi associati alla congestione stradale; ridurre il numero di vittime legate ai trasporti; ridurre la dipendenza energetica da fonti non rinnovabili.

Partendo da questo presupposto, arriva ora un rilancio importante. La Regione sul suo portale annuncia infatti che si appresta a mettere a disposizione, con un bando di prossima pubblicazione, 6,4 milioni di euro, di cui il 10% riservato

al trasporto fluviale e fluviomarittimo. Fondi indirizzati agli operatori del trasporto multimodale e alle aziende logistiche per il triennio 2023-25, con l'obiettivo di togliere sempre più camion dalle strade.

I vantaggi del ferro sulla gomma sono anche di carattere economico. Trasportare merci su gomma ha un costo esterno 21 volte più elevato rispetto al trasporto ferroviario e provoca un consumo di energia primaria di 2,5 volte superiore al trasporto su ferro, a parità di tonnellate movimentate. La Regione ha anche calcolato che i benefici ambientali ottenuti dal 2009 a oggi, spostando le merci dalla gomma al ferro, si possono riassumere in un risparmio di emissioni di 220 mila tonnellate di CO2, equivalenti e oltre 30 mila chilogrammi di Pm, particelle di polvere, che rimangono sospese nell'aria e sono dannose quando inalate.

Con questo nuovo bando la Regione prevede di spostare dalle strade alla ferrovia oltre 4,8 milioni (4.848.000) di tonnellate di merci pari a circa 173 mila veicoli diesel pesanti da 28 ton-





“ Vogliamo incentivare soluzioni eco-sostenibili per il trasporto delle merci e contribuire alla riduzione dell'inquinamento nella nostra regione

L'assessore regionale Corsini (sopra nella foto) si è detto convinto «che attraverso questo bando potremo non solo contribuire a sostenere un comparto importante della nostra economia, ma anche a promuovere e diffondere buone pratiche per l'intero territorio emiliano-romagnolo»



**Fondi agli operatori del trasporto multimodale e alle aziende logistiche per il triennio 2023-25 con l'obiettivo di togliere sempre più camion dalle strade**

nellate Euro 5, con un risparmio di emissioni di circa 37mila tonnellate di CO2 equivalenti e 1.900 chilogrammi di Pm in tre anni (calcolati sulla base di un modello previsionale europeo).

«Siamo sempre più determinati a incentivare soluzioni eco-sostenibili per il trasporto delle merci - commentano la vicepresidente con delega alla Transizione ecologica e contrasto al cambiamento climatico, Irene Priolo, e l'assessore regionale a Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Andrea Corsini - per contribuire con ogni mezzo alla riduzione dell'inquinamento nella nostra regione, ma anche per promuovere un sistema economicamente vantaggioso per le imprese. L'obiettivo, in linea con il Patto per il lavoro e per il clima, è infatti quello di tenere in equilibrio crescita e ambiente in ogni azione o provvedimento regionale. Siamo convinti che attraverso questo bando potremo non solo contribuire a sostenere un comparto importante della nostra economia, ma anche a promuovere e diffondere buone pratiche per l'intero territorio emiliano-romagnolo».

## L'aereo inquina “Stop ai voli per tratte brevi”



Stop ai voli per tratte brevi se c'è la possibilità di prendere il treno. È una vera e propria rivoluzione dell'accesso alla mobilità quella che parte dalla Francia e che potrebbe interessare in un futuro non troppo lontano gli altri cittadini europei.

Dopo un anno di confronto e di negoziati, dalla Commissione europea è arrivato il via libera alla proposta della Francia che ha deciso di vietare le tratte brevi dei voli, a condizione che sia presente un collegamento via treno inferiore alle 2 ore e mezza. Nella sua decisione, l'esecutivo comunitario ha spiegato che la Francia è giustificata a introdurre la misura purché sia “non discriminatoria, non distorca la concorrenza tra i vettori aerei, non sia più restrittiva del necessario per alleviare il problema”.

La proposta deriva dal programma legislativo francese “Climat et résilience”, entrato in vigore nell'agosto 2021, quando sono state raccolte una parte delle oltre 140 proposte derivanti dalla Convenzione dei cittadini per il clima. Una consultazione pubblica creata per dare voce ai cittadini e ascoltare le loro proposte per la lotta contro il cambiamento climatico. Con un obiettivo ambizioso: individuare misure per raggiungere una riduzione di almeno il 40% delle emissioni di gas serra entro il 2030 (rispetto al 1990).

La grande migrazione dall'aereo verso il treno inizialmente riguarderà le tratte Parigi Orly-Bordeaux, Parigi Orly-Nantes e Parigi Orly-Lione e dovrebbe portare ad un risparmio totale di 55mila tonnellate di emissioni di CO2. Saranno dunque tre tratte rispetto alle otto inizialmente ipotizzate dal governo di Parigi. Lo stop alle tratte brevi potrà concretizzarsi però soltanto qualora vengano rispettate alcune precise condizioni: la presenza di un treno ad alta velocità tra le due tratte, con un tempo di percorrenza incluso nelle 2 ore e mezza; la presenza di più treni al giorno e senza cambi intermedi, con orari compatibili per spostamenti in giornata, quindi per andata e ritorno. Infine la possibilità per il viaggiatore, tra orario di partenza e ritorno, di poter restare almeno otto ore nella città di arrivo, potendo contare su un treno che consenta il ritorno nel luogo di partenza, tratte bidirezionali insomma. C'è una ulteriore condizione. Per vietare i voli diretti tra due aeroporti vicini, i treni - sempre sotto la soglia oraria delle 2 ore e mezza - non potranno partire da una qualunque stazione. Il collegamento su binario ad alta velocità dovrà essere garantito da un aeroporto fino all'altro e non, ad esempio, fino alle stazioni ferroviarie nei centri cittadini.

L'effetto di questa disposizione della Commissione europea è che il governo francese non potrà bloccare il volo tra Parigi e Bordeaux perché il treno ad alta velocità che collega le due città in 2 ore e dieci minuti termina la sua corsa nella stazione di Montparnasse e non nell'aeroporto della capitale. Come fa notare “Open” “in Italia una legge simile sarà di difficile applicazione poiché il sistema ferroviario ad alta velocità, in buona parte del Paese, non raggiunge le stazioni aeroportuali”.