

## 6° FORUM INTERNAZIONALE DI CONFTRASPORTO

9 e 10 novembre 2021

BOSCOLO CIRCO MASSIMO - Via dei Cerchi, 87 Roma

---

# TRASPORTI: IL FUTURO È "GREEN" E INTERMODALE MA SERVE UN CAMBIO DI PASSO

La sesta edizione del Forum internazionale di Conftrasporto–Confcommercio, è stata dedicata alla transizione ecologica nei trasporti e nella logistica e all’intermodalità. Presentati sul tema un rapporto dell’Ufficio Studi Confcommercio e un documento dell’Isfort.



3 novembre 2021

La sesta edizione del **Forum internazionale di Conftrasporto –Confcommercio**, (diretta streaming su [www.confcommercio.it/live](http://www.confcommercio.it/live)) è stata dedicata al tema della **transizione “green” nei trasporti e nella logistica e all’intermodalità**. L’argomento è stato oggetto di due studi presentati in apertura dei lavori del Forum: il Rapporto dell’Ufficio Studi di Confcommercio sui trasporti e la sostenibilità, che nell’occasione ha anche diffuso il settimo numero dell’Osservatorio congiunturale dei Trasporti, e dal documento Isfort sulla “Transizione ecologica dei Trasporti e della logistica e l’intermodalità”. In Italia la trasformazione green solo per i settori tradizionali (filieri legate a minerali e metalli, industrie del legno, dell’auto, della componentistica...), riguarderà direttamente oltre il 10% degli addetti delle imprese private.

L’**autotrasporto** negli ultimi 30 anni ha ridotto del 30% le emissioni di Co2, contro il 20% dell’intera economia, e nel solo 2021 il 41,1% delle imprese dichiara di aver acquistato mezzi a minor impatto ambientale, il 18,1% ha compiuto azioni meno inquinanti, il 17% migliorato la capacità di carico di veicoli. Ma il 97% dei camion immatricolati nel 2020 è ancora diesel e continua a pagare tributi sproporzionati per le emissioni climalteranti, mentre l’era dell’idrogeno verde è ancora lontana.

Sul **fronte marittimo**, dal 2008 al 2018 le emissioni del trasporto merci internazionale sono scese di quasi il 7%, a fronte di un aumento di merci trasportate del 34%. Si va verso la

transizione, ma la rotta è incerta. Un dato su tutti: soltanto il 12% delle navi attualmente in costruzione è alimentato con fuel alternativi (per la maggior parte GNL). L'autotrasporto e il trasporto merci marittimo rappresentano insieme una quota modale del 90%, nei prossimi anni si prevede un aumento considerevole dei traffici su gomma che costringeranno l'autotrasporto a ridurre dell'80% le emissioni entro il 2030. Poi c'è la **ferrovia** che è il nodo cruciale, su cui si concentra buona parte del Pnrr. Bisogna eliminare le strozzature che limitano la competitività del ferro: dai limiti di sagoma a quelli della lunghezza dei binari nei terminal, dalla mancanza di elettrificazione alle carenze dei collegamenti di "ultimo miglio". Va posta attenzione al rilancio di tutti i nodi logistici che possono generare traffici: certamente i porti e gli interporti, ma anche i terminal e i raccordi ferroviari. Occorre, infatti, sviluppare il traffico ferroviario-convenzionale e combinato-, anche attraverso il rilancio del traffico diffuso a carro singolo, con servizi multicliente. Ma le risorse del Pnrr si concentrano quasi esclusivamente nelle reti ferroviarie per il trasporto passeggeri.

## L'intermodalità

Al di là dei mezzi, rimane comunque aperto il problema delle infrastrutture, le connessioni stradali e quelle tra i diversi vettori di trasporto. Per Conftrasporto la via da seguire è quella dello sviluppo dell'intermodalità attraverso terminal attrezzati e misure incentivanti come il marebonus/ferrobonus-magari da ottimizzare in alcuni aspetti operativi. Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata e rappresenta una soluzione organizzativa, già disponibile, che può assicurare grandi benefici sul fronte dell'efficienza e della sostenibilità del trasporto.

## Il Pnrr

Il **Piano di rilancio**, insieme ai fondi nazionali, prevede oltre 60 miliardi di euro per l'accessibilità sostenibile. L'autotrasporto e il trasporto merci marittimo rappresentano insieme una quota modale del 95%. Nei prossimi anni si prevede un aumento considerevole dei traffici su gomma che costringeranno l'autotrasporto a una vera e propria rivoluzione, un obiettivo che sulla carta sembra molto ambizioso: ridurre dell'80% le emissioni entro il 2030. A dispetto del peso del trasporto terrestre e marittimo, il Pnrr concentra le risorse prevalentemente nelle reti ferroviarie per il trasporto passeggeri. Ma certo non garantisce lo sviluppo dei servizi di trasporto e logistica integrati di cui il Paese, che non può rinunciare al servizio di trasporto capillare, ha bisogno. Occorre un deciso cambio di passo per favorire l'intermodalità, dalle autostrade del mare al combinato ferroviario. Qui entrano in gioco le infrastrutture per consentire il trasbordo dalla gomma al ferro e rendere i porti facilmente accessibili.

## Traffico merci (miliardi di tonnellate-Km)

	livelli				var. % m. a.		
	2017	2019	2020	2021	2018-2019	2020	2021
strada	303.182	304.804	277.310	324.891	0,3	-4,6	8,2
ferrovia	21.751	20.994	20.095	21.783	-1,8	-2,2	4,1
mare	129.315	127.491	114.876	125.016	-0,7	-5,1	4,3
aereo	550	532	406	502	-1,6	-12,7	11,2
<b>totale</b>	<b>454.798</b>	<b>453.822</b>	<b>412.687</b>	<b>472.192</b>	<b>-0,1</b>	<b>-4,6</b>	<b>7,0</b>
<b>quote modali in % del totale</b>							
strada	66,7	67,2	67,2	68,8			
ferrovia	4,8	4,6	4,9	4,6			
mare	28,4	28,1	27,8	26,5			
aereo	0,1	0,1	0,1	0,1			
<b>totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>			
<b>quote modali ponderate con il v.m.u. delle merci in % del totale</b>							
strada	75,5	76,2	76,7	77,7			
ferrovia	4,4	4,2	4,5	4,2			
mare	16,9	16,3	15,5	14,6			
aereo	3,2	3,3	3,3	3,5			
<b>totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>			

Fonte: elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio