



Ancora poche merci sulla ferrovia, sono solo il 17% in UE

Comunicato stampa UIP

Il trasporto merci ferroviario è strategico per l'economia del Paese ma è in difficoltà, la sua quota modale è ancora troppo bassa rispetto a quella della gomma: 12% circa in Italia, 17% in Europa contro rispettivamente l'84% e l'80% del trasporto su strada. E gli obiettivi fissati dall'Europa sembrano una chimera: entro il 2030 la quota ferroviaria deve arrivare al 50%: bisogna aumentare i volumi e portare a zero le emissioni di CO₂ entro il 2050.

Sul futuro del settore, a Venezia, si sono confrontati i player più influenti, chiamati a raccolta da UIP (Unione internazionale dei detentori di carri merci) e Assoferr (Associazione degli operatori ferroviari e intermodali). La richiesta: consentire al trasporto merci di vivere la stessa rivoluzione avvenuta nel trasporto passeggeri. E investimenti che rilancino il settore: la stima di UIP è di 13 miliardi per raggiungere i target fissati. E in particolare con i DAC, i "carri intelligenti", è previsto un aumento del 30% dei volumi.

Dal mondo associativo, il Presidente di Assoferr, Armando De Girolamo, sprona il Governo ad assicurare un futuro a quello che è un asset cardine del Paese, ma per il quale oggi è difficile attrarre più volumi. "C'è una crisi generale del mercato - sottolinea De Girolamo - che riguarda il settore ferroviario in generale e l'intermodale in particolare, serve una programmazione seria da parte del Governo e di tutte le istituzioni per garantire un buon funzionamento, nell'interesse della collettività anche per motivi ambientali e sociali, oltre che economici. Per ora, sembra si sia guardato altrove".

Un tema ribadito anche dal Presidente di UIP, David Zindo, che ha evidenziato come attualmente la rete ferroviaria europea non sia né competitiva né attrattiva per i giovani. "Le linee sono poco aggiornate, si registrano problemi anche per la scarsità di investimenti sulla rete TEN-T europea e gli attori della logistica non ci prendono in considerazione come alternativa di trasporto. È necessaria, inoltre, una cornice normativa più chiara ed equa e c'è bisogno di modernizzazione e investimenti. La tecnologia c'è: si chiama DAC (Accoppiamento Automatico Digitale)".



Foto Giancarlo Scolari

E sul DAC, dove il treno diventa un unico vettore energetico che preleva energia dalla catenaria e poi, grazie all'accoppiamento automatico digitale, la cede all'intero convoglio, Pier Luigi Navone di ANSFISA ha annunciato l'avvio della sperimentazione in Italia del nuovo sistema con i primi test che riguarderanno complessivamente 6 treni con più di 120 carri e la sperimentazione proseguirà in tutta Europa e riguarderà, tra il 2026 e il 2027, 100 treni in pre-esercizio, con 2mila vagoni. "L'Agenzia Navone - promuove e sostiene fortemente i progetti volti a potenziare la sicurezza. Per il trasporto merci su ferro, settore che deve essere potenziato, il DAC rappresenta oggi un progetto tecnologico davvero innovativo e ANSFISA sta seguendo con attenzione, soprattutto in previsione delle attività di autorizzazione e delle procedure che andranno messe in campo. È comunque importante che il settore continui a valutare l'adozione di strumenti che riducano ulteriormente i rischi anche nel trasporto ferroviario, dal deragliamenti alle attività di manovra del personale".

Tra le imprese, il Polo Logistica del Gruppo FS ha messo a terra un piano di investimenti di 3 mld di euro di cui l'80% è destinato proprio all'innovazione dei locomotori di ultima generazione e dei carri. "Siamo i primi in Italia - è intervenuta Sabrina De Filippis, AD di Mercitalia - a supportare il sistema digitale DAC, che consente un importante upgrade tecnologico dei carri per la gestione dei treni merci. Una sperimentazione europea che viaggia in parallelo con gli investimenti in corso che, come Gruppo FS, stiamo facendo per contribuire all'evoluzione della Logistica globale. Il DAC deve diventare un impegno prioritario per tutto il settore, supportato dalle istituzioni italiane ed europee, perché eleva ulteriormente i livelli di sicurezza e si pone come uno dei fattori abilitanti per il rilancio qualitativo della mobilità delle merci in ottica multimodale".

Sulle infrastrutture è intervenuto Gianpiero Strisciuglio, AD di RFI del Gruppo FS: "In Italia possiamo contare su 17mila km di rete ferroviaria. Di questa rete, 5.500 km fanno parte delle reti TEN-T europee, siamo inoltre attraversati da 4 corridoi e al 2032 saremo il primo Paese a far viaggiare su tutti questi 5.500 km treni di 750 metri con sagome con il massimo peso consentito. Un piano che mira ad aumentare la capacità del trasporto merci e a specializzare le infrastrutture. Strisciuglio sottolinea poi che, nonostante i cantieri aperti, RFI è una delle poche reti che pur effettuando lavori di potenziamento, non interrompe completamente la

circolazione sulla linea".

Ma gli investimenti sulle infrastrutture riguardano anche i porti, con interventi finalizzati soprattutto a potenziare i collegamenti ferroviari e sviluppare tecnologie digitali. A parlarne, Zeno D'Agostino, Presidente dimissionario dell'Autorità Portuale di Trieste, di un porto cioè che è all'assoluta avanguardia nello sviluppo dei collegamenti ferroviari: "Trieste è un esempio campione a livello nazionale che sta attraendo investimenti da tutta Europa. In particolare, nel settore ferroviario le imprese hanno investito anche per creare grandi officine per la manutenzione e riparazione carri".

Comunicato stampa UIP - 31 maggio 2024

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003