

## RAPPORTO DI SINTESI: PORTI E TRAFFICI INTERMODALI

---

### Sommario

<i>Intermodalità ferroviaria e portualità: le previsioni pianificatorie e programmatiche nazionali.....</i>	<i>1</i>
<i>L'offerta delle infrastrutture ferroviarie nei porti italiani.....</i>	<i>2</i>
<i>Dati di traffico del trasporto intermodale nei porti e focus ADM.....</i>	<i>4</i>
<i>Strumenti per la promozione del traffico intermodale nei porti italiani .....</i>	<i>7</i>
<i>Considerazioni finali.....</i>	<i>8</i>

### *Intermodalità ferroviaria e portualità: le previsioni pianificatorie e programmatiche nazionali*

I porti costituiscono già di per sé dei nodi trasportistici multimodali e molto spesso intermodali. Alcuni segmenti di traffico serviti sono intermodali per definizione quali le Autostrade del Mare su cui verrà effettuato un focus nel capitolo relativo all'analisi della domanda. Evidentemente il dettaglio del documento è incentrato sull'intermodalità ferroviaria quale modalità di inoltro della merce da/per gli scali nazionali, vera leva di sostenibilità ambientale del porto nonché fattore che influenza la catchment area dello scalo e quindi la capacità dello stesso di generare ed attrarre traffici.

A livello nazionale già nel **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)** del 2015, strumento base di pianificazione strategica del settore marittimo, la tematica dell'intermodalità e dell'accessibilità terrestre dei porti è stata trattata attraverso la definizione dell'"Obiettivo 3: Miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri". In particolare, l'obiettivo 3 declinava alcune azioni specifiche da realizzare nei contesti delle Autorità di sistema portuale nazionali, quali l'adozione di misure di semplificazione delle manovre ferroviarie nel sedime portuale, la piena implementazione dei Rail Freight Corridors (RFC) europei nei porti core e comprehensive, l'adozione di misure per la promozione dello sviluppo dei traffici Ro-Ro e delle Autostrade del Mare attraverso l'aggregazione e l'incentivazione della domanda di trasporto merci e l'introduzione dei Fast Corridor Ferroviari negli scali merci con dotazione e volumi di traffico adeguati.

Nel PSNPL vi era, già piena consapevolezza che la promozione dei traffici intermodali da/per i porti non sia soltanto una questione di natura infrastrutturale. In tale direzione, oltre alle misure incentivanti e/o organizzative e di processo già citate, il PSNPL individua altresì l'"Obiettivo 6: Innovazione" in cui è previsto il potenziamento dei processi di digitalizzazione della catena logistica attraverso la definizione di misure specifiche e di un tavolo di coordinamento per definire la governance e migliorare l'integrazione e l'interoperabilità tra i molteplici sistemi informativi istituzionali già operanti e presenti nei porti italiani.

Conseguentemente, a partire dagli **Allegati Infrastrutture al DEF** del 2017, è stato individuato uno specifico programma di investimento portuale in cui clusterizzare tutti gli interventi infrastrutturali di ultimo-penultimo miglio nei porti nazionali facenti parte della rete SNIT, finalizzati ad ottimizzare l'accessibilità ferroviaria e lo sviluppo di servizi intermodali rapidi, economici e affidabili nei porti italiani, nel rispetto della vocazione e della catchment area di ciascun porto.

Parimenti, è stato definito il programma portuale “digitalizzazione della catena logistica e ICT” che include azioni già intraprese negli ultimi anni, come il preclearing e l’implementazione dei fast corridors, lo sviluppo dei Port management Information System ovvero lo sviluppo dello “European Maritime Single Window environment”, lo sviluppo della piattaforma logistica nazionale e gli interventi di potenziamento digitale degli scali (dagli accessi ai varchi, ai processi di automazione dei procedimenti e delle procedure, ecc.).

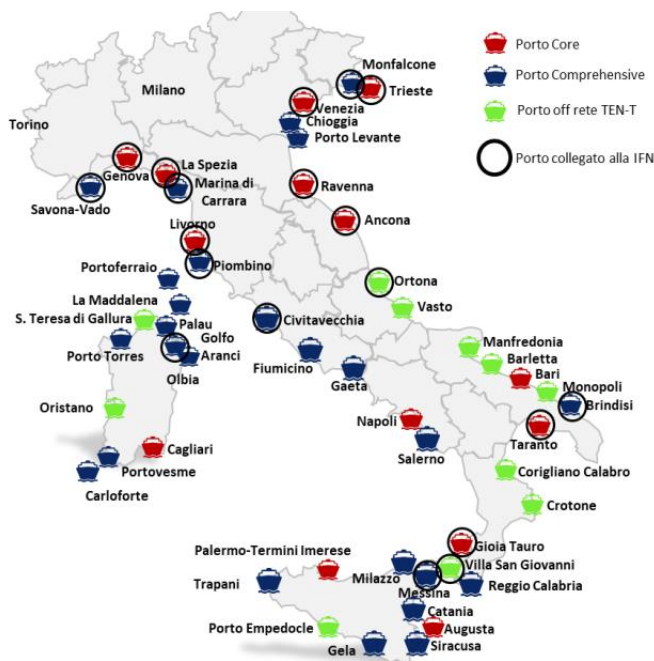
Appare utile menzionare altresì, nelle more della pubblicazione del nuovo CDP RFI 2022-2026, del **“Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete”** nell’ambito dell’aggiornamento 2020-2021 del CdP Infrastrutture 2017-2021 con RFI. Il programma del costo complessivo di oltre 1.680 milioni di euro, presenta fabbisogni residui di 341 milioni di euro per il quinquennio 2022-2026 e 248 milioni di euro nel periodo oltre il 2026.

Da ultimo, rilevano le importanti risorse dedicate all’intermodalità nei porti nazionali nel **PNRR e nel Fondo complementare**, che al netto degli investimenti sulla rete ferroviaria nazionale, **prevedono 175 Mln € per la digitalizzazione della catena logistica (con fondi rivolti sia al gestore della PLN, che alle AdSP, ai nodi interportuali ed alle imprese di logistica) e 250 Mln € nel Fondo complementare per investimenti di ultimo-penultimo miglio stradale e ferroviaria nei porti.**

## L’offerta delle infrastrutture ferroviarie nei porti italiani

In termini di connessioni ferroviarie nei porti italiani, è da rilevarsi **la persistente mancanza di collegamenti diretti alla rete nazionale degli scali di rango core di Napoli, Bari, Palermo-Termini Imerese ed Augusta e Cagliari, nonché dei porti di rango comprehensive di Trapani, Gela, Catania, Siracusa, Salerno, Fiumicino, Gaeta, Chioggia e degli scali marittimi sardi, come rappresentato nella figura che segue tratta dall’Allegato Infrastrutture al DEF 2022.**

Figura 1 - Connessioni ferroviarie porti italiani



Su tale scenario rilevano comunque gli importanti investimenti invariati rilevati nell’ultimo Allegato Infrastrutture al DEF 2022 (889 Mln di euro) e i PFTE finalizzati a potenziare la capacità ferroviaria

negli scali di Genova, Vado Ligure, La Spezia, Ancona, Trieste, Monfalcone, Civitavecchia, Venezia, Taranto e ad attivare le connessioni per/da il porto di Napoli.

Tabella 1 - Elenco interventi invariati Programma portuale 3 Allegato DEF 2022

TABELLA III.4.1 PROGRAMMI PRIORITARI: MODALITA' PORTI									
Id	Programmi	Descrizione	Costo Intervento (Mln €)	Risorse DM 353 "Decreto porti" (Mln €)	Risorse PNRR (Mln €)	Risorse PNC (Mln €)	Altre Fonti (Mln €)	Fabbisogno Residuo (Mln €)	
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	GENOVA - Riqualficazione infrastrutture ferroviarie di collegamento al parco "Campasso", realizzazione trazione elettrica nelle tratte galleria "Molo Nuovo/Parco Rugna"/"Linea Sommergebile"	17,80				17,80	0,00	
		VADO LIGURE - Adeguamento Terminal Ferroviario (Opere di sistemazione del versante in fregio alla viabilità di accesso)	20,00				20,00	0,00	
		LA SPEZIA - Potenziamento di impianti ferroviari all'interno del porto commerciale	38,98					38,98	
		LA SPEZIA - Opere di completamento infrastruttura ferroviaria interna al porto mercantile	12,00	12,00				0,00	
		CIVITAVECCHIA - Interventi di riorganizzazione del sistema ferro	18,17				18,17	0,00	
		NAPOLI - Collegamenti stradali e ferroviari interni al sedime portuale	26,50				26,50	0,00	
		NAPOLI - Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale	20,00			20,00		0,00	
		NAPOLI - Potenziamento dello scalo ferroviario asservito al Porto di Napoli e realizzazione delle infrastrutture stradali connesse	100,00				38,80	61,20	
		TRAPANI - Connessione tra il porto e l'area industriale - potenziamento	17,80			17,80		0,00	
		ANCONA - Intervento lungomare nord per la rettificazione e la velocizzazione della linea ferroviaria con i materiali di escavo dei fondali marini dei porti del sistema portuale del mare Adriatico centrale	40,30				10,00	30,30	0,00
		TRIESTE - Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano d'armamento portuale, fase 1	39,53					39,53	0,00
		TRIESTE - Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo	188,54				180,00	8,54	0,00
		TRIESTE - Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano d'armamento portuale, fase 2	32,20	32,20					0,00
		MONFALCONE - Realizzazione di un piazzale intermodale in area demaniale (105.000 mq).	10,50						10,50
		MONFALCONE - Realizzazione nuovo terminal ferroviario.	26,00						26,00
		VENEZIA - Opere di adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica	12,00				8,00		4,00
		TARANTO - Piastra logistica integrata al sistema intermodale del corridoio adriatico	219,14					219,14	0,00
TARANTO - Infrastruttura primaria e accessibilità strada-rotaia dell'area "eco industrial park" (frazione ex Ilva)	50,00			50,00			0,00		
<b>Totale ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti</b>			<b>889,46</b>	<b>44,20</b>	<b>67,80</b>	<b>218,00</b>	<b>418,78</b>	<b>140,68</b>	

Tabella 2 – Elenco degli interventi in PFTE programma portuale 3 Allegato DEF 2022

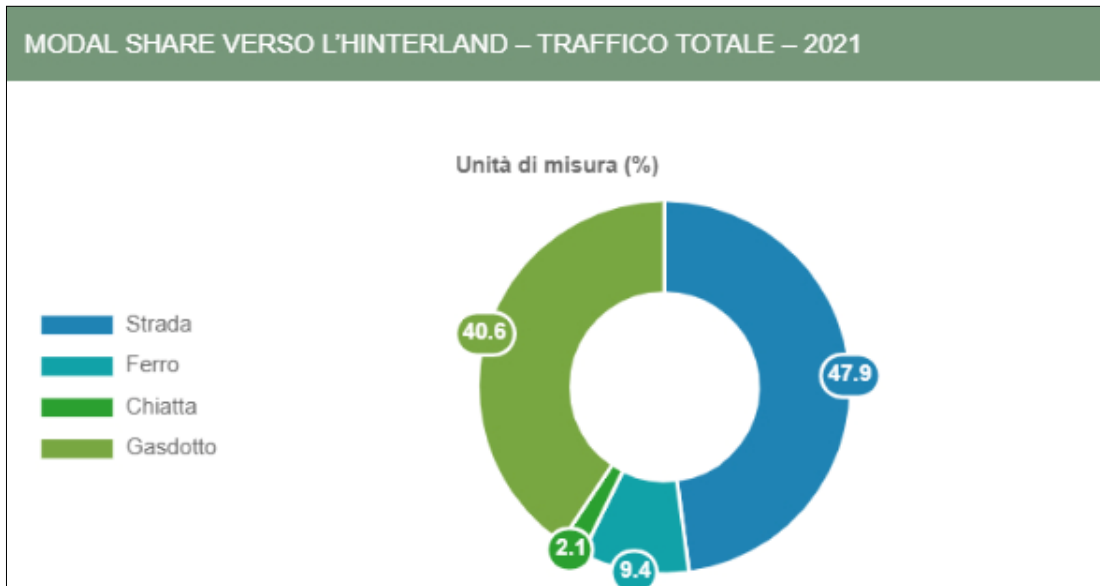
Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	GIOIA TAURO - Completamento lavori di urbanizzazione (reti, materiali e viabilità)
	GIOIA TAURO - Riqualficazione ed ammodernamento del retroporto
	LA SPEZIA - Piattaforma logistica retroporto S. Stefano Magra – 3° lotto funzionale
	LIVORNO, PIOMBINO - Piano del Ferro
	RAVENNA - Progetto per il potenziamento della dorsale ferroviaria sud
	TRIESTE - Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano d'armamento portuale, fase 1bis-ICT
	TRIESTE - Lavori di rinnovamento e adeguamento funzionale del raccordo ferroviario Aquilinia - ex Aquila.
	TRIESTE - Lavori di rinnovamento e adeguamento funzionale del raccordo ferroviario Aquilinia - Muggia.
	TRIESTE - Realizzazione del centro operativo servizi logistico-ferroviari a servizio del nuovo layout del piano di armamento portuale del Punto Franco Nuovo
	MONFALCONE - Adeguamento funzionale dell'infrastruttura ferroviaria

Per quel che concerne i porti che sono direttamente collegati alla rete ferroviaria nazionale, sono comunque da rilevarsi alcune criticità nelle infrastrutture di ultimo-penultimo miglio che di fatto limitano la possibilità di effettuare efficaci inoltri di merce per via ferroviaria (es. Ravenna, Savona-Vado, Livorno, Civitavecchia e Ancona).

Da ultimo, oltre alle mere infrastrutture interne al sedime portuale e quelle di connessione tra il nodo e la rete, è evidente come il trasporto intermodale da/per gli scali marittimi necessita di infrastrutture ferroviarie di rete lungo le direttrici di traffico servite, che siano adeguate agli standard TEM che garantiscono un trasporto ferroviario redditivo e competitivo. In tal senso, appaiono ancora persistenti alcuni colli di bottiglia che dovranno essere affrontati nel CDP RFI 2022-2026, in particolare nell'asse della Pontremolese da/per il porto di La Spezia e lungo la direttrice Liguria-valichi svizzeri anche al fine di sfruttare appieno le potenzialità offerte dal prossimo completamento del Terzo valico.

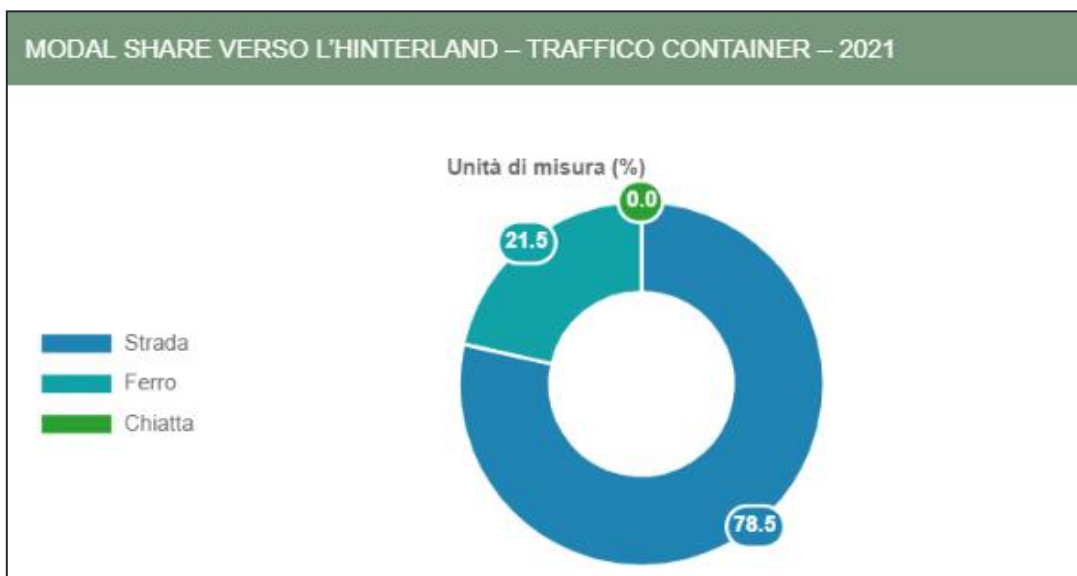
## Dati di traffico del trasporto intermodale nei porti e focus ADM

Il dato dei traffici dei porti italiani verso l'hinterland restituisce la chiara indicazione che il comparto stradale raggiunge una quota vicina alla maggioranza assoluta nelle movimentazioni totali della merce che transita per i porti nazionali, arrivando a pesare circa il 47,9% del totale delle movimentazioni includendovi anche le rinfuse liquide ed il trasporto per impianti fissi/condotte (che a livello aggregato costituiscono il 40,6% delle movimentazioni portuali complessive ed il 97% per le rinfuse liquide).



Fonte: Geriport, dati forniti dalle AdSP attraverso sistema informativo dedicato

Dal dettaglio dei comparti per il 2021 risulta, inoltre, che l'inoltro attraverso strada è prevalente su quello su ferro per tutte le tipologie di traffico (rinfuse liquide, rinfuse solide, container e ro-ro), con le ferrovie che acquistano una quota di mercato significativa (oltre il 21% sul dato aggregato nazionale) solo sul traffico containerizzato (come da grafico che segue).



Fonte: Geriport, dati forniti dalle AdSP attraverso sistema informativo dedicato

In termini di treni-chilometro merci prodotti sulla Infrastruttura ferroviaria Nazionale, più di 1/5 sono quelli generati o attratti da scali portuali con la quasi totalità concentrata nei nodi di Genova, La Spezia e Livorno sul versante tirrenico e Ravenna, Venezia e Trieste su quello adriatico.

Tabella 3 - impianti merci con più di 1000 treni in partenza nel 2020

IMPIANTO	treni merci in partenza	Tipologia
BRENNERO	9.292	impianto di confine
TARVISIO BOSCOV.	8.796	impianto di confine
CHIASSO SMIST.	7.257	impianto di confine
DOMO II	7.209	impianto di confine
VERONA QUADR.EUR	6.961	RRT Core
NOVARA BOSCHETTO	5.372	RRT Core
GALLARATE	5.366	RRT Comprehensive
MI. SMISTAMENTO	5.312	RRT Core
LUINO	5.119	impianto di confine
VILLA OPICINA	4.279	impianto di confine
TS.CAMPO MARZIO	4.024	Porto
PD INTERPORTO	3.592	RRT Core
TORINO ORB.F.A.	3.133	RRT Core
RAVENNA	2.941	Porto
MELZO SCALO	2.800	
BS EST F. MERCI	2.542	RRT Comprehensive
VE.MARGHERA SC.	2.542	Porto
SP MARITTIMA	2.403	Porto
Ge Voltri FM	2.358	Porto
M.MARC.UM1 FA/FT	2.319	RRT Core
BARI LAMASINATA	2.279	RRT Core
MODANE FX	2.200	impianto di confine
Fossacesia/T.S.	2.105	
Cava Tigozzi	2.024	
DOMODOSSOLA	1.914	impianto di confine
Verona P.Vescovo	1.728	nodo verona (CORE)
Rubiera	1.676	
VERONA PN SCALO	1.661	nodo verona (CORE)
PIACENZA	1.644	RRT Comprehensive
BO.INTERPORTO	1.633	RRT Core
GENOVA MARITTIMA	1.495	Porto
BUSTO ARSIZIO	1.471	nodo gallarate (Comprehensive)
LIVORNO CAL.	1.328	Porto
LA SPEZIA MIGL.	1.295	Porto
Rivallta Scriv.	1.269	RRT Comprehensive
Osoppo	1.196	
S. ZENO FOLZANO	1.166	
PIADENA	1.140	
Castelguelfo	1.042	RRT Comprehensive
ALESSANDRIA SM.	1.003	

In Tabella 3 sono riportati i 40 impianti merci nazionali che nel 2020 hanno generato più di 1000 treni merci (solo partenze) che equivale circa ad un traffico di almeno 20 coppie di treni per settimana. Di questi 40 impianti: 7 sono semplici punti di confine, quindi non direttamente coinvolti nelle operazioni di trasbordo della merce, mentre ben 8 sono impianti riconducibili ai sei porti menzionati.

Particolarmente virtuoso nel panorama del trasporto intermodale nazionale, il porto di Trieste inoltra circa la metà dei container marittimi e circa il 40% dei semirimorchi per via ferroviaria, prevalentemente con destinazione Europa Centro-Orientale; il totale AdSP (Trieste e Monfalcone) ha superato nel 2021 i 10.600 treni manovrati (+15,13%) risultando anche in termini assoluti di volumi il sistema portuale più rilevante.

Gli altri due porti adriatici che pure presentano traffici ferroviari rilevanti (Ravenna e Venezia) più che per traffici intermodali, impiegano la modalità ferroviaria prevalentemente per trasporti industriali (siderurgico, chimico,...) e di materie prime bulk.

Per tutti e tre i porti tirrenici la componente intermodale connessa al container marittimo è quella largamente preponderante nei traffici ferroviari. Per tutti e tre si evidenziano però delle prestazioni molto basse, ed in particolare per i porti liguri dove il modulo treno adottato resta nell'ordine dei 450-500 metri, ossia ben al di sotto dello standard europeo. D'altra parte, sempre sul versante tirrenico, le attuali limitazioni di sagoma inibiscono di fatto anche lo sviluppo dell'intermodalità legata ai traffici di rotabili.

## FOCUS ADM

Come accennato in premessa, sebbene il presente rapporto di sintesi sia incentrato sul traffico intermodale ferroviario portuale, appare utile effettuare un breve focus sull'andamento del traffico di Autostrade del Mare in Italia, per sua definizione traffico intermodale a prescindere dalla modalità di inoltro via terra dei semirimorchi.

Nel 2021 il settore Ro-Ro nazionale ha movimentato ben 122,5 milioni di tonnellate di merce, in forte ripresa dal 2020 con un aumento del +24,2%, ed anche rispetto al dato pre-pandemico del 2019 rispetto al quale il comparto cresce del 15,2%. Il dato 2021 si delinea quale valore più alto riscontrato negli ultimi anni, maggiore anche rispetto al dato record del 2018, e permette al mercato Ro-Ro di diventare il secondo comparto per tonnellate movimentate del trasporto merci marittimo, davanti ai container.

La crescita del 2021 ha caratterizzato tutte le aree prese in analisi, in primis l'area del Centro Sud Adriatico e in secondo luogo quella del Sud e Isole che, in termini assoluti, torna a movimentare più tonnellate dell'area del Nord Tirreno (il dato va tuttavia contestualizzato nelle annualità del 2020 e 2021, durante le quali per quanto riguarda l'AdSP dello Stretto vengono conteggiati anche i porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria, non monitorati nelle rilevazioni precedenti).

Tabella 4 - Andamento traffico Ro-Ro (Mton) nei porti nazionali 2014-2021

Macroarea	Ro-Ro (Mtonn)						CAGR	Variazione %			
	2014	2017	2018	2019	2020	2021		2021-2014	2021-2020	2021-2014	2021-2019
Nord Tirreno	24,8	34,0	36,6	36,4	31,3	35,0	5,1%	17,8%	41,4%	-3,8%	
Nord Adriatico	11,5	12,4	12,4	10,2	10,0	11,5	0,0%	16,2%	0,1%	13,2%	
Centro Tirreno	16,4	18,7	18,7	18,9	17,3	18,8	1,9%	8,8%	14,1%	-0,9%	
Centro-sud Adriatico	6,9	10,7	10,4	10,4	9,1	13,7	10,4%	73,5%	99,7%	32,3%	
Sud + Isole	26,4	30,6	30,9	30,5	37,3*	43,5*	7,4%	31,9%	65,0%	42,6%	
<b>Totale Italia</b>	<b>85,9</b>	<b>106,4</b>	<b>109,0</b>	<b>106,4</b>	<b>105,0</b>	<b>122,5</b>	<b>5,2%</b>	<b>24,2%</b>	<b>22,2%</b>	<b>15,2%</b>	

\*Dato 2020 e 2021 vengono conteggiati anche i porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria

Fonte: dati Assoporti e Espo

Il leggero calo del 2020 e la forte ripresa del 2021 hanno ridisegnato l'andamento generale del comparto, che si conferma molto positivo anche nel medio/lungo termine. Negli ultimi otto anni, il movimentato Ro-Ro è infatti salito con un valore CAGR del +5,2%.

Al netto degli scali del Nord Adriatico, influenzati dal calo avvenuto nel 2019 a seguito della diminuzione dei traffici turchi nel porto di Trieste, la crescita è sostanzialmente distribuita su tutte le macroaree nazionali, con particolare riferimento all'area del Nord-Tirreno (+5,1% CAGR 2021-2014) e all'area del Centro Sud Adriatico, addirittura +10,4%.

Tabella 5 - Incidenza percentuale traffico Ro-Ro per macro area

Macroarea	Ro-Ro Incidenza percentuale					
	2014	2017	2018	2019	2020	2021
Nord Tirreno	29%	32%	34%	34%	30%	29%
Nord Adriatico	13%	12%	11%	10%	9%	9%

Centro Tirreno	19%	18%	17%	18%	17%	15%
Centro-sud Adriatico	8%	10%	10%	10%	9%	11%
Sud + Isole	31%	29%	28%	29%	36%*	36%*
<b>Totale Italia</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

\*Dato 2020 e 2021 vengono conteggiati anche i porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria

Fonte: dati Assoport e Espo

*In termini di incidenza percentuale l'area del Nord Tirreno, che dal 2015 aveva superato l'area del Sud (comprese le isole) per quota di mercato, vede perdere il proprio primato, attestandosi nel 2021 a 29 per cento dell'intero comparto nazionale (ben 5 in meno rispetto al dato 2019). Rispetto al 2014, scendono di 4 punti l'area del Nord Adriatico e del Centro Tirreno, mentre l'area del Sud ed Isole, grazie anche all'inclusione di nuovi porti, cresce diventando la prima macroarea del settore.*

### Strumenti per la promozione del traffico intermodale nei porti italiani

Tra i principali strumenti di incentivazione del trasporto intermodale attualmente in vigore in Italia, includendovi anche il traffico delle Autostrade del Mare, troviamo:

- **Il Marebonus:** rivolto direttamente alle imprese armatrici che hanno presentato progetti per la realizzazione di nuovi servizi marittimi Ro-Ro e Ro-Pax, al fine di sostenere il miglioramento della catena intermodale e il decongestionamento della rete viaria e che viene indirettamente ribaltato a beneficio autotrasportatori (i beneficiari, ovvero gli armatori, hanno infatti l'obbligo di riversare almeno il 70% dell'aiuto ricevuto ogni anno in favore di quelle aziende clienti che abbiano imbarcato almeno 150 unità sul servizio incentivato, ed almeno l'80% in caso i clienti abbiano imbarcato almeno 4.000 unità). Attivo sin dal biennio 2017-2018, la Legge di Bilancio 2021, all'art. 1 comma 672, ha previsto la spesa di ulteriori 25.000.000 di euro per l'anno 2021, di 19.500.000 di euro per l'anno 2022 (ulteriormente incrementati con il DL Taglia prezzi) e di 21.500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026.
- **Il Ferrobonus:** la misura è rivolta agli operatori economici che effettuano scelte modali a favore del trasporto combinato o trasbordato su ferrovia in alternativa al tutto strada. Esso è corrisposto in favore delle imprese che utilizzano la ferrovia per il trasporto combinato di merci, con origine o destinazione nei nodi logistici del territorio nazionale o degli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo e vengono incentivati gli acquisti di treni completi che effettuano trasporto intermodale e/o trasbordato a trazione elettrica, dovendo garantire il mantenimento di certe soglie di volumi di traffico. Partita nel 2017-2018, anche in questo caso la Legge di Bilancio 2021, all'art. 1 comma 673, ha previsto la spesa di ulteriori 25.000.000 di euro per l'anno 2021, di 19.000.000 di euro per l'anno 2022 (ulteriormente incrementati con il DL Taglia prezzi) e di 22.000.000 euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026.
- **Lo sconto traccia (Norma Merci),** attiva sin dall'anno 2015 con circa 100 milioni di euro di capienza, ha come beneficiari diretti le Imprese Ferroviarie che effettuano traffici merci ed ha una duplice finalità: innanzitutto la compensazione degli extra-costi di accesso all'infrastruttura ferroviaria e degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci nelle relazioni che coinvolgono le aree meridionali ed insulari del paese; quindi la compensazione parziale dei minori costi esterni dovuti all'utilizzo della modalità ferroviaria concessa a tutti i servizi merci operati sulla IFN.

Attivo sino a qualche anno fa, sebbene non particolarmente usufruito a causa di qualche difficoltà operativa nell'effettiva implementazione, lo **sconto terminalisti** permetteva di concedere degli incentivi sui canoni concessori dei terminalisti che in ambito portuale avrebbero incrementato il modal share a favore del ferro.

## Considerazioni finali

Si riportano di seguito alcune considerazioni in merito alla potenzialità di rinforzare il trasporto intermodale ferroviario da/per i porti nazionali:

- Dal punto di vista infrastrutturale per quel che concerne il sedime portuale e le connessioni di ultimo miglio, occorre procedere con celerità nell'adeguamento in materia di lunghezza dei binari a standard europeo, di elettrificazione estesa fino ai binari di presa e consegna e di layout del piano di stazione idoneo a ridurre il numero e l'estensione delle manovre primarie e secondarie, nei porti nazionali che ancora necessitano e che giustificano tali investimenti; in parallelo, occorre procedere nel CDP 2022-2026 parte Investimenti, alla copertura degli investimenti tesi all'adeguamento a sagoma e peso assiale delle direttrici nazionali ed internazionali maggiormente interessate dal traffico ferroviario merci con terminalizzazione portuale.
- Con riferimento specifico alle Autostrade del Mare, un elemento di ulteriore competitività dipenderà dalla capacità di integrazione dei servizi marittimi con l'intermodalità ferroviaria. Attualmente tale integrazione è limitata quasi esclusivamente al porto di Trieste e, in particolare, ai traffici tra la Turchia e l'Europa Centrale, eppure da indagini effettuate in diversi porti ed in diversi periodi, tali traffici si sviluppano sovente su direttrici per cui la tratta terrestre di adduzione ai porti è piuttosto lunga, per cui si presta potenzialmente bene all'inoltro ferroviario. È il caso di Ancona, dove una larga fetta del traffico ro-ro ha proiezione terrestre internazionale, ma anche il caso dei porti di Napoli e Salerno in cui i servizi per la Sicilia attraggono flussi con proiezione terrestre nel nord-est del paese.
- Come rilevato nel "Documento strategico per la mobilità ferroviaria passeggeri e merci del MIMS", oltre agli adeguamenti dal punto di vista infrastrutturale, si rileva come la presenza di un *"gestore di manovra unico dove possibile, una spinta alla programmazione delle operazioni, sia di manovra che di handling, con riduzione delle attività in gestione operativa ed il migliore sfruttamento della capacità delle stazioni e dei terminal portuali ed interportuali, che potrebbero essere alleggeriti da funzioni spurie, come la sosta carri e la piccola manutenzione"* sono tutti fattori gestionali che potrebbero rendere più competitivo il trasporto intermodale da/per i porti.
- Appare necessaria una maggiore cooperazione, anche di carattere commerciale, tra nodi portuali e interportuali nell'ottica di garantire un rapido fattore di sostituzione merce in banchina e nei piazzali antistanti, indirizzando in tal modo le operazioni di consolidamento dei carichi e di eventuale lavorazione della merce verso i terminali intermodali per il successivo reinoltro ferroviario;
- Relativamente al sistema degli incentivi in vigore, focalizzando l'attenzione sulla potenziale concorrenza tra i servizi ammessi al contributo Marebonus con i servizi ammessi o potenzialmente ammissibili al contributo Ferrobonus (tenuto conto che in alcuni casi le catchment area dei servizi ammessi a contributo Marebonus appaiono sovrapposte a quelle di analoghi servizi ferroviari che potrebbero beneficiare di contribuzione sul Ferrobonus), si può riscontrare che il sistema delle Autostrade del Mare supportato dal Marebonus ed il



sistema della intermodalità ferroviaria sono complementari piuttosto che concorrenti, e che la presenza di entrambe le alternative intermodali su alcune direttrici si configura come elemento di resilienza del sistema piuttosto che come dannoso esempio di “cannibalismo” tra modalità alternative al tutto-strada. Appare evidente, infatti, che sia verso la Sicilia, sia sulle rotte internazionali servite dalle linee che godono del Marebonus (verso Grecia e Spagna), ossia sulle rotte che interessano circa il 95% dei traffici “Marebonus”, l’alternativa ferroviaria è marginale o addirittura inesistente. Analogamente sulle direttrici tirreniche prettamente peninsulari, la limitazione di sagoma imposta dalla linea ferroviaria, fa sì che l’intermodalità strada-mare sia l’unica possibile per il trasporto di semirimorchi (oltre che ovviamente di autocarri ed autoarticolati) che in effetti sono la tipologia di gran lunga preponderante, mentre sono pressoché trascurabili le casse mobili, ossia le UTI tipiche del trasporto combinato strada-ferro in ambito nazionale. Una maggiore competizione con la ferrovia c’è potenzialmente solo con le rotte di cabotaggio che solcano il Mar Adriatico, che però, come detto, servono solo una percentuale molto ridotta dei volumi di traffico “Marebonus” e che, in ogni caso, sono un’alternativa anche per i vettori stradali non attrezzati per usufruire della intermodalità ferroviaria.