

# «Più treni, meno camion Intermodalità inevitabile»

## ALTMANN RAIL TRACTION

**Parisi (CEO): «La strada futura è tracciata ma servono più terminal e una rete meno sotto pressione»**

**I**n una fase segnata dal caro carburante e da una crescente pressione verso la decarbonizzazione della logistica, il trasporto ferroviario torna al centro del dibattito come possibile alternativa alla gomma. Ma quanto è davvero immediato lo spostamento delle merci – e in particolare dei veicoli – verso il ferro? E quali sono, oggi, i limiti concreti che impediscono un'accelerazione dell'intermodalità? **Fabrizio Parisi**, CEO di Altmann Rail Traction, offre una lettura pragmatica del momento: tra rincari percepiti come temporanei, contratti già in essere e una rete ferroviaria europea sotto stress per i cantieri legati al PNRR, la transizione modale non può essere improvvisata. Parisi sottolinea però come l'integrazione ferro-gomma-nave rappresenti una scelta ormai inevitabile, non solo per ridurre emissioni e congestione stradale, ma anche per costruire un sistema logistico più efficiente e sostenibile nel lungo periodo.

**In questa fase di rincari dei carburanti, state registrando un aumento della domanda di trasporto ferroviario da parte di aziende che prima viaggiavano solo su gomma? Se sì, in quali settori e con che tempistiche di spostamento?**

«Per una azienda ferroviaria, in generale, i rincari dei prezzi di una modalità di trasporto alternativa, tipo la gomma o la nave, non hanno un effetto immediato sulla propria domanda. Questo per varie ragioni, perché ci possono essere dei contratti in vigore, per la tipologia di merce da trasferire, per la quantità di merce da trasferire, per le destinazioni da raggiungere che non sono alla portata della modalità ferroviaria in quanto non connesse alla rete. Diciamo che non si passa da una modalità all'altra se la ragione della perturbazione non viene percepita dal mercato come strutturale. In questo caso, da un lato il rincaro del carburante è stato in parte sterilizzato dal governo tramite interventi ad hoc, dall'altro è percepito come transitorio. Si consideri inoltre che, a causa delle migliaia di can-



Nel riquadro **Fabrizio Parisi**  
CEO di Altmann Rail Traction

tieri legati al PNRR, che stanno rimaneggiando pesantemente la capacità ferroviaria in Italia e in altri Paesi tipo la Germania, anche volendo, le imprese ferroviarie farebbero molta fatica a dare risposte a un incremento repentino della domanda di trasporti per la mancanza di slots e di capacità delle linee europee».

**Dal vostro osservatorio, quanto è realistico oggi per un'impresa di autotrasporto 'spostarsi' verso l'intermodale ferro-gomma? Quali sono gli ostacoli principali: costi, tempi, infrastrutture, disponibilità di tracce ferroviarie o rigidità organizzative?**

«Un'impresa di autotrasporto che vuole restare competitiva e attrattiva per il mercato deve necessariamente guardare all'intermodalità come una opportunità da perseguire. L'Europa ha indicato chiaramente che la sostenibilità ambientale è la priorità nelle scelte aziendali e nelle scelte di tutti i giorni di ciascuno di noi; non si può pensare al trasporto automobilistico 'door to door' come la modalità del futuro. L'integrazione ferro-gomma-nave è un processo ineluttabile, non solo per avere un mondo più green, ma anche per le efficienze e le sinergie che è capace di restituire. Si pensi già solo alle esternalità causate dal trasporto camionistico, oggi sono 'sunk cost' che paga la collettività. Spingere sull'intermodalità consentirebbe un recupero di questi costi, attraverso una organizzazione del trasporto più razionale, che prevedendo lo spostamento massivo a mezzo nave o a mezzo treno dei beni sulle lunghe percorrenze (backbone), l'impiego del camion sulle



## «Treno e nave sulle lunghe distanze camion solo sull'ultimo miglio Questo è lo schema per ridurre traffico e inquinamento e per avere una logistica più sostenibile Ce lo chiede anche l'Europa»

rotte brevi e finali, dal terminal intermodale di prossimità al cliente finale, si garantirebbe la decongestione delle strade, ci sarebbe meno inquinamento e si ridurrebbero anche i rischi di incidenti e vittime stradali. Direi che gli ostacoli alla transizione intermodale sono più che altro di natura mentale. Va anche detto che integrarsi con le altre modalità significherebbe anche perdere potere negoziale: oggi la lobby dei camionisti se indice un blocco stradale mette in crisi i governi. Essere un pezzo della catena significa perdere potere e rendite di posizione».

**Il vostro gruppo opera sia su ferro che su gomma (bisarche e logistica): come state gestendo internamente l'impatto del caro carburante? Il ferro riesce a compensare l'aumento dei costi del trasporto stradale o la pressione economica si sente comunque su entrambi i fronti?**

«Il nostro gruppo si occupa di logistica automotive e la nostra forza è nell'integrazione strada-ferrovia praticamente da sempre. Devo dire che la logistica legata all'automotive su questo è avanti rispetto alla logistica di altre tipologie di merce. Mi vengono in mente gli ortofrutticoli che viaggiano solo su camion. Noi spostiamo in modo massivo a mezzo treno le vetture dai siti di produzione fino ai nostri terminal intermedi di stoccaggio, lì avviene lo scambio intermodale con le bisarche stradali che coprono l'ultimo miglio fino al cliente finale. Noi siamo già integrati, multimodali e green! Non stiamo modificando il nostro modello logistico a causa del caro carburante».

**In Italia si parla spesso di ferrovia come alternativa sostenibile e competitiva, ma nella pratica quali sono i nodi che frenano la crescita del trasporto ferroviario di veicoli? Terminal insufficienti, tempi di carico-scarico, tratte non servite, burocrazia?**

«Per il nostro settore, ripeto, il trasporto ferroviario e la integrazione ferroviaria è già un must. Del resto le case automobilistiche richiedono già da diversi anni che il trasporto e la logistica in generale, siano le più sostenibili possibili per tenere basse le emissioni inquinanti complessive. Sicuramente avere a disposizione dei terminal raccordati alle reti ferroviaria è una condizione necessaria per spingere ancora di più sulla modalità ferroviaria. Purtroppo, visti i vincoli burocratici attuali e i costi imponenti previsti dalla normativa per la costruzione e l'allaccio dei raccordi alla rete RFI, la mancanza di terminal raccordati è un collo di bottiglia in Italia che frena lo sviluppo del trasporto ferroviario».

**Guardando ai prossimi mesi vi aspettate un cambiamento strutturale nel modo in cui si trasportano i veicoli (più ferrovia e meno gomma), oppure pensate che l'emergenza carburante produrrà solo un effetto temporaneo?**

«Il trasporto ferroviario è stressato dai continui ed estenuanti lavori che Rfi sta effettuando sulla rete ferroviaria; sono tanti e concentrati in un lasso temporale ristretto, parliamo di 2-3 anni, che stanno impattando sulle imprese ferroviarie in modo devastante. Si pensi che una impresa ferroviaria ha costi fissi elevatissimi e la chiusura di una linea o un transito (o entrambe...) che normalmente percorre, a causa dei lavori, significa dover coprire i costi senza poter effettuare i treni previsti e quindi minori ricavi. Misure di sostegno o di compensazione, per la resistenza economico finanziaria che le imprese ferroviarie stanno dimostrando in questo periodo sarebbero non solo auspicabili ma doverose. Purtroppo, la lobby delle imprese ferroviarie non ha lo stesso potere negoziale della lobby dell'autotrasporto e quindi l'emergenza carburante produrrà solo un effetto temporaneo per ora».