

Trasporto merci: ferro/gomma il dialogo possibile

8

Il ruolo del trasporto combinato nel riequilibrio modale

Il riequilibrio modale ed uno sviluppo sostenibile del trasporto merci Via terra implica la ricerca di opportune economie di scala i cui margini sono da definire nello sviluppo dell'intermodalità e, più in particolare, del trasporto combinato strada - ferrovia, nel quale la copertura del tratta primaria è affidata alla modalità su ferro mentre la capillarità del servizio sul territorio è garantita dal trasporto su gomma.

Tale combinazione rappresenta una valida alternativa rispetto al trasporto *tutto-strada*, in ragione dell'efficienza complessiva potenzialmente raggiungibile, non solo in relazione agli aspetti economici (prevedendo condizioni di ottimizzazione dei carichi e delle frequenze) ma anche in termini di sostenibilità ambientale (*minori consumi energetici ed emissioni inquinanti*) e sociale (*inferiore tasso di incidentabilità*). In Italia il valore medio del trasporto combinato si attesta su valori dell'8-10% mentre i mercati interni più "virtuosi" sono quelli di Germania e Francia che registrano all'quote, rispettivamente, del 22% e del 15 %.

Strategie per lo sviluppo dell'intermodalità

La localizzazione dei terminali intermodali costituisce un elemento cardine per la definizione e lo sviluppo delle dinamiche del mercato della logistica e della distribuzione. E tuttavia importante considerare che la realizzazione di interporti, terminali, piattaforme intermodali, oltre a presupporre un "consumo" di risorse territoriali, produttive, ambientali (impatto di natura ambientale (inquinamento atmosferico e idrico, acustico, elettromagnetico, etc.) e trasportistica (ad. es. modifica della domanda di intervento, interferenza passeggeri, etc.) e traffico sulla rete viaria a servizio dell'area di intervento, redistribuzione dei flussi di traffico sulla scala locale, ben oltre l'area oggetto di incrementare terminali) i cui effetti si estendono, a scala locale, ad incrementare

Al fine di limitare le inevitabili esternalità negative sull'ambiente ed incrementare l'attrattività dei nodi di interscambio (riducendone i tempi ed i costi di accesso), per i quali non è alle infrastrutture di tipo intermodale. Naturalmente, poiché la progettazione di un nodo di interscambio intermodale persegue obiettivi di medio-lungo periodo, per i quali non è sempre possibile effettuare una stima realistica delle relazioni ferroviarie concorrenti, è considerata la dimensione "continentale" ed il carattere estremamente concorrenziale dell'attuale mercato europeo), è sempre prioritaria la necessità di istituire un programma di pianificazione strategica ed economica che contenga alle diverse scale territoriali, dinamiche insediative ed economiche.

9

Contenuto brochure a cura di

- Annlita Serfo - *Direttore Federmobilità*
- Francesco Filippi - *Direttore CTL (Centro ricerca per il Trasporto e la Logistica)* -
- "Sapienza" Università di Roma
- Antonio Musso - *Presidente del Consiglio d'Area Didattica di Ingegneria dei Trasporti* -
- "Sapienza" Università di Roma

MERCINTRENO

29 - 30 NOVEMBRE 2010

L'0 la sede della Facoltà di Ingegneria dell'Università
La Sapienza - Via Eudossiana n. 18

ROMA

*Il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano
ha conferito a Mercintreno
una propria medaglia di rappresentanza*

www.mercintreno.it

Patrocini

Sostenitori

Mediapartner

organizza

Forum per il Governo Regionale Locale e Urbano della Mobilità Sostenibile

