

GLI SCENARI ATTUALI E FUTURI DEL SISTEMA LOGISTICO DEL NORD-EST

L'INTERMODALITA' MARITTIMA E FERROVIARIA E L'ULTIMO MIGLIO

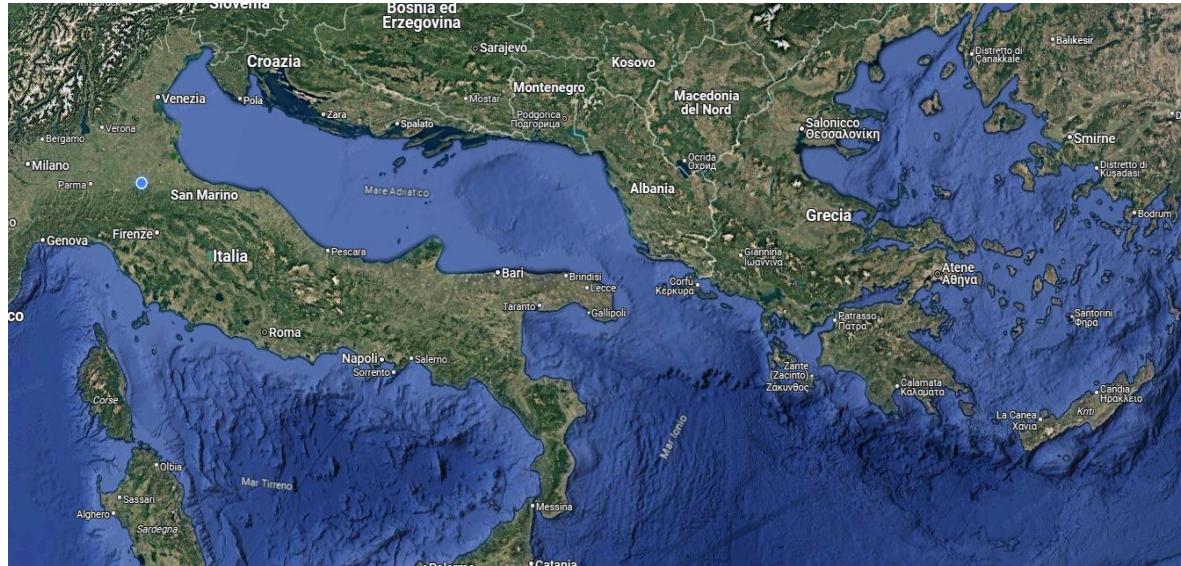
Sessione 2

Relazione introduttiva

Marco Spinedi
Consiglio Direttivo di SiPoTra
Senior Advisor BTP Infrastrutture

Trieste, 2 e 3 Dicembre 2025
Stati generali della Logistica
del NORD-EST 2025

Vantaggi e svantaggi del Mar Adriatico e dei suoi porti



- Il Mar Adriatico è un «mare chiuso» e l'attrattività dei suoi porti dipende fortemente dall'efficienza delle connessioni terrestri
- In Italia e nei Balcani lungo le coste si diramano 2 corridoi stradali e ferroviari paralleli
- Il «*mare di mezzo*» alimenta rotte parallele di SSS e container con feeder dai porti di transhipment del Mediterraneo orientale e con linee dirette

Brevi cenni sullo scenario geo-economico del Mediterraneo Orientale

2024

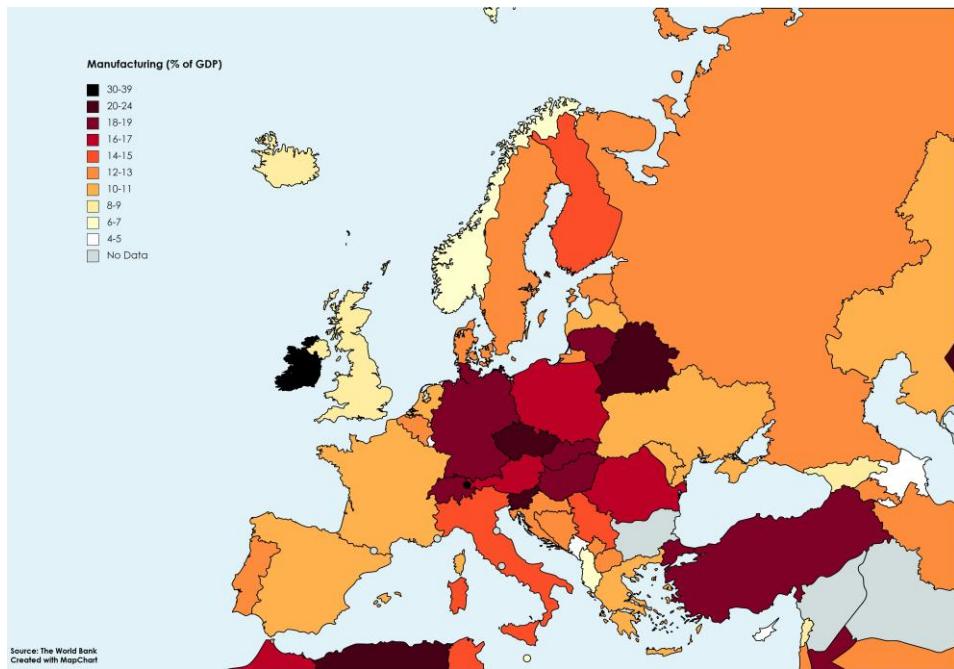
- Nonostante 2 guerre in corso ed i problemi del canale di Suez, il traffico del Mediterraneo orientale è raddoppiato in 10 anni, toccando i 34 mil. Di TEU
- La Turchia è primo paese del Mediterraneo per traffico contenitori con 13,53 mil. di TEU, seguita dalla Spagna (13,49), Italia (11,5) e Marocco (10,2)
- Egitto (8,15), Grecia (4,76), e Israele (3,06) seguono per un totale di 16 mil di TEU
- Da 2 decenni il PIL dell'Europa orientale, Balcani e Mediterraneo orientale cresce a ritmi due/tre volte superiori a quelli dell'Europa occidentale
- PIL nominale della Turchia equivale a quello delle regioni settentrionali italiane ed è uguale a quello dell'Italia se calcolato in PPP
- La profonda crisi tedesca e le difficoltà di quella francese fanno ritenere che tale differenziale di crescita tra Est ed Ovest persistrà nei prossimi anni

Nell'incertezza rappresentata dall'andamento dei transiti nel canale di Suez,* il Mediterraneo orientale rappresenta per dinamismo e potenziale di crescita una risorsa strategica per lo sviluppo del sistema logistico del Nord-Est

*Diverse compagnie marittime hanno sottolineato che la rotta del Capo di Buona Speranza ha aperto nuovi interessanti mercati in Africa occidentale ed America meridionale

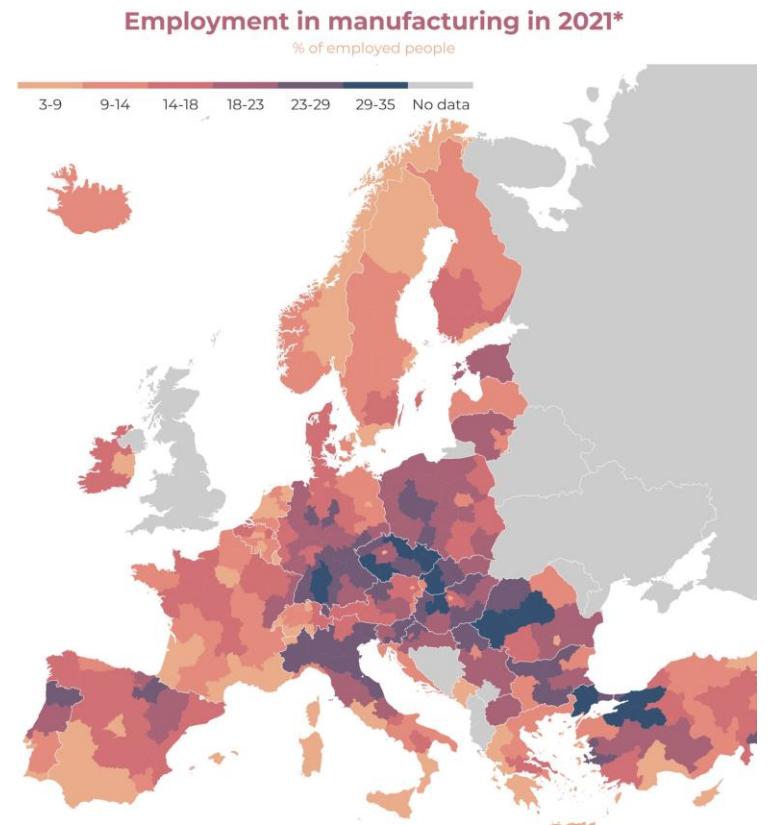
Distribuzione geografica della manifattura in Europa (in % del PIL e degli occupati)

2021 e 2022



Costo del lavoro orario nella manifattura in alcuni paesi
(US \$, 2022):

Germania	46,3	Polonia	12,0
Italia	30,8	Ungheria	11,7
Slovenia	24,9	Romania	8,7
Slovacchia	16,2	Bulgaria	7,2
Grecia	15,8	Turchia	3,9



©2022 Milos Popovic (<https://milospopovic.net>) Data: Eurostat

* The data for Montenegro, N. Macedonia and Turkey is from 2020

Turchia crocevia dei traffici marittimi e terrestri tra Asia ed Europa

Nella foto:

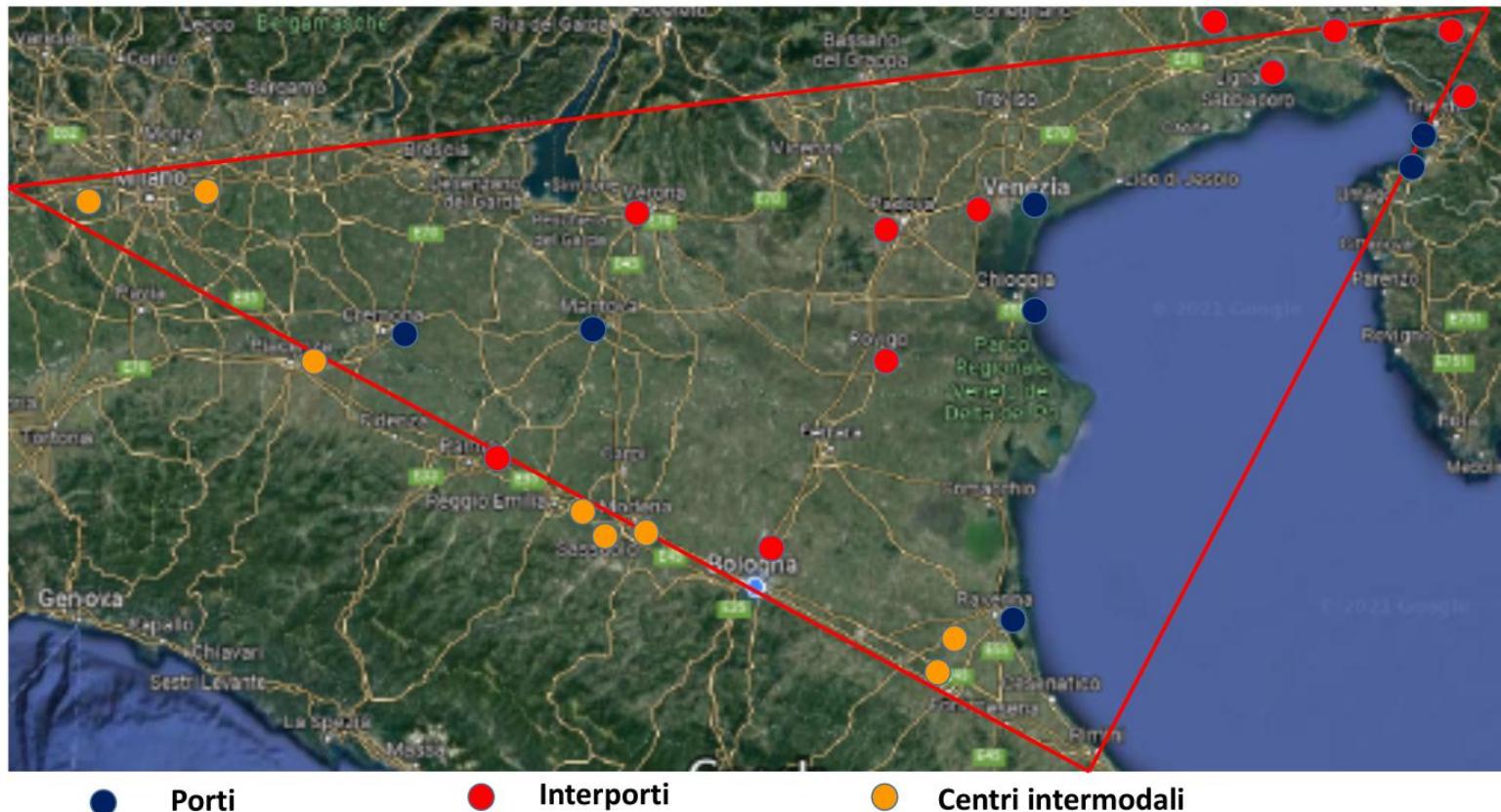
- Arkas in JV con Duisport ha realizzato Railport, terminal intermodale a Kartepè, Istanbul
- Un *gateway* fra il Middle corridor e corridoio Mediterraneo-Orientale, servito da Metrans

La Turchia in pillole:

- PIL in crescita al 2-2,5% da due decenni; 85,7 mil. abitanti
- 8 produttori di auto con una produzione di circa 2 mil di unità
- 30 tra le maggiori imprese di componentistica auto
- In via di realizzazione Impianti per la produzione di batterie
- Accordi commerciali con l'UE ma anche con Cina e Russia



Il triangolo della Logistica e dell'Intermodalità nel Nord-Est



Nel Nord-Est sono presenti 5 porti marittimi, 2 porti fluviali, 11 Interporti (42% del totale) e 9 centri intermodali pubblici e privati
Il NAPA associa Venezia, Trieste, Ravenna, Capodistria, Rijeka

Il triangolo della Logistica e dell'Intermodalità del Nord-Est

Cosa c'è dentro?

- Macro-regione manifatturiera a forte vocazione internazionale
- LR sullo sprawl logistico dell'8/8/2024 n. 15 in Lombardia
- Collegamenti ferroviari fra porti e interporti a scala inter-regionale
- Ridisegno delle scelte localizzative degli operatori intermodali (PD)
- Potenziamento infrastrutturale degli interporti in Veneto ed Emilia

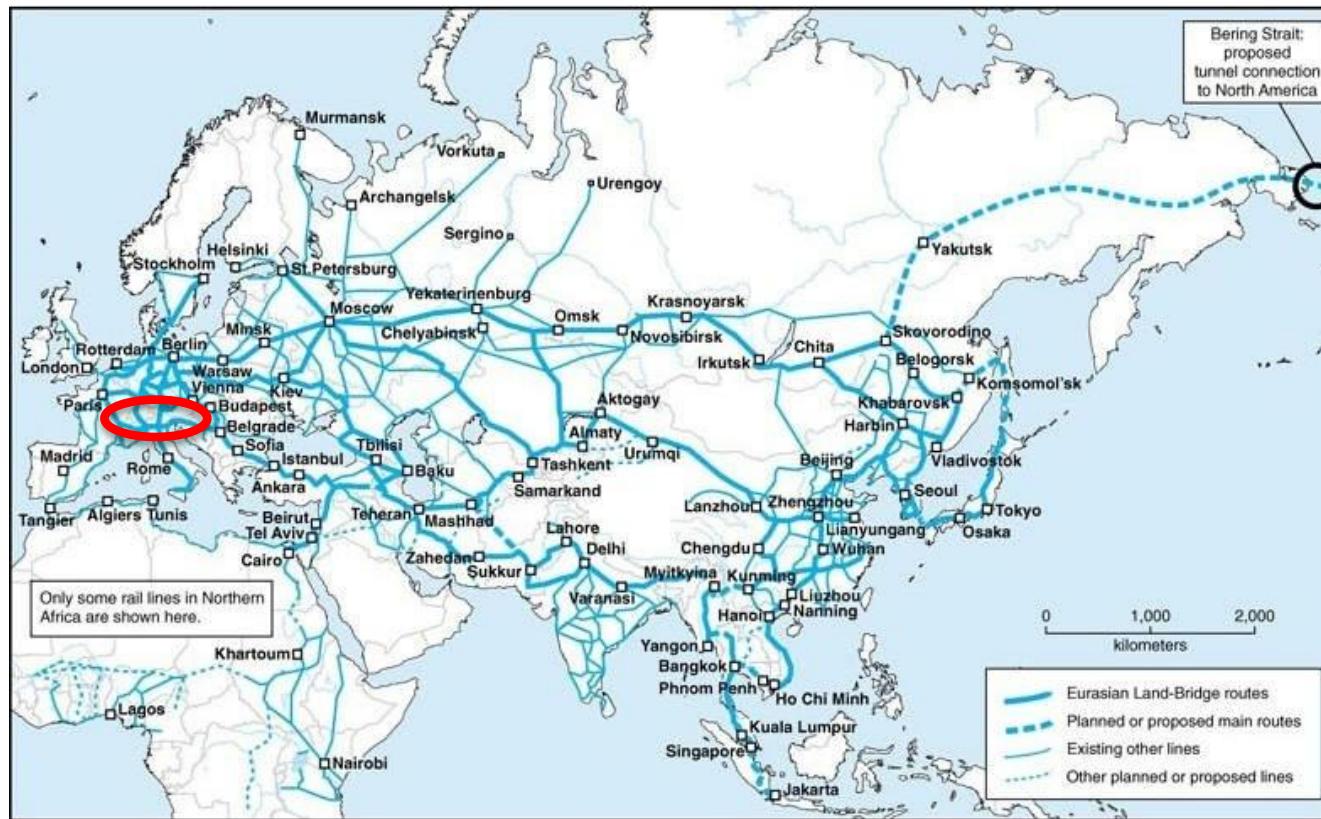
Oltre 13 mil di abitanti:

- Milano
- Bergamo
- Cremona, Mantova, Pavia
- Parma, Reggio Emilia, Piacenza
- Bologna, Ferrara, Modena
- Ravenna, Rimini, Forlì-Cesena
- Venezia/Venezia, Padova, Treviso
- Verona, Vicenza
- Trento
- Trieste, Pordenone, Gorizia, Udine

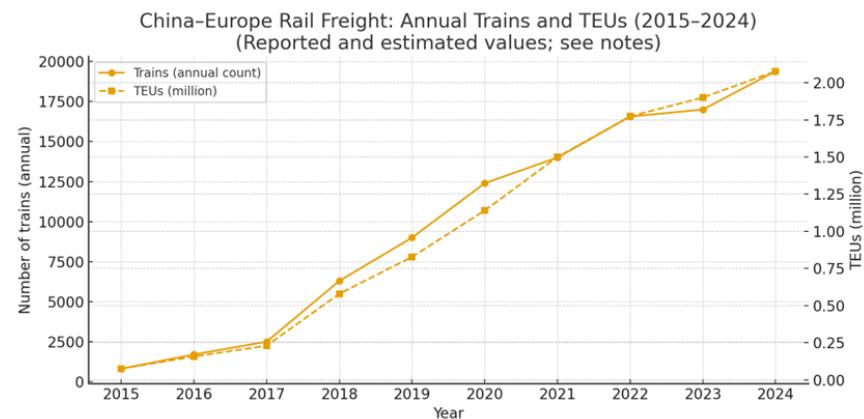
Interporti
Porti
Centri intermodali

- 43% dell'export nazionale
- 40% del Digital Retail nazionale
- Oltre 50mila treni merci terminalizzati

Porti e interporti del Nord-Est terminali dell'IMET e del Middle e Southern Corridor



Il collegamento intermodale del sistema produttivo/logistico del FVG, Veneto ed Emiliano con i Balcani e la Turchia è strategico per intercettare il crescente traffico tra Asia ed Europa



Gioie e dolori del trasporto combinato in Europa

- Risultati complessivi : +5,2% spedizioni e +8,4% delle Ton/Km
- Espansione in alcuni singoli mercati nazionali (+10,6%) in Francia e Polonia
- Molto meno dinamici i traffici transfrontalieri (+2,7%)
- Prestazioni in calo dell'1,5% in Germania
- Ripercussioni negative sui mercati austriaco ed italiano

Le cause delle diverse performance nazionali/transfrontaliere:

- Problemi di interoperabilità tra i sistemi ferroviari nazionali
- Complessità degli attraversamenti di confine (valichi alpini)
- Lavori infrastrutturali in Germania (DB) ed in Italia (RFI)
- Scioperi, interruzioni ed incidenti
- Frana della Maurienne, deragliamento del Gottardo, allungamento dei tempi di realizzazione del Brennero

I problemi del trasporto ferroviario merci visti dagli utilizzatori

La *Bundesnetzagentur* tedesca (Agenzia Federale per la Rete) ha pubblicato un'inchiesta sulle opinioni degli utilizzatori del trasporto ferroviario merci.

Le gravi preoccupazioni espresse dagli utilizzatori sono molto in sintonia con quelle degli operatori italiani e riguardano il fatto che:

- La richiesta di maggiore affidabilità e flessibilità del cliente finale si scontra con le rigidità del sistema del trasporto ferroviario, aggravate da:
 - Carenze strutturali dell'infrastruttura nei nodi e sulle linee più congestionate
 - Forti disagi causati dai numerosi e persistenti cantieri a cui non corrispondono adeguate alternative di percorso
 - Susseguirsi di agitazioni sindacali e di scioperi che non tengono conto delle conseguenze che provocano sulle catene di fornitura delle imprese

Le proposte/richieste degli utilizzatori finali riguardano:

- Aumento della capacità ferroviaria che consenta più flessibilità in caso di necessità e/o migliore utilizzo (ottimizzazione) della capacità esistente
- Maggiore coordinamento tra le diverse tipologie di servizi ferroviari e nell'interscambio ferro-gomma nei terminal
- Digitalizzazione, DAC e nuovi servizi informatici sono utili, ma in assenza di alcune condizioni fondamentali non sono sufficienti a sostenere il trasporto ferroviario merci.



CONCLUSIONI

Prospettive e proposte:

- Maggiore progettualità del sistema logistico/intermodale del Nord-Est a favore dei collegamenti con i corridoi verso oriente
- Cooperazione inter-regionale tra Nord-Est e Puglia e Basilicata su ferro-bonus e mare-bonus da Trieste a Taranto
- Potenziamento dei progetti di formazione professionale e tecnica tesi ad avvicinare i giovani al settore ferroviario

Criticità:

- Urgente necessità di introdurre misure atte a frenare il contro-esodo della merce dalla ferrovia alla strada
- Rischio di dispersione del traffico su troppi terminal intermodali non favorisce la ripresa del trasporto ferroviario
- Strategie comuni sul contenimento del consumo di suolo, riutilizzo delle aree dismesse, localizzazione delle attività logistiche

**GRAZIE DELL'ATTENZIONE E DELLA PAZIENZA E
BUON PROSEGUIMENTO DEL CONVEGNO !!!**

