

CARTA (FERMERC): IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI EUROPEO STA ATTRAVERSANDO UNA TEMPESTA CONTINUA. SERVONO RISPOSTE URGENTI E UN VERO COORDINAMENTO INTERNAZIONALE

“Il trasporto ferroviario merci europeo sta attraversando una tempesta continua, fatta di interruzioni ferroviarie annunciate, normative inadeguate e scarsa coordinazione tra i Paesi. Il rischio è una paralisi logistica proprio mentre ci viene chiesto di accelerare la transizione ecologica”.

Lo ha dichiarato Clemente Carta, presidente dell'Associazione Fermerci, intervenendo oggi al XVII Forum MercinTreno, ospitato presso il CNEL - Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro, a Roma.

Carta ha posto l'accento su due elementi di forte criticità a livello internazionale: le interruzioni ferroviarie previste in Germania tra il 2026 e il 2032, che interesseranno 40 linee per periodi fino a cinque mesi ciascuna e la nuova normativa svizzera sui carri merci, prorogata al 31 dicembre 2026, “ma ancora troppo rigida e penalizzante per molte imprese”.

“Germania e Svizzera rappresentano i principali canali di collegamento dell'Italia con l'Europa centro-settentrionale - ha spiegato Carta - se questi due snodi vanno in crisi, l'intero traffico merci su ferro italiano è a rischio. Se la Svizzera non rivedrà tempi e criteri tecnici, una parte importante della flotta europea rischia di fermarsi”. Fermerci ha lanciato un appello per un coordinamento internazionale reale, che coinvolga gestori infrastrutturali, governi e imprese ferroviarie, per pianificare congiuntamente cantieri, percorsi alternativi e gestione della rete.

Sul fronte interno, Carta ha riconosciuto la disponibilità di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) al dialogo con gli operatori, ma ha anche invitato lo stesso Gestore a sfruttare ogni margine di flessibilità, ad esempio aprendo in modo selettivo alle merci alcune finestre orarie oggi riservate ai passeggeri, consentendo alle imprese del settore merci di resistere fino a fine dei lavori sulla infrastruttura, previsti fino al 2027.

“A livello europeo - ha aggiunto Carta - serve pianificazione condivisa dei cantieri ferroviari europei, la revisione della Direttiva sul Trasporto Combinato e una regolazione più razionale della Direttiva Pesi e Dimensioni, per evitare squilibri modali tra strada e ferrovia. Il 2026 sarà un anno chiave - ha concluso - da un lato inizieremo a vedere gli effetti del PNRR italiano, dall'altro dovremo affrontare le ricadute di scelte fatte fuori dai nostri confini. In questo scenario, le associazioni di sistema come Fermerci hanno il compito di tenere aperto il dialogo tra istituzioni, imprese e gestori, per garantire una transizione ordinata, sostenibile e condivisa”.