

Fermerci all'evento "Logistica e scambi commerciali: sfide e prospettive tra Svizzera e Italia"

Rizzi, Direttore Generale: "il trasporto ferroviario merci, già influenzato da eventi straordinari, nazionali ed internazionali, è nel mezzo di una transizione infrastrutturale per l'attuazione dei lavori PNRR. L'insieme di queste cause mette a rischio la tenuta del settore. Occorre una scelta politica chiara e coerente per mantenere la competitività delle imprese"

Le modalità di trasporto più utilizzate negli scambi internazionali di merce dell'Italia sono l'autotrasporto e la ferrovia. Ad oggi il 66% del volume complessivo d'import-export dell'Italia con i Paesi Europei viaggia su strada, il 34% su ferrovia.

Nel 2023, a causa della parziale e imprevista interruzione dei principali valichi alpini, l'Italia ha rischiato l'isolamento dal punto di vista logistico e industriale, con ingenti danni per gli operatori della logistica ferroviaria delle merci. Nel corso dello stesso anno si sono registrate ulteriori criticità che nell'insieme hanno rappresentato una vera e propria tempesta perfetta per il comparto nazionale del trasporto ferroviario merci, che ha registrato una perdita complessiva del 3,2% rispetto all'anno precedente, corrispondente ad una perdita di circa 1,7 milioni di treni / Km. La situazione non è destinata a migliorare visto il perdurare di alcune criticità fino all'estate dell'anno in corso.

Rizzi, Direttore Generale di Fermerci, intervenuto all'evento "Logistica e scambi commerciali: sfide e prospettive tra Svizzera e Italia" organizzato dall'Ambasciata svizzera a Roma, ha ricordato che in Italia il trasporto ferroviario delle merci, oltre a subire agli eventi straordinari causati da imprevisti come le interruzioni dei valichi alpini, sta attraversando anche una profonda fase di transizione infrastrutturale dovuta all'attuazione degli investimenti PNRR sull'infrastruttura ferroviaria.

I lavori, programmati da tempo, comportano inevitabili interruzioni alla circolazione ferroviaria e per questo sono necessari sostegni economici agli operatori ferroviari per mitigare i danni sofferti.

Per questo motivo, prosegue Rizzi, Fermerci ha fortemente criticato il taglio delle risorse per l'acquisto di materiale rotabile previsto nel decreto-legge PNRR del 2024. L'incentivo economico previsto, approvato anche in sede comunitaria nell'estate 2023, ha inoltre generato ingenti investimenti da parte di operatori della logistica ferroviaria destinatari della misura, che oggi si trovano ulteriormente compromessi da una forte esposizione finanziaria.

Conclude Rizzi, è necessaria una scelta politica chiara e coerente per mantenere la competitività del trasporto ferroviario merci, già fortemente compromessa, e garantire alle imprese clienti e all'industria nazionale i servizi necessari.