

Cargo ferroviario in crisi: «Troppi cantieri sulla rete, imprese a rischio crack»

Allarme di Fermerci

«Gli itinerari alternativi più lunghi causano l'aumento dei costi di produzione»

Marco Morino

Il trasporto ferroviario delle merci in Italia sta attraversando una fase critica, che rischia di comprometterne la tenuta. Da un lato c'è Rete ferroviaria italiana (Rfi), società capofila del polo infrastrutture del gruppo Fs, impegnata nello sforzo titanico del potenziamento e ammodernamento della rete sulla spinta dei fondi del Pnrr: si calcola che, in questo momento, siano attivi lungo i binari italiani circa 4 mila cantieri ferroviari. Dall'altro ci sono le imprese ferroviarie pubbliche e private del trasporto merci (una ventina di

compagnie) che subiscono forti penalizzazioni alla loro attività. L'allarme è di Fermerci, associazione che rappresenta alcune tra le maggiori imprese del cargo ferroviario italiano, tra cui Mercitalia (Fs), Medway (Msc), Gts Rail, Hupac, Logtainer e le compagnie ferroviarie del gruppo Autobrennero. Spiega l'associazione: «Fino al 2026 le interruzioni ferroviarie, necessarie per consentire l'attuazione dei lavori del Pnrr sull'infrastruttura nazionale, rischiano di essere devastanti per il comparto se non adeguatamente gestite. Nel 2024 le interruzioni pianificate comporteranno una riduzione fino al 60% della capacità ferroviaria del trasporto merci italiano».

L'aspetto paradossale è che gran parte dei lavori riguardano proprio il potenziamento degli itinerari merci, per poter ospitare in futuro anche sulla rete italiana i treni lunghi 750 metri (il nuovo standard europeo), con altezza di 4 metri e capaci di trasportare fino a 2.400 tonnellate. Spie-

ga Giuseppe Rizzi, direttore di Fermerci: «Nel 2027 avremo una rete ferroviaria totalmente diversa dall'attuale, potremo trasportare più merce. Ma dobbiamo arrivare al 2027». Rfi sottolinea che in Italia i lavori di adeguamento dell'infrastruttura vengono effettuati senza procedere a chiusure totali delle linee, come avviene in altri Paesi; questo comporta che la maggior parte dei lavori debba essere effettuata nelle ore notturne o in fasce orarie non particolarmente soggette a traffico, che però coincidono anche con le fasce orarie in cui viene instradata la gran parte del traffico ferroviario merci e così si ritorna alle difficoltà descritte.

Dice ancora Rizzi: «In questa fase molti territori avranno meno collegamenti, perché, per svolgere i lavori, il gestore della rete deve interrompere la circolazione. Nel frattempo, i costi di produzione aumentano a causa degli itinerari alternativi più lunghi, che richiedono alle compagnie più risorse in termini di equipaggi e utilizzo dei macchinari. E già nel 2023 il settore del trasporto ferroviario merci ha registrato una perdita del 3,2% rispetto all'anno precedente».

Il Nord Ovest, in particolare, è a rischio paralisi nei prossimi mesi. Lo si evince dalle principali limitazioni programmate per il 2024 da Rfi e riportate dal rapporto annuale di Fermerci presentato lo scorso aprile al Senato. Tra

le linee più colpite da interruzioni e indisponibilità di binario ci sono il nodo di Genova, la Genova Ovada, la Novara Domodossola, la Milano Genova, la Luino Laveno Gallarate e la Codogno Novara. Fermerci chiede al governo che questa fase venga equiparata alla pandemia, con ristori per le imprese o provvedimenti come una riduzione del pedaggio, che possano essere subito trasferiti ai clienti per attrarli per lo meno con una riduzione di prezzo. Tutto questo accade mentre la crisi attraversata dal comparto è ulteriormente aggravata dalle tensioni geopolitiche internazionali che hanno determinato un calo del traffico ferroviario merci in quasi tutti i porti italiani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lavori in corso. Un cantiere ferroviario