

Cargo ferroviario in crisi conclamata: nel 2024 stimati 90 milioni di danni

Logistica. La ferrovia resta tra le modalità più sostenibili per il trasporto delle merci ma è penalizzata da una lunga serie di ostacoli: cantieri del Pnrr, chiusure dei trafori alpini, calamità naturali. Timori per nuovi tagli nella prossima Finanziaria

Marco Morino

La crisi del cargo ferroviario, cioè il trasporto merci via rotaia, è ormai conclamata. E rischia di trascinare nel baratro anche l'intermodalità, ovvero il trasporto combinato strada-rotaia, vanificando così una preziosa occasione per rendere più sostenibile il trasporto merci in Italia, che continua a essere dominato dalla gomma, cioè dai Tir. Il trasporto ferroviario, che detiene una quota dell'11% del totale nazionale (contro la media europea del 23%) è la modalità più sostenibile perché raramente utilizza combustibili, grazie all'infrastruttura ferroviaria che è quasi interamente elettrificata (73% del totale), «con un impatto ambientale più che positivo» osserva Giuseppe Rizzi, direttore generale di Fermerci, una delle associazioni che rappresentano il settore. Infatti il Green deal dell'Unione europea ha messo al centro il cargo ferroviario, fissando l'obiettivo di trasferire, entro il 2030, il 30% del trasporto merci su strada su percorrenze superiori ai 300 chilometri verso altre modalità di trasporto ambientalmente più sostenibili, tra cui la ferrovia e le vie navigabili. Ma è un obiettivo che, allo stato attuale, appare quasi irraggiungibile. Continua Rizzi: «Confrontando la modalità ferroviaria con l'autotrasporto è stato calcolato un risparmio di emissioni pari a 60 grammi di CO₂ per ogni tonnellata di merci che un treno trasporta per ogni chilometro che deve percorrere». In Italia, il 90,76% dei mezzi pesanti sono alimentati a gasolio (diesel) e il 7,7% a benzina, mentre i Tir elettrici rappresentano appena lo 0,3% del parco circolante. Prosegue Rizzi: «Faccio un esempio: considerando una capacità di trasporto di un treno pari media-

mente a 700 tonnellate e quella di un veicolo pesante che è circa di 14 tonnellate, si può stimare che ogni treno sostituisca il trasporto di circa 50 Tir sulle strade a lunga percorrenza. Dal punto di vista energetico, lo spostamento della merce sul treno permette di ottenere fino all'85% di consumi in meno rispetto agli equivalenti 50 mezzi pesanti». Nella realtà le cose vanno diversamente.

Per questa ragione, i presidenti di Fermerci e Fercargo, rispettivamente Clemente Carta e Mauro Pessano, hanno scritto in pieno agosto una lettera al ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, denunciando le condizioni insostenibili in cui gli operatori del settore ferroviario merci sono costretti a lavorare, senza alcun riscontro o supporto richiesto da mesi. «Questo crea profondi disagi al sistema industriale italiano e alle economie locali. Chiediamo con forza un intervento urgente del ministro Salvini per evitare una crisi disastrosa dalle conseguenze imprevedibili» affermano Fermerci e Fercargo. In Italia, accanto all'operatore pubblico e leader di mercato Mercitalia Logistics (capofila del polo logistica di Ferrovie dello Stato), operano sia imprese private (Cfi, Medway, Gts Rail) sia compagnie pubbliche, tipo Captrain, società controllata dalle ferrovie statali francesi SnCF.

Secondo le compagnie cargo, «le continue interruzioni delle linee ferroviarie, causate dai lavori del Pnrr fino al 2026 stanno determinando una riduzione della capacità di trasporto superiore al 50% nel 2024, con punte dell'80% durante i mesi estivi». A ciò si aggiungono le chiusure dei trafori alpini, tra cui il Frejus (la cui riapertura-

ra dovrebbe essere prevista non prima di novembre 2025) e il San Gottardo (inagibile per oltre un anno, fino alla riapertura dello scorso 2 settembre), che hanno causato gravi ripercussioni sull'intero sistema logistico italiano. Questi problemi, insieme a eventi naturali come le alluvioni in Emilia-Romagna e Toscana e la crisi del Mar Rosso, stanno provocando un crollo del traffico merci ferroviario, con una perdita del 3,2% nel 2023 rispetto all'anno precedente e una previsione di ulteriore calo del 6,7% nel 2024. Il danno economico stimato per il 2024 è di circa 90 milioni di euro, con prospettive simili per i successivi due anni. «Questo contesto - concludono le due associazioni - non solo impedisce lo sviluppo del settore e il riequilibrio modale, ma rischia di compromettere l'integrità e il futuro delle imprese e dei circa 15 mila lavo-

ratori impiegati». A peggiorare ulteriormente il quadro ci sono le indiscrezioni sulla prossima legge di bilancio, che potrebbe tagliare gli incentivi statali all'acquisto di locomotori e carri merci. In passato questi incentivi avevano portato le imprese a investire circa 700 milioni di euro per l'acquisto di 196 macchine. «Se queste indiscrezioni trovassero conferma, il definanziamento del materiale rotabile sarebbe un duro colpo allo sviluppo dell'intermodalità e al riequilibrio modale nel nostro Paese» chiosa Massimo Marciani, fondatore e presidente di Freight Leaders Council. Per le compagnie cargo sarebbero invece necessari un fondo o meccanismi di ristoro per sostenere le stesse fino al termine dei lavori previsti dal Pnrr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Logistica intermodale. Manovre ferroviarie all'interno dell'interporto di Padova: dalla struttura veneta partono e arrivano, annualmente, oltre ottomila treni merci