

## Intervista

# Il trasporto delle merci in ferrovia soffre. E' sempre tempesta perfetta. Intervista Giuseppe Rizzi



Prima sono stati i problemi sui valichi alpini, poi le difficoltà provocate dai numerosi lavori in linea che incidono pesantemente sul traffico ferroviario merci, ora sembra ci sia una stretta sugli incentivi per il settore. Le cose non vanno bene per il settore del cargo ferroviario.

**Ne parliamo con Giuseppe Rizzi, Direttore Generale di Fermerci, l'Associazione che rappresenta i principali operatori del trasporto ferroviario merci in Italia.**

**Rizzi, siamo alla vigilia di un autunno caldo...**

Si, purtroppo, i prossimi mesi saranno molto difficili per il nostro settore.

Ormai siamo abituati a criticità di ogni tipo. Negli ultimi anni il comparto ha subito di tutto.

A seguito della pandemia, abbiamo vissuto aumento dei costi per energia causato da uno scenario internazionale complesso

e conflittuale. Questo ha generato ulteriori criticità per il settore, dalla crisi del Mar Rosso che ha avuto impatto sui volumi alle difficoltà economiche dei principali Paesi Europei, fondamentali partner per l'economia e l'industria italiana.

Il trasporto ferroviario merci dipende fortemente dalle economie dei territori in cui opera, è un settore a domanda derivata. Il quadro ha avuto una ulteriore complicazione lo scorso anno, viste le interruzioni di due fra i principali valichi alpini, il Frejus e il S. Gottardo. Quest'ultimo per fortuna riapre a giorni mentre per la riapertura della linea Modane, dalle ultime informazioni ricevute, dovremo attendere la prossima primavera. Infine, grande difficoltà al settore è causata dalle interruzioni ferroviarie provocate dai lavori di ammodernamento delle Rete con i fondi previsti dal PNRR, le stesse hanno un impatto per il 2024 di circa il 50% di riduzione di capacità sulle principali linee e questa percentuale è destinata ad aumentare nel

corso del 2025. Una tempesta perfetta, definita da alcuni, direi una lunga tempesta, che dura da troppi anni.

Gli operatori resistono e fanno la loro parte come sempre, ma ormai le condizioni sono diventate impossibili.

Qualche dato, il 2023 sul 2022 ha fatto registrare una perdita di volumi pari al 3,2%. Il primo semestre 2024 conferma i km del periodo precedente, confermando la mancata ripresa.

**Certo che con la compressione degli incentivi, che incidono pesantemente sul rinnovo del materiale rotabile a favoriscono l'aumento della capacità produttiva del ferro, gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti si allontanano di nuovo: addio 2030...**

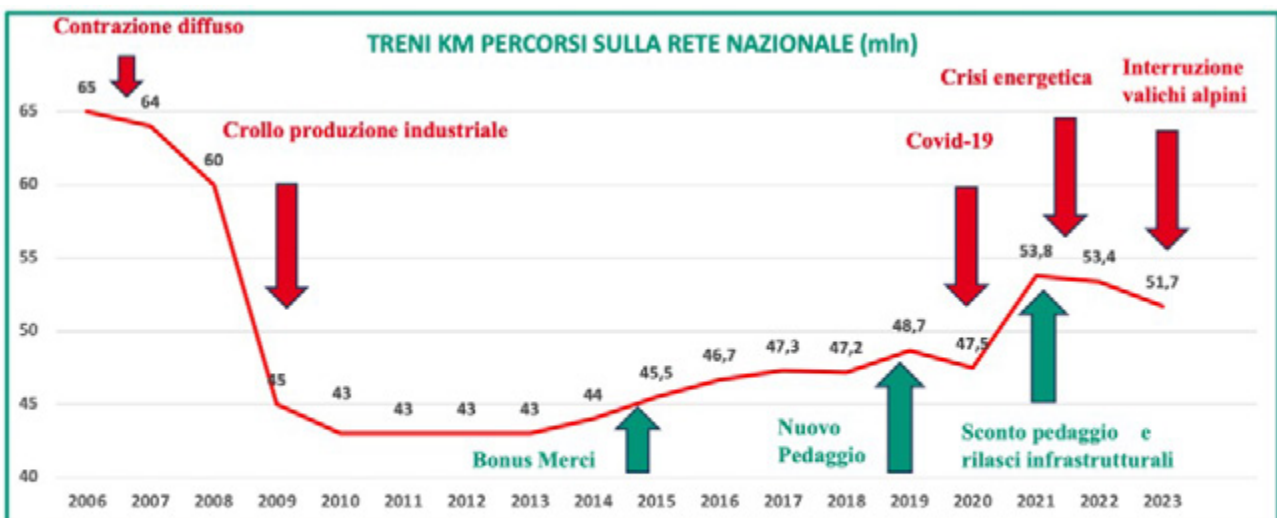
Assolutamente sì, innanzitutto bisogna dire che gli importi degli incentivi che annualmente il settore percepisce sono fermi da anni, un esempio, la prima esperienza di ferrobonus nazionale risale al 2011, quella misura prevedeva per tutto il settore circa 21 mln di euro. Oggi le risorse sono le stesse e le imprese ancora non hanno ricevuto il pagamento del contributo riferito all'anno

2023. Da notizie in nostro possesso ricevute informalmente dal MIT ci risulta che forse l'erogazione è prevista per inizio anno 2025. Anche la norma merci ha un importo di 100 mln per anno fermo dal 2015.

Inoltre, ultimamente accade che nel nostro settore, risorse assegnate, previste per legge, approvate in sede comunitaria rispetto ai vincoli di aiuti di stato, con decreto attuativo ministeriale approvato e firmato dal Ministro competente per materia, vengano tagliate per esigenze contabili e di finanza pubblica.

Il riferimento è al finanziamento della misura di incentivo all'acquisto di locomotori e carri, norma vigente dal 2021 che prevede un finanziamento di 115 Mln, approvata nell'estate 2023 anche dalla DG Comp, che ha subito un primo taglio nel decreto - legge 2 marzo 2024, n. 19, poi recuperato in conversione in aprile 2024, e che nel decreto omnibus di questo agosto sono state messe nuovamente in discussione per un importo pari a 55 mln di euro. Queste modifiche frequenti al quadro normativo provoca incertezza delle regole danneggiando ulteriormente le Imprese.

A beneficio dei poco informati, la norma in oggetto, generando un'aspettativa legittima



Fonte dati: RFI



tima, per le sole locomotive, per cui sono previste una parte delle risorse, a partire dal Luglio 2021 al 31.12.23 ha favorito ordinativi per 196 macchine, un investimento di circa 700 mln di euro.

Raggiungere gli obiettivi europei, in queste condizioni, è impossibile.

L'aumento degli incentivi è necessario e urgente! Si tratta di investimenti, infatti, sono innumerevoli le esternalità positive che il trasporto ferroviario merci produce. Lo abbiamo rappresentato in più occasioni, senza scomodare le analisi e gli studi europei prodotte negli ultimi anni, basta leggere i nostri ultimi rapporti annuali.

**Il PNRR riversa sul settore ingentissime risorse, ma solo ed esclusivamente sulle infrastrutture. Ma più linee, gallerie, raccordi, tecnologie dovrebbero indurre più traffico, più treni, più tonnellate trasportate, più intermodalità porti/ferro. Ma alla fine del 2026 ci saranno ancora imprese ferroviarie in buona salute?**

Il PNRR e il Fondo complementare hanno riversato risorse molto importanti sulle infrastrutture ferroviarie. Sicuramente necessarie a trasformare l'attuale Rete per renderla adeguata agli standard europei e consentendo maggiore efficienza per il trasporto ferroviario. Purtroppo, nonostante il grande sforzo e lavoro del Gestore dell'infrastruttura, i disagi per le imprese sono numerosi e dannosi per il mercato e per le stesse. Siamo di fronte ad una vera e propria transizione infrastrutturale per il settore ferroviario e questo provoca oggettivamente disagio per l'utenza. Siamo sicuri che al termine dei lavori, previsto per fine 2026, la nuova rete darà maggiore competitività al comparto merci, ma nel frattempo occorre arrivare integri a quell'appuntamento. Le ingenti risorse assegnate sono previste solo per infrastruttura e non per esercizio ferroviario.

Nello specifico, sarebbe necessario un fondo o meccanismi di ristoro per sostenere le stesse fino a fine dei lavori. Altri Paesi in Europa lo hanno fatto, è nota l'esperienza spagnola.

Speriamo che le imprese resistano a questa fase, nel frattempo ci auguriamo che il Governo inizi ad occuparsi del nostro settore, non solo con attenzione all'infrastruttura ma anche con attenzione agli operatori che lavorano sulla stessa, alle migliaia di addetti e alle imprese clienti che ricevono o spediscono merce ogni giorno.

**Eppure qualche buona notizia, nell'ultimo periodo si è vista. Vogliamo parlare dei "ferrobonus regionali"?**

Ottima notizia! Come Associazione da oltre un anno abbiamo avviato una campagna dedicata a queste misure, iniziando una interlocuzione con tutte le Regioni Italiane, sia quelle che già erogano questa misura, sia quelle che non possiedono questo tipo di incentivo. Riteniamo che in coordinamento con il Ministero dei Trasporti, tutte le Regioni possano dare un contributo importante per favorire lo shift modale verso la ferrovia, consentendo maggiori opportunità per le imprese del territorio e provocando esternalità positive a livello locale. Recentemente la Puglia ha introdotto questa misura per due anni e la Calabria ha confermato le risorse degli anni precedenti, aggiungendosi alle Regioni del Nord che da anni erogano l'incentivo, provocando una spinta al settore anche dal sud del Paese. Spero che altre Regioni prendano esempio e procedano nella stessa direzione.

Antonio Riva