

Il cargo ferroviario lancia l'allarme: traffici a rischio con i cantieri del Pnrr

Rapporto Fermerci

Gli operatori: interruzioni continue, servono aiuti per superare l'emergenza

Marco Morino

Il trasporto ferroviario delle merci lotta per sopravvivere. In Italia il cargo ferroviario è caratterizzato da volumi di traffico che si discostano notevolmente dalla media europea, con una quota modale del 12,7%, in netto contrasto con il 22,7% della media Ue. Lo afferma il rapporto annuale 2024 di Fermerci (associazione che rappresenta alcune tra le maggiori compagnie ferroviarie merci presenti in Italia). Lo studio, che Il Sole 24 Ore è in grado di anticipare, sarà presentato martedì 9 aprile a Roma presso il Senato della Repubblica. Il 2023 si è chiuso con un dato di traffico pari a 51,7 milioni di treni-km, registrando un calo del 4% rispetto al 2022. La flessione è il risultato di numerose criticità, molte delle quali proseguiranno anche nel 2024. Tra le principali cause della crisi il rapporto segnala: l'interruzione completa del traforo ferroviario del Frejus tra Francia e Italia; la limitazione parziale del tunnel del Gottardo in Svizzera; gli impatti sulla circolazione ferroviaria delle alluvioni che hanno colpito Emilia-Romagna e Toscana.

Le criticità, però, non si sono registrate solamente lungo i binari via terra: anche i treni in arrivo e in partenza dai porti hanno subito un segno negativo rispetto al 2022 e questo da-

to potrebbe ulteriormente inasprirsi a causa della crisi del canale di Suez. A tutto ciò si somma l'effetto cantieri del Pnrr, che sono circa 4mila, con conseguente riduzione dell'utilizzo di numerose linee ferroviarie. Il presi-

dente di Fermerci, Clemente Carta, lancia un appello al governo: «Il trasporto ferroviario merci è nel pieno di una transizione infrastrutturale per consentire i lavori Pnrr sulla rete ferroviaria nazionale. Fino al completamento delle opere, chiediamo che venga istituito un fondo complementare per consentire agli operatori del trasporto ferroviario merci, i più danneggiati dell'intero comparto, di arrivare fino al 2026».

Giuseppe Rizzi, direttore generale di Fermerci, approfondisce la questione: «Il settore più impattato dalle interruzioni ferroviarie dovute ai cantieri del Pnrr è il trasporto merci a causa dei lavori prevalentemente notturni sulla rete, a fronte di un beneficio generale per l'intero sistema. Nel corso del 2024 sarà interrotto circa il 60% delle linee ferroviarie, con conseguenti deviazioni o cancellazioni degli itinerari. Questa situazione provoca, per ogni anno che trascorre fino al completamento dei lavori Pnrr previsto nel 2026, una inevitabile perdita di competitività del trasporto ferroviario rispetto ad altre modalità di trasporto». Tutti questi fattori negativi, che gravano sul cargo ferroviario, mettono a rischio lo shift modale, cioè il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia voluto dall'Unione europea per rendere il trasporto merci più sostenibile. Prosegue Rizzi: «Il trasferimento delle merci sulla ferrovia può essere perseguito solo attraverso un'adeguata politica di incentivazio-

ne. A oggi, le risorse stanziare continuano a essere molto esigue. Un treno merci equivale a togliere 50 Tir dalle strade a lunga percorrenza». Dopo la liberalizzazione del mercato, l'Italia conta su una ventina di compagnie ferroviarie merci, in competizione tra di loro: oltre al leader Mercitalia (Gruppo Fs), sono attive imprese del calibro di Captrain Italia (gruppo Sncf, le ferrovie statali francesi); Compagnia ferroviaria italiana (Cfi), controllata dal fondo F2i; Medway del gruppo Msc; Rtc e InRail del gruppo Autobrennero; Gts Rail di Bari; Db Cargo, Sbb Cargo e altre imprese ancora.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Logistica ferroviaria. Un treno merci di Medway, compagnia del gruppo Msc