

«Treni merci, scenario critico: c'è il rischio di un arretramento»

Expoferroviaria

Cresce l'allarme per le norme svizzere sulla sicurezza e le interruzioni in Germania

Marco Morino

Il cargo ferroviario sta attraversando una fase turbolenta, che rischia di comprometterne lo sviluppo. Lo sostiene Fermerci, l'associazione delle principali imprese del trasporto ferroviario delle merci in Italia, in un dibattito ospitato ieri all'Expoferroviaria di Milano. Preoccupano le nuove norme sulla sicurezza per i vagoni merci, molto severe, introdotte dalla Svizzera dopo il deragliamento avvenuto nel tunnel del Gottardo nell'agosto 2023 e le interruzioni per lavori sulla rete ferroviaria tedesca.

Fermerci riassume così il suo punto di vista: «Il trasporto ferroviario merci europeo è in una tempesta continua: vincoli di capacità, arretrati nella manutenzione, cantieri diffusi, scarsa coordinazione transfrontaliera e i nuovi requisiti di accesso alla rete ferroviaria svizzera, minano la competitività del settore, con il rischio concreto di un arretramento verso la modalità di trasporto esclusivamente stradale. In particolare - continua l'analisi di Fermerci - nei corridoi alpini e sull'asse Italia-Francia e Italia-Svizzera, le interruzioni hanno già causato effetti drammatici, come dimostrano le chiusure dei valichi di Modane e del Gottardo a seguito della frana e dell'incidente avvenuti nel 2023. A ciò si aggiunge - dice ancora Fermerci - la complessa situazione tedesca, che vede in prospettiva, a

partire dal 2027 fino al 2030, chiusure complete per 40 linee ferroviarie fino a cinque mesi ciascuna e i recenti interventi normativi emanati dall'Ufficio federale dei trasporti di Berna, che causeranno il blocco della circolazione di buona parte della flotta vagoni attualmente operativa».

Fermerci sottolinea che, mentre in Italia le criticità legate alla transizione infrastrutturale, causate dall'attuazione dei lavori Pnrr, termineranno molto probabilmente a fine 2026, in Germania, principale partner logistico-ferroviario per l'economia italiana, dal 2026 al 2030 incrementeranno in modo considerevole le interruzioni ferroviarie a causa di lavori di ammodernamento della rete. Uno scenario futuro molto critico e impossibile da sostenere per tutte le imprese del comparto logistico ferroviario, nazionale e internazionale. La questione svizzera, poi, è particolarmente spinosa. Tra le principali misure introdotte da Berna figurano l'aumento del diametro minimo delle ruote dei carri merci da 860 a 864 millimetri, intervalli di manutenzione più brevi e sistemati e l'obbligo di documentare e verificare le ispezioni tecniche per ogni singolo carro.

Secondo le imprese italiane del cargo ferroviario, le regole devono essere uniformi in tutta Europa per non bloccare il settore, «mentre iniziative unilaterali rischiano di mandare in tilt l'interoperabilità europea vanificando gli sforzi per il trasferimento della merce dalla strada alla ferrovia». La nuova normativa svizzera, concludono le imprese, porterà a una riduzione del traffico e a un aumento dei costi per gestori dei vagoni e compagnie ferroviarie, che si tradurranno inevitabilmente in un aumento dei prezzi per i clienti finali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

