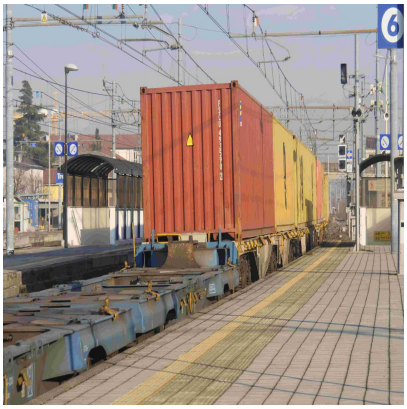

Merci ferroviarie, il paradosso del Pnrr: â??Rischiamo una rete migliore, ma senza piÃ¹ treniâ?•

Descrizione

default watermark

(Adnkronos) â?? Il Pnrr dovrebbe consegnare allâ??Italia una rete ferroviaria piÃ¹ moderna, capiente ed efficiente. Nel frattempo, perÃ², la concentrazione dei cantieri e delle interruzioni sta producendo un effetto opposto: meno treni merci, costi piÃ¹ alti per gli operatori e clienti costretti a spostare i propri carichi sulla strada. Il rischio Ã¨ arrivare alla fine dei lavori con unâ??infrastruttura migliore, ma con un sistema industriale indebolito e una parte della domanda ormai stabilmente tornata alla gomma.

I dati diffusi da Fermerci descrivono un arretramento netto. Nel primo semestre del 2026 il traffico ferroviario delle merci si Ã¨ fermato a 23,7 milioni di treni/km, rispetto ai 25,8 milioni dello stesso periodo del 2025. In sei mesi sono stati quindi persi oltre due milioni di treni/km, con una contrazione dellâ??8,1%.

Il calo non rappresenta un episodio isolato. Dopo il picco di 53,8 milioni di treni/km raggiunto nel 2021, il settore Ã¨ sceso a 49,4 milioni nel 2025, chiudendo il terzo anno consecutivo in contrazione. Se la tendenza del primo semestre proseguisse, il 2026 potrebbe terminare intorno ai 45 milioni di treni/km: quasi nove milioni in meno rispetto al 2021 e un ritorno ai volumi di dieci anni fa.

Secondo Fermerci, la causa principale Ã¨ rappresentata dalle interruzioni della rete necessarie per realizzare gli interventi finanziati dal Pnrr. Lâ??associazione non attribuisce la responsabilitÃ a Rfi, che starebbe cercando di mantenere a disposizione degli operatori la maggiore capacitÃ residua possibile, ma individua un errore nella programmazione originaria: insieme alle risorse per costruire le opere, sostiene, sarebbe stato necessario prevedere fin dallâ??inizio un fondo per compensare le imprese danneggiate durante i lavori.

A spiegare il paradosso allâ??Adnkronos Ã¨ il Direttore Generale di Fermerci, Giuseppe Rizzi, che chiede interventi immediati per mantenere in vita gli operatori e un piano pluriennale capace di recuperare i volumi perduti.

Il Pnrr dovrebbe rendere la ferrovia piÃ¹ competitiva, ma nel frattempo i cantieri stanno spingendo le merci fuori dai binari. Ã? stato commesso un errore nella gestione dei lavori?

â??Non parlerei di un errore nella gestione dei lavori da parte di Rfi. Il gestore sta facendo il possibile per organizzare le interruzioni e lasciare alle imprese la maggiore capacitÃ ferroviaria residua possibile. Rispetto ad altri gestori europei, Rfi sta lavorando molto bene in una situazione estremamente complessa.

Lâ??errore Ã¨ stato compiuto piÃ¹ a monte, quando Ã¨ stato costruito il Pnrr. Accanto al piano di investimenti sarebbe stato necessario creare un fondo destinato allâ??esercizio del traffico ferroviario merci, in grado di ristorare le imprese danneggiate dalle interruzioni. Con circa 1.300 cantieri da realizzare in un periodo molto ristretto, era inevitabile che si producesse un impatto sullâ??operativitÃ . Le opere sono necessarie, ma non si Ã¨ previsto come accompagnare le aziende durante la loro realizzazioneâ?•.

Quando un treno merci viene cancellato, quel carico aspetta oppure passa alla gomma? E i clienti poi tornano sui binari?

default watermark

â??Molti clienti sono giÃ scesi dal treno e sono stati costretti a passare alla gomma. Il punto piÃ¹ delicato Ã¨ che scendere Ã¨ facile, mentre risalire Ã¨ molto piÃ¹ difficile. Per costruire un servizio ferroviario bisogna aggregare volumi, programmare le tracce, organizzare locomotori e personale e formulare prezzi sulla base di una serie di esigenze industriali.

La prima necessitÃ Ã¨ salvaguardare le imprese ferroviarie, perchÃ© altrimenti, quando la rete tornerÃ pienamente disponibile, non ci sarÃ piÃ¹ nessuno in grado di recuperare quei clienti. La seconda sfida sarÃ riportare sui binari i volumi passati alla strada. Ã? unâ??operazione che richiederÃ tempo e risorseâ?•.

Come si spiega che, proprio mentre la transizione ecologica dovrebbe favorire il ferro, il settore potrebbe tornare ai livelli del 2015?

â??Questa caduta arriva dopo tre anni consecutivi di riduzione del traffico. Se nel 2026 perderemo oltre quattro milioni di treni/km, scenderemo intorno ai 45 milioni, leggermente al di sotto dei livelli del 2015. Dal massimo di 53,8 milioni avremo perso quasi nove milioni di treni/km: una contrazione vicina al 20%.

Significa vanificare dieci anni di politiche e incentivi destinati al riequilibrio modale. A fine anno avremo meno treni nei porti, meno servizi ferroviari e ricadute sullâ??intera logistica, sui clienti e sulle industrie italiane. Il trasporto ferroviario merci Ã¨ un settore a domanda derivata: risente della produzione industriale, dei costi energetici, delle crisi internazionali e delle chiusure dei valichi. In questo caso, perÃ², la causa principale Ã¨ rappresentata dalle interruzioni legate ai lavoriâ?•.

Quando chiedete misure di sostegno, di quali interventi parlate concretamente?

â??Occorre distinguere due piani. Il primo Ã¨ quello dellâ??emergenza: servono risorse per ristorare le imprese e consentire loro di arrivare vive alla conclusione dei lavori. Gli strumenti giÃ esistono e sono

EI SRL - P.IVA IT16017671005

stati approvati anche a livello europeo. Si puÃ² intervenire attraverso il rifinanziamento delle misure vigenti e la riduzione del pedaggio ferroviario. Non stiamo parlando di miliardi, ma di risorse relativamente contenute rispetto al valore industriale che permetterebbero di preservare.

Il secondo piano riguarda il rilancio. Dal 2027 serve un programma pluriennale, almeno fino al 2030, che rafforzi strumenti come il ferrobonus e la norma merci. Gli incentivi esistenti, oltre a non essere sempre rifinanziati, non sono stati adeguati allâ??inflazione e allâ??aumento dei costi, a partire dallâ??energia. Dobbiamo prima ristorare le perdite e poi irrobustire le misure necessarie a recuperare i trafficiâ?•.

Lâ??Italia rischia quindi di arrivare alla fine del Pnrr con una rete migliore, ma con meno operatori e meno treni. Quale decisione potrebbe essere presa subito?

â??Ã? il rischio che denunciamo dal 2022: realizzare un grande campo da calcio, moderno e performante, ma ritrovarsi senza calciatori o con gli stessi gravemente infortunati. Le imprese che riusciranno a sopravvivere arriveranno alla fine dei cantieri con problemi finanziari e con un divario da recuperare. Per questo il piano di rilancio dovrÃ funzionare come un booster, non soltanto come un rimborso dei danni subitiâ?•.

default watermark

â??Accanto alle risorse, servirebbe anche una diversa distribuzione della capacitÃ ferroviaria residua. Le merci viaggiano soprattutto di notte, proprio quando si concentra una parte rilevante dei lavori. Si potrebbe riservare qualche traccia diurna in piÃ¹ ai treni merci, riducendo in modo selettivo la capacitÃ assegnata ai passeggeri. Ã? una scelta di politica dei trasporti, ma sarebbe una soluzione a costo zeroâ?•.

â??

economia

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione
Luglio 30, 2026
Autore
redazione