

Trend Nel 2009 un calo del 30%, pesano i ritardi infrastrutturali. Ma con i primi segnali di ripresa...

Ferrovie I privati pronti a correre sui binari

In crescita le richieste per avere l'ok al trasporto merci

DI SIMONE FANTI

Il treno si è fermato in stazione. Ma lo stop sembrerebbe temporaneo. Dopo cinque anni di crescita continuativa il trasporto merci ferroviario nel 2009 ha registrato una flessione del 30% contro un calo del 10% del trasporto su gomma. Ma contemporaneamente è cresciuto il numero di richieste per l'ottenimento di licenze. Segno evidente che le società private allargano il loro raggio d'azione e si preparano a scattare non appena i segnali di ripresa si consolideranno.

Le richieste

Per poter operare sulla rete nazionale e quella internazionale le compagnie ferroviarie devono disporre di due autorizzazioni, una licenza ministeriale e il certificato di sicurezza rilasciato dall'Ansf, l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria. Le aziende che hanno ricevuto l'autorizzazione per il trasporto ferroviario delle merci dal ministero dei Trasporti sono circa una cinquantina, molte meno delle oltre 200 tedesche. «Le aziende che hanno ottenuto il certificato di sicurezza

— sottolinea Alberto Chiovelli, direttore dell'Ansf — sono 30. Sette hanno solo la licenza passeggeri, 16 quella merci e le restanti 7 entrambe».

Accanto a Trenitalia Cargo (divisione di Trenitalia), vanno ricordate Nordcargo (creata da Ferrovie Nord Milano), Rail Traction company, Hupac, Railion Italia, Veolia Cargo Italia, Rail One, Ferrovia Emilia Romagna e Sbb cargo. «Il trend è chiaro — osserva Chiovelli —. A fronte di un numero limitato di nuovi certificati, negli ultimi mesi sono cresciute le richieste di ampliamenti del territorio (i certificati possono essere richiesti anche solo per alcune tratte, ndr) o per tipologia di trasporto». Si allargano i bacini d'influenza. Anche se «chi è entrato nel settore nei primi anni 2000 — evidenzia Chiovelli — si è accaparrato



i segmenti più remunerativi. Un esempio? Il traffico della direttrice del Brennero è per il 50% in mano ai privati».

I nervi scoperti

Si tratta quindi solo di uno stop per ripartire? I dati forniti dal volume «Il trasporto ferroviario delle merci in Italia e in Europa» di Federmobilità direbbero di sì, anche se restano nervi scoperti. «Negli anni 2002-07 il volume del trasporto ferroviario delle merci in Italia è cresciuto lentamente — scrive Deborah Apolloni, curatrice del

volume — mentre guardando al vecchio Continente, dal 1995 al 2007 c'è stato un incremento del 17,1%. C'è spazio per migliorare».

La differenza dipende dalle infrastrutture e dal materiale rotabile. Sembra un'ovvietà, ma il trasporto ferroviario è tanto più conveniente quanto maggiore è la quantità di merce che il treno può caricare e questa dipende dai carri (dimensione, peso trasportabile e velocità) e dalle infrastrutture (massimo carico trasportabile). I nostri convogli sono meno lunghi e hanno una portata inferiore. Inoltre solo il 50% della rete è usabile dai carri merci (circa 8.500 km, dei quali 500 sulle reti regionali, principalmente in Lombardia, Emilia Romagna e Puglia). E non brilliamo per rapidità: più dell'85% dei treni nel 2008 ha viaggiato a non più di 100 km all'ora.

Allora che fare? «È tempo di agire» — sottolinea Alfredo Peri, presidente di Federmobilità e assessore regionale dell'Emilia Romagna —. I punti su cui intervenire sono tre: nuovi treni, lavori sui colli di bottiglia della Penisola e incentivazione». Una teoria che l'assessore ha già messo in pratica nella sua Regione con «Ferro bonus»: 9 milioni da suddividere in 3 anni. «La classifica degli aggiudicatari è pronta — conclude Peri — riceverà risorse chi aggiunge treni e tratte a quelle già esistenti». L'investimento si traduce in circa un euro per ogni tonnellata spostata dalla gomma alla rotaia.



FILT CGIL BRUZZO

FIETI

© RIPRODUZIONE RISERVATA