

La rivolta degli imprenditori contro il prof di Toninelli

GIANCARLO SALEMI

ROMA

Il trasporto delle merci su gomma «rende alle casse dello Stato 40 miliardi di euro l'anno, quello su ferro appena 8 miliardi. In unità di traffico, le ferrovie producono circa il 10% del settore trasporti, ma in fatturato circa il 2%: una dimensione economica quasi irrilevante». Parte unicamente dal fare i conti per le casse pubbliche il professor Marco Ponti, dallo scorso agosto responsabile della struttura tecnica del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, quella - voluta dal ministro Danilo Toninelli - che deve realizzare l'analisi costi-benefici anche sulla Torino-Lione. Sono parole che fanno rumoreggiare gli imprenditori presenti al forum "MercinTreno" organizzato al

Cnel. Si teme che sia la stessa visione di Toninelli. Le imprese fanno capire che il famoso "switch dalla gomma al ferro", pur evidenziato nel Contratto del governo, è ben lontano dall'essere realizzato.

«Se è questo il ragionamento del governo - incalza Pietro Spirito, presidente dell'Autorità Portuale del Tirreno centrale - allora chiudiamo le ferrovie e non se ne parla più, facciamo tutto su gomma e non stiamo a menarla sul tema costi-benefici. La verità è che ci vorrebbe una visione lunga su come misurare gli effetti, ma non solo in ambito nazionale». C'è paura tra gli operatori che si possano abbandonare tutte le grandi opere: anche il terzo valico Genova-Milano, il tunnel del Brennero, l'alta velocità Brescia-Padova e la Pedemontana Veneta.

«Tutto questo è assurdo - incalza Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo -. Non si capisce perché allora recentemente il vicepremier Di Maio abbia inaugurato la Tav del-

le merci Caserta-Bologna con il servizio di Mercitalia e debba dire no alla Torino-Lione».

Ma conviene o no il trasporto delle merci su gomma? L'Ue impone con una direttiva che entro il 2030 il 30% delle merci deve viaggiare su rotaia. Se la media nel Vecchio Continente è intorno al 16%, in Italia appena il 6% delle merci sceglie la ferrovia. La realtà di base da cui partire è che il trasporto su ferro ha un costo unitario che diventa competitivo se le tratte sono superiori a 400 km. e lo standard operativo di riferimento è vicino al cosiddetto "treno-blocco" di livello europeo (750 metri). Cosa significa? Che non conviene, almeno per adesso, a uno spedizioniere puntare sul "ferro", perché costa troppo. Nel nostro Paese, infatti, la capacità infrastrutturale ferroviaria consente di formare treni lunghi al massimo 600 metri (e solo in alcune aree del Nord, mentre al Centro-Sud

si scende a 400 metri) e con un peso lordo non superiore alle 1.600 tonnellate. In Europa, invece, sono già praticabili treni lunghi 750 metri e si sviluppano studi di fattibilità per arrivare ai 1.200 metri. Fercargo evidenzia anche altre criticità, come i porti con pochi binari e anche corti. «L'Italia non ha una struttura logistica forte - continua Laguzzi -. I porti non hanno un'infrastruttura adatta al ferroviario, con le eccezioni di Trieste e La Spezia». Ne sa qualcosa il presidente dell'Autorità Portuale del Mar Ligure, Paolo Emilio Signorini: «Per decongestionare i porti servono più binari, il traffico su gomma oggi rappresenta ben l'85% di quello che si fa a Genova». Oltre alla Tav, insomma, servono nuovi investimenti in tutta la logistica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PAESE :Italia
PAGINE :6
SUPERFICIE :13 %
PERIODICITÀ :Quotidiano

DIFFUSIONE :(126000)
AUTORE :Giancarlo Salemi



► 14 novembre 2018

Confronto al Cnel

**Ponti punta sulle entrate:
oggi il trasporto su gomma
«rende allo Stato 5 volte di
più». Gli operatori: logica
assurda. Ma servono anche
più investimenti nei porti**