

La (ri)scoperta del treno nello tsunami Covid-19

Logistica e trasporti – soprattutto quello ferroviario – (ri)diventati protagonisti in una delle emergenze più drammatiche del nostro Paese. E anche le merci hanno battuto l'Alta velocità.....

di Antonio D'Angelo



L'Italia ha vissuto – e, in parte, sta ancora vivendo – una delle esperienze più drammatiche della sua storia.

Abbiamo imparato a convivere con la solita espressione – “lockdown” – che, sinteticamente, indica le situazioni di isolamento o blocco e, nei paesi anglosassoni, rappresenta un vero e proprio protocollo d'emergenza che consiste nell'impedire a delle persone di lasciare una determinata area, un'esperienza che – in effetti – tutti quanti (chi più, chi meno) abbiamo vissuto. Il “lockdown” è stato vissuto, però, con grande disciplina, ma anche – tutto sommato con poche difficoltà,

perlomeno per quanto riguarda l'approvvigionamento delle merci essenziali per il sostentamento alimentare, delle medicine e via dicendo. Merito fondamentale dei trasporti e della logistica, i cui operatori sono diventati – in qualche maniera – gli “eroi” della situazione, subito dopo – ovviamente – i medici e gli operatori sanitari (ma anche le forze dell'ordine, i vigili del fuoco e via dicendo), cui è andato e va il riconoscimento e la gratitudine di tutto il Paese.

Le merci non sono mai mancate nei nostri supermercati o nei negozi, così come il materiale sanitario, nonostante le diffuse

difficoltà per trovare le famose mascherine, dove – però – non bisognerebbe dimenticare che si è passati in un amen da un consumo praticamente pari a zero, alla necessità di rifornirsi di decine di milioni di prodotti, aggiungendo emergenza ad emergenza.

Logistica protagonista, quindi, ma protagonista soprattutto il treno e il trasporto ferroviario, che si è (ri)scoperto essere una soluzione efficacissima non solo per i mai abbastanza lodati benefici ambientali, ma anche in termini di pura sicurezza sanitaria. Tutti sanno che – soprattutto nel sistema dei trasporti italiano – il trasporto automobilistico la fa da padrone: le statistiche sono sempre un affare molto complicato in Italia, ma le stime più benevole non attribuiscono al treno una quota superiore al 15%; se togliamo una minima percentuale del trasporto marittimo (perché gran parte delle merci che pure viaggiano su nave, molto spesso viaggiano comunque su camion o semirimorchi), la gran parte dei prodotti (soprattutto di largo consumo) viaggia sui famosi TIR, come ogni automobilista ha potuto fare esperienza viaggiando sulle autostrade. L'altra carta vincente in mano al trasporto ferroviario è la lotta alla congestione, alle file paralizzanti che si creano nei “colli di bottiglia”, corrispondenti in gran parte come le cinture dei centri cittadini: è la ragione (o, perlomeno, una delle ragioni) dello straordinario successo dell'alta velocità ferroviaria, che in dieci anni ha aumentato del 250% il numero dei suoi viaggiatori, sconfitto l'aereo e ridotto fortemente - molto fortemente - il traffico automobilistico, soprattutto sulle grandi

distanze, come Roma-Milano o Roma-Venezia.

Forse la stampa non vi ha dato eccessivo rilievo, ma - nel periodo più acuto dell'emergenza da Covid-19 – vi è stato un *lockdown* (blocco) ben più consistente di quello delle attività commerciali e produttive, cioè dei blocchi determinati dalla congestione in particolare per quanto riguardava l'attraversamento dei valichi, diventati improvvisamente un ostacolo difficilissimo da sormontare e molto più complicato di quanto già non lo sia normalmente (perché – come è noto - i paesi nostri confinanti tendono a mettere limiti sempre più severi per ragioni ambientali e di salvaguardia dei territori attraversati): ai valichi del Brennero e ai confini con la Slovenia, in particolare, si sono verificate file di 50 chilometri e oltre, in alcuni casi con la prospettiva che il blocco diventasse – se non definitivo – talmente lungo da costringere alla resa.

Alle consuete limitazioni, infatti, si sono aggiunte due emergenze: da un lato, un'esigenza di sicurezza sanitaria, perché – per evitare la diffusione del contagio – andavano bloccate materialmente le persone, e quindi anche gli autisti dei camion, anche se operatori regolarmente autorizzati a circolare nei rispettivi paesi (ma ogni paese vuole, poi, a sua volta adottare le sue misure di protezione o comunque effettuare i necessari controlli); e, dall'altro, la difficoltà di trovare operatori od autisti effettivamente disponibili, perché è altresì noto che – nell'autotrasporto – è avvenuto un gigantesco spostamento delle imprese e dei guidatori verso i paesi dell'Est

europeo, diventati praticamente i monopolisti del settore (solo la Romania è passata da quasi zero ad avere oltre il 50% del mercato); la paura del contagio ha determinato due effetti, da un lato la difficoltà o quasi l'azzeramento della possibilità di effettuare viaggi a pieno carico sia in andata che in ritorno, e – dall'altro – la difficoltà per gli autisti di ritornare facilmente da paesi, che - sempre per la paura della diffusione del contagio – hanno adottato a loro volta provvedimenti di quarantena per le persone provenienti da altri paesi o in particolare dalle zone contaminate.

In questo scenario quasi apocalittico, il treno affettava una calma quasi olimpica. Una volta insorto lo tsunami, tutte le imprese ferroviarie del trasporto merci – nessuna esclusa – hanno adottato le precauzioni sanitarie non solo previste dalla legge, ma anche dalla necessità di proteggere adeguatamente la salute del proprio personale; dal momento in cui gli agenti salivano a bordo del convoglio, il treno faceva vantare già tutti i suoi vantaggi dei numeri: un convoglio merci trasporta più o meno l'equivalente di una quarantina di camion (in realtà, anche cinquanta e più), e – quindi – il conto è presto fatto, siamo a due soli macchinisti contro oltre quaranta persone impegnate nella guida dei camion, una sproporzione che salta all'occhio; ma in realtà non basta, perché – anche se l'unificazione della rete ferroviaria continentale è auspicata da sempre – in pratica ogni paese fa guidare i convogli da proprio personale, e – al confine austriaco – i due macchinisti italiani lasciano il posto ai colleghi d'Oltralpe, e così via; l'autista del

camion, invece, prosegue liberamente anche oltre i confini, e – in questo particolare frangente, in cui le persone sono diventate la principale fonte di pericolo – sono immaginabili le difficoltà che sono state create al libero movimento delle persone, pur se fregiati del titolo di “eroi della logistica”.

Il ruolo del Polo Mercitalia nell'emergenza da Covid-19

Il Polo Mercitalia, la subholding del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che presidia il settore della logistica e del trasporto ferroviario merci, è stata assolutamente in prima linea nei giorni del *lockdown* europeo, raggiungendo grandi risultati sia in termini quantitativi (circa 2,5 milioni di tonnellate di merci trasportate nel periodo marzo-aprile), sia – soprattutto – in termini di qualità delle merci trasportate, con un deciso incremento di materiale sanitario, forniture per ospedali, per le Forze Armate e via dicendo, senza dimenticare l'approvvigionamento delle merci di consumo.

Il Polo, attraverso la sua società Mercitalia Logistics (MIL), ha consegnato 45.000 tonnellate di prodotti direttamente ai negozi della grande distribuzione organizzata, in Italia e in Francia; consentendo a milioni di cittadini di continuare ad acquistare latte, passate di pomodoro, succhi di frutta, bevande e beni di prima necessità. Via via che le esigenze di fornitura di prodotti da parte delle varie strutture diventavano più pressanti in

ragione dell'emergenza, Mercitalia Logistics ha iniziato poi a trasportare disinfettanti e medicinali alle "case circondariali" e ha garantito 700 quintali tra razioni, vestiario, medicinali e disinfettanti a Esercito e Marina Militare, oltre al carburante per le Forze Armate.

La società interamente al trasporto delle merci per ferrovia, Mercitalia Rail (MIR), ha collegato tutta Italia a 19 Paesi europei, con circa 2.840 treni che hanno trasportato 1,3 milioni di tonnellate di merce. Di queste, 136 mila per il settore alimentare e della distribuzione organizzata, tra acqua minerale, cereali, medicinali, carta e alluminio.

L'attività del Polo Mercitalia non ha riguardato, comunque, solo il nostro Paese. La società operante soprattutto in Germania, TX Logistik Group (TXL), ha mantenuto attivi i collegamenti negli 11 Paesi europei dove opera, con 600 treni e 360.000 tonnellate di merce trasportate, il 60% delle quali dall'Italia al resto del Continente. In particolare hanno viaggiato

su ferro circa 8.000 container dai porti del Nord Europa agli *inland terminals* tedeschi, togliendo 4.000 camion dalle strade. A partire dal mese di aprile, TXL ha raddoppiato i treni per il Gruppo svedese Coop, con una diminuzione di 520 camion ogni settimana e 9.600 tonnellate di CO2 all'anno.

Infine, la società operante nel settore del trasporto merci intermodale, Mercitalia Intermodal (MII), ha trasportato 25.000 unità tra semirimorchi, casse mobili e container, un terzo circa delle quali per prodotti alimentari e per l'igiene e un 10% di prodotti chimici e industriali necessari per articoli sanitari e disinfettanti. Oltre 14.000 tonnellate di zucchero hanno raggiunto da Francia e Germania i principali produttori europei di bibite e dolci.

[Torna al sommario della Rivista](#)

