

## Ferrovie tedesche in contropiede sulla frana del Reno

2021-04-07 12:04:11 Michele Latorre

È caduta una stella. E non è la prima volta che la Germania si trova impreparata e impacciata a far fronte a un'emergenza, come la chiusura di una linea ferroviaria fondamentale per il traffico merci europeo. Se è vero che una frana su un ammasso roccioso senza segni premonitori, è difficilmente prevedibile, non si giustifica una reazione non all'altezza per intensità e qualità. La linea ferroviaria interrotta è quella alla destra del Reno, nel cuore della Germania, **chiusa dal 15 marzo 2021 in seguito a una frana** avvenuta tra le località di Kamp-Bornhofen e Wellmich (Loreley) nella Renania-Palatinato. La linea chiusa rientra nel Corridoio merci Reno-Alpi che rappresenta circa la metà del traffico commerciale internazionale con l'Italia.

L'ulteriore doccia fredda è arrivata nel corso di un incontro il 31 marzo 2021 tra DB Netze, il gestore dell'infrastruttura delle ferrovie tedesche e le imprese ferroviarie: il consolidamento della parete rocciosa sovrastante la frana comporta un lavoro più lungo del previsto e quindi **la riapertura della linea non è assolutamente preventivabile**. La soluzione più logica sarebbe quella di spostare il traffico merci sulla linea di sinistra Reno, ma qui c'è un traffico passeggeri che le ferrovie tedesche non intendono sacrificare, nonostante i convogli viaggino semivuoti causa Covid. A nulla sono valse le prese di posizione delle varie imprese ferroviarie sia nei confronti del gestore della rete sia nei confronti degli enti di regolazione europea.

L'amministrazione ferroviaria insiste con la propria proposta alternativa e pare irremovibile: **utilizzare altri itinerari che comportano un allungamento di percorso tra i 50 e i 300 km**. Ovviamente questo alle imprese ferroviarie non sta bene, sia a quelle tedesche, sia a quelle a sud del confine. "Ci saremmo aspettati interventi di pianificazione operativa di ben altra qualità", osserva Marco Terranova, amministratore delegato di SBB Cargo Italia e vice presidente FerCargo, "non ci si può limitare a suggerire questi inefficienti itinerari alternativi. Sembra che la società che gestisce l'infrastruttura abbia sottovalutato la portata del problema e mostri una reazione incerta e attendista".

Un allungamento di percorso di 300 km comporta una **pesante ricaduta sui costi**, ingiustificabili per i clienti. "Il costo organizzativo dei treni richiede ulteriore fabbisogno di personale e di mezzi di trazione che non può essere coperto nemmeno con i macchinisti interinali e mette sotto stress le sale operative", puntualizza Terranova.

Tutto ciò si somma alla **chiusura del corridoio internazionale via Luino** per lavori all'infrastruttura programmati dal 6 aprile al 6 maggio 2021. "Il computo dei maggiori costi lo faremo alla fine", interviene l'ad di SBB Cargo Italia, "ma quello che non è quantificabile è il danno d'immagine per la ferrovia, facciamo ogni sforzo per trasferire su rotaia le merci, offrendo proposte qualificate ai nostri clienti, ma questi giustamente valutano il servizio e se non è all'altezza sono clienti persi".

Piermario Curti Sacchi