

Cade un mito: soppressi i treni merci sull'alta velocità. Ma nessuno pare accorgersene

scritto da Tiziano Cardosi

Una notizia non certo importante dal punto di vista trasportistico, ma sicuramente rilevante da quello politico e di immagine, è che qualche giorno fa **il trasporto delle merci sulle linee alta velocità è stato soppresso**.

Nel mondo del trasporto nessuno se ne è accorto, la quantità di merci movimentata era assolutamente irrisoria. Pare non se ne siano accorti nemmeno tutti quei sostenitori del mito TAV che avevano cantato l'inizio di quel servizio come una rivoluzione, come una nuova era di merci sempre più veloci e puntuali, il futuro che si faceva presente.

La realtà è stata molto più prosaica ed ha avuto il sapore stantio di propaganda con lo scopo di sminuire le critiche ad un progetto costosissimo e dedicato esclusivamente ad una frazione dei viaggiatori in treno. Da molti decenni si lamentava l'eccessiva presenza di trasporto merci su gomma anche a paragone con gli altri paesi europei, ma la scelta è stata quella di concentrare tutte le risorse di un decennio in una linea esclusivamente per treni veloci escludendone tutti gli altri; ovviamente anche i treni merci che, per il loro peso, danneggerebbero la delicata infrastruttura che consente velocità fino a 300 km/h.



Ma la fantasia - o la faccia tosta - della politica e dell'imprenditoria interessata, per giustificare l'insensato investimento, partorì l'idea dell'*alta capacità*, illudendo il popolo dei contribuenti che quella sarebbe stata la soluzione anche del trasporto delle merci. Ovviamente era solo una boutade propagandistica, era impossibile mettere

un treno di 1000 o 1500 tonnellate, con un peso per asse di 22 tonnellate su quelle linee, ma la novella placò i dubbi dei media e fece dimenticare le critiche. Per far tacere quei testardi Valsusini che facevano notare come di merci

ad alta velocità non ne esistevano, si inventò il servizio MERCITALIA FAST che, al di là della gran cassa mediatica che fu messa in moto, non era che un vecchio ETR 500 cui erano stati tolti posti a sedere e aria condizionata, aggiunte delle gabbie simili a quelle degli aerei cargo. Questo treno faceva la spola di notte tra Marcianise e Bologna trasportando piccole spedizioni perché le porte non consentivano grandi colli, non era previsto neppure il trasporto di refrigerati.

Il trasporto di collettame era molto diffuso nelle ferrovie del secolo scorso ed era utile perché la rete consentiva di raggiungere anche località dove non era economico far giungere merci, ma già negli anni '70 il servizio era in crisi e stava lasciando il posto alla rete di corrieri su gomma.

Far risorgere un tale tipo di trasporto dopo che le ferrovie ne avevano deciso lo smantellamento non aveva nessuna funzione economica, né trasportistica, era solo un messaggio propagandistico.

È interessante ricordare come il servizio iniziò in pompa magna nel 2018 con messaggi altisonanti; sulla stampa estera fu scritto trionfalmente: *MERCITALIA FAST: the world's first high-speed rail freight service*.

È oggi illuminante rivedere la stampa di quattro anni fa con i titoloni sui giornali. Nei comunicati delle FSI e del Governo del 2018 è quasi tenero vedere [la cartolina dell'inaugurazione del servizio](#) a Marcianise con l'allora AD delle FSI Gianfranco Battisti, l'ad di Mercitalia Logistics Marco Gosso, i Sindaci del luogo e l'allora ministro Luigi Di Maio; sembra una cartolina sbiadita scattata in altra epoca, mentre sono passati solo quattro anni, pochi anni che hanno mostrato come dietro i grandi proclami che prevedevano "di *togliere* dall'autostrada A1 circa 9mila camion ogni anno, riducendo dell'80% le emissioni di anidride" c'era solo un treno riadattato dove si riempivano a malapena quattro delle dodici carrozze presenti, dove i costi erano assolutamente insostenibili; erano solo chiacchiere buttate in pasto ai media che ormai digeriscono tutto e ai cittadini ormai storditi dall'estraneità della politica ai loro bisogni.

Oggi la notizia della morte del treno merci veloce ha meritato poco più di un trafiletto nei notiziari di ferrovieri affezionati e qualche sparuto e [giusto commento](#) critico in qualche blog.

Rimane la amara soddisfazione di [chi denunciava la bufala anni](#) fa di dire "avevamo ragione", ma è una soddisfazione inutile perché la retorica dell'*alta*

velocità continua sulle bocche dei politici e di chi ha molto da guadagnare dalle decine di miliardi del PNRR destinati a nuove linee veloci; tutto mentre i pendolari sono obbligati ad un servizio ferroviario che non migliora e i ceti più poveri a spostarsi su Flixbus in viaggi interminabili.

È bene ricordare che questi problemi insiti del modello TAV adottato non sono frutto di errori di pianificazione, ma sono **scelte funzionali agli interessi dei gruppi costruttori e del sistema finanziario che li sostiene.**

Il progetto TAV e le seguenti grandi opere inutili non nascono da vere esigenze di trasporto o non ne sono la risposta giusta; nascono dalla necessità di trovare forme di profitto in un mercato ormai saturo di merci, dove i capitali accumulati trovano difficoltà di investimento. La grande opera, spessissimo inutile, sempre sovradimensionata, è caratteristica tipica, con privatizzazioni e finanziarizzazione, della crisi sistemica in cui siamo immersi e che sta accelerando. È bene ricordarlo sempre: non ci sono mele marce, è marcito il frutteto.