



Roma 01.10.2018
Prot. CE-P/21/2018

OSSERVAZIONI – ASSOCIAZIONE FERCARGO

Schema del contratto di Programma 2017-2021 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana.

Premessa

Innanzitutto ringraziamo la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati per la richiesta di un nostro parere: è la prima volta che l'Associazione FerCargo può esprimersi sugli investimenti ferroviari.

Nel contempo apprezziamo la tempestività l'impegno assunto nell'art.27 sui trasporti del Contratto per il Governo del Cambiamento:

- sul ruolo leader dell'Italia della logistica;
- sullo switch intermodale da gomma a ferro.

Quanto premesso va detto che sia la Relazione del MIT che il Contratto di Programma si limitano ad enunciazioni generiche senza spiegare i singoli obiettivi e benefici.

L'articolazione delle numerose tabelle segue probabilmente un approccio "bilancistico" più che "trasportistico" tale da risultare però di difficile lettura anche per degli addetti ai lavori come sono le nostre Imprese Ferroviarie.

Ciò vale anche per il comparto merci e quindi è per noi impossibile fare delle osservazioni puntuali sullo schema del citato Contratto di Programma (CdP).

Di seguito illustriamo, il nostro punto di vista:

1. gli obiettivi e l'analisi del settore ferroviario merci;
2. le osservazioni al CdP;
3. le proposte





1. Obiettivi ed analisi del settore merci ferroviario

L'obiettivo macro è di raggiungere il 30% della modalità ferroviaria al 2030 e quindi, partendo dal 12%, il lavoro da fare è molto ed è conseguentemente necessario individuare le priorità.

Il trasporto ferroviario merci, a seguito della crisi economica iniziata al termine del primo decennio degli anni 2000, negli anni dal 2007 al 2014 è purtroppo crollato; in tale periodo l'incumbent (ex monopolista) ha più che dimezzato i propri volumi e le imprese ferroviarie associate a FerCargo ne hanno mitigato solo in parte la forte diminuzione, ma il settore per otto anni ha sempre registrato un risultato complessivamente negativo.

Più recentemente, nel triennio 2015-16-17, il settore ha registrato un segno positivo del 10% (molto superiore alla crescita del Pil) e tale inversione di tendenza è stata possibile solo perché le imprese ferroviarie associate a FerCargo nel citato triennio sono cresciute di oltre il 30% (quindi il Gruppo FSI è ancora sceso nei volumi).

Oggi le imprese ferroviarie associate a FerCargo rappresentano il 47% del mercato ferroviario merci domestico ed il 65% di quello internazionale.

La rete del gestore dell'infrastruttura in Italia è ai migliori livelli rispetto alle altre europee per quanto riguarda la tecnologia, ovvero per quello che concerne i sistemi di sicurezza di tipo elettronico che regolano il traffico ferroviario.

Purtroppo così non si può invece dire per gli standard che determinano la competitività del trasporto ferroviario merci verso quello tutto gomma.

Negli altri paesi i treni, sulla stragrande maggioranza delle linee e non solo sui corridoi:

- sono più lunghi: ovvero sono di 750 metri mentre in Italia sono solo di 500 - 600 metri massimo;
- sono più pesanti: ovvero trainano +di 2.000 ton senza bisogno di autorizzazioni, mentre in Italia trainano solo 1.600 ton;





- possono caricare i trailer: ovvero hanno linee con sagome ammesse di 4 mt mentre in Italia siamo inadeguati sulla maggioranza delle linee principali:
- il peso assiale ammesso è generalizzato a 22,5 ton.

Tutte le limitazioni sopra citate, oltre a costituire un forte limite allo sviluppo economico del trasporto su ferro, rappresenta un freno all'interoperabilità dei treni verso le nazioni confinanti con l'Italia, che nella stragrande maggioranza dei casi non presentano tali limitazioni.

Il precedente Governo ha finanziato gli interventi che consentono ad Rfi di adeguare gran parte della rete a standard europei i cui lavori non consistono in grandi opere ma in adeguamenti diffusi sull'intero territorio.

Nel contempo ha attivato uno sconto pedaggio che ne anticipa in parte gli effetti.

Va dato atto ad Rfi che ne ha iniziato i lavori con celerità, lavori complessi per la citata capillarità ma soprattutto perché da realizzare in presenza della circolazione e quindi con apposite interruzioni.

Abbiamo affrontato il tema degli standard europei anche con l'auspicio che il nuovo Governo ne confermi gli obiettivi ed i finanziamenti, perché ciò rappresenta per il trasporto ferroviario merci la condizione basilare di un gestore ferroviario efficiente e, conseguentemente, di servizi ferroviari merci a prezzi minori verso la clientela e quindi più competitivi sul mercato verso il tutto gomma.

L'attuale gap del trasporto ferroviario merci in Italia **vale dal 25 al 30%** di maggiori costi per la merce rispetto agli altri Paesi e ciò è una delle principali motivazioni della nostra bassa quota modale.

Un altro importante gap, non affrontato fino ad oggi, è costituito dal macchinista che in tutta Europa (e nel mondo) è uno a treno mentre in Italia devono ancora esserci due agenti.

Ciò non è conseguente alla capacità tecnologica del treno di fermarsi automaticamente in caso di malore del macchinista o altro inconveniente, perché gli apparati installati a terra ed a bordo sono ottimi, ma dalla necessità da parte delle imprese ferroviarie di adottare misure mitigatrici del rischio





relative a tempi di soccorso del macchinista non praticabili con l'infrastruttura e l'organizzazione dei soccorsi attuali.

E' quindi necessario fissare il tempo di soccorso a standard europeo pari a un'ora (golden hour) e prescrivere al gestore dell'infrastruttura che l'infrastruttura, con le sue modalità e mezzi di accesso, e le organizzazioni di soccorso assicurino di potere arrivare entro tale tempo a soccorrere il macchinista.

Lo standard della "golden hour" deve quindi essere esplicitamente posto come obiettivo nei protocolli regionali per il soccorso che Rfi ha con la Protezione Civile ed il 118 inserendo anche gli obblighi a cui si devono attenere le imprese ferroviarie che debbono partecipare al soccorso stesso.

Infatti tale parametro lo può assicurare solo il gestore dell'infrastruttura che può migliorare con specifiche misure progettuali e/o investimenti in mezzi ed impianti da ubicare all'ingresso delle lunghe gallerie (ambulanze bimodali, altri mezzi di pronto intervento...).

E' evidente che ci troviamo di fronte non solo ad una differenza rispetto agli altri paesi ma anche ad un paradosso rispetto alla modalità su gomma. Nell'autotrasporto infatti è da sempre presente un solo conducente anche se nel caso di suo malore il camion non rimane nella sua corsia perché non ha le rotaie e tanto meno si arresta automaticamente perché non ha il sistema di controllo della marcia.

Contestualmente è appena il caso di evidenziare che un soccorso adeguato è opportuno anche nei confronti dei viaggiatori in caso di guasto di un treno e quindi quanto richiesto ha un altro positivo impatto sulla sicurezza.

Il doppio macchinista costituisce un ulteriore gap che **vale dal 10 al 15%** dei costi.

Quanto sopra esposto consente di concretizzare lo spazio unico europeo ma anche di rendere più competitiva la ferrovia **riducendone i costi dal 35 al 45%** (di cui un 10% sono stati anticipati con lo sconto pedaggio) e, quindi, i prezzi di trasporto all'industria ed ai porti del Paese.





Un trasporto intermodale è acquistato dai clienti solo se affidabile e resiliente più del tutto gomma e se contestualmente costa meno. Ogni azione che migliora tali parametri è uno strumento di crescita della quota ferroviaria con vantaggi per l'industria ed i porti del Paese.

2. Le osservazioni al CdP

Lo schema di CdP non focalizza gli obiettivi degli investimenti al comparto merci e nemmeno lo tratta in modo unitario.

Affronta l'adeguamento delle reti Ten T, ai quali dovrebbero essere sottesi gli adeguamenti ai citati standard, e gli interventi ai Porti ed agli Interporti.

Ciò è trattato nell'articolazione per tipologie di destinazione ai punti "08 – Diretrici di interesse nazionale" e "06 Porti ed Interporti" nonché nelle schede in allegato, per esempio nelle P222, P063, P057A, P22, P057B, P223, P058B, P224, P225.

Purtroppo però non sono riportati gli interventi previsti e tanto meno le tratte in cui insistono e la loro successione temporale.

Sono poi di interesse per lo sviluppo del traffico merci anche le grandi opere (AV Torino-Lione e Terzo Valico dei Giovi) ma per sfruttare le maggiori potenzialità serve un approccio completo per relazione.

Facciamo due esempi:

Prendiamo come primo esempio lo standard a 2000 tonnellate di peso del treno che oggi è solo di 1600 tonnellate.

Da altri documenti di RFI non risulta nessun intervento di potenziamento delle sottostazioni elettriche e quindi tale standard non si raggiungerà al 2026.

E' del tutto evidente che anche se si effettuassero gli adeguamenti per allungare a 750 mt i treni ma se non si aumenta contestualmente anche il loro capacità di traino tutto è inutile.





Prendiamo come secondo esempio il Terzo Valico dei Giovi.

Da altri documenti di RFI risulterebbe che il Terzo Valico termini al 2024 ma che ancora al 2026 non sarebbero finanziati interventi ritenuti utili dalla stessa RFI come l'allungamento a 750 mt dei binari della stazione di Voltri Mare, a servizio dell'omonimo porto, nonché il quadruplicamento della Tortona-Voghera e l'up grading tecnologico della tratta Pavia Milano.

Se così fosse avremmo a disposizione la nuova linea di valico ma non riusciremmo a fare i treni più lunghi e quindi a farne di più perché meno costosi: Ma non solo. Nell'ipotesi improbabile che ciò avvenisse tali nuovi treni non riuscirebbero a raggiungere Milano a causa di due imbuto di cui quello tra Pavia e Milano è veramente importante a causa dei numerosi treni regionali. Ed anche in questo caso ci troveremmo di fronte a spese inutili.

Attenzione che per fare questo esempio abbiamo utilizzato altri documenti di RFI perché in base a quelli del ripetuto schema di CdP ciò è impossibile.

Conseguentemente è necessario un approccio metodologico leggibile verso gli obiettivi del mercato del trasporto, in particolare quello merci.

Per fare ciò è sufficiente utilizzare per ogni tipologia di intervento di interesse del ferroviario merci una cartina del tipo di quelli già adottate all'uopo da RFI.

A titolo di esempio riportiamo quella relativa all'adeguamento delle sagome per il trasporto dei trailer sui treni.



- / Alla fine del 2017 la copertura dell'attezzaggio prestazionale a sagoma P/C 80 sulla Rete Core Mercati TEN-T si attese al 40%, al 26% sulla Rete Comprehensive rilevante
- / Gli interventi nel primo scenario sono focalizzati a completare le principali direttrici nord-sud Milano - Bologna, Tirrenica e Adriatica
- / Verranno avviati nel 2018, con scenario di attivazione al 2021, i lavori di adeguamento alla linea Bologna - Prato. Gli impatti all'esercizio ferroviario sono tali che è stato predisposto un apposito protocollo con le regioni Emilia Romagna e Toscana per gestire i 3 anni di lavori

2018	<ul style="list-style-type: none"> / 51% linee TEN-T core merci / 59% linee TEN-T comprehensive rilevanti
2021	<ul style="list-style-type: none"> / 76% linee TEN-T core merci / 81% linee TEN-T comprehensive rilevanti
2026	<ul style="list-style-type: none"> / 82% linee TEN-T core merci / 100% linee TEN-T comprehensive rilevanti



Le schede dei cui al ripetuto schema di CdP sono assolutamente incomprensibili.

Senz'altro dovranno essere confermate per questioni di assegnazione ai capitoli di bilancio ma dopo che si sono esplicitati gli obiettivi ed illustrati i singoli interventi.

3. Le proposte.

Per le motivazioni illustrate nel precedente punto 1 per FerCargo sono prioritari gli investimenti che adeguano la rete ferroviaria italiana agli standard di quella europea consentendo quindi di ridurre i prezzi alla clientela dal 35 al 45%, di cui circa un 10% già reso possibile dallo sconto pedaggio che ha anticipato gli effetti degli investimenti, e quindi di un ulteriore beneficio del 25-35%.

- **Lunghezza treno di 750 metri** (tecnicamente chiamato “modulo linea da 750 mt”).
- **Peso del treno da 2000 tonnellate** (tecnicamente chiamato “capacità di traino”).
- **Trasporto dei trailer (camion) sui treni** (tecnicamente chiamato “Sagoma P 400”).



- **Utilizzo di locomotive performanti** tecnicamente chiamato “Peso assiale di 22,5 tonnellate”).
- **Macchinista solo** (tecnicamente chiamato “tempo di soccorso entro la golden hour”).

Proponiamo inoltre di inserire un punto di piano sulla guida autonoma per la quale è necessario anche un contributo delle imprese ferroviarie ma che riteniamo necessario quale evoluzione/innovazione del sistema di medio periodo.

Il citato adeguamento degli standard deve essere completato prima dell’attivazione delle nuove linee di valico per consentire l’incremento del traffico ferroviario e quindi per la messa a reddito delle stesse.

Come già detto per ciascun standard va indicato l’implementazione geografica e temporale come la sagoma.

Rimaniamo a disposizione per gli approfondimenti che ritenete opportuni.

Il Presidente
Giancarlo Laguzzi

