



Atto Governo n. 160

Aggiornamento 2018-2019 Contratto di programma MIT - RFI

Audizione ASSOFERR 03/03/2020

Come rappresentato dalla nostra Associazione in più occasioni, è stata importante l'attenzione riservata dalle Istituzioni negli ultimi anni agli investimenti infrastrutturali funzionali al trasporto merci via ferrovia.

Infatti dopo anni di disimpegno, se non addirittura avversione verso il cargo ferroviario, vi è stata una vera e propria svolta per la creazione di condizioni potenziali reali per lo shift modale strada – ferrovia attraverso un miglioramento del network infrastrutturale per il trasporto merci.

Chiaramente il ruolo tecnico svolto dal Gestore dell'Infrastruttura RFI in questa operazione è stato fondamentale.

Proprio alla luce di questi importanti risultati, ma anche di criticità e attività da svolgere, il contratto di programma deve essere ulteriormente potenziato e finalizzato per quanto attiene il trasporto merci via ferrovia.

Non perderemo mai occasione di ricordare che qualsiasi investimento / incentivo fatto nel settore cargo ferroviario, non rappresenterà mai un costo od onere per lo Stato, ma al contrario un forte risparmio, di almeno un ordine di grandezza, per via dei costi esterni enormemente più bassi della ferrovia rispetto ad altre modalità.

Le infrastrutture ferroviarie per il trasporto merci possono fondamentalmente dividersi in due diverse macroaree:

1. Infrastrutture per il trasporto (linee e segnalamento)
2. Infrastrutture per la terminalizzazione (fasci binari terminal, raccordi industriali, ecc.)

In cosa deve essere potenziato / migliorato per il futuro l'attuale contratto di programma?

Infrastrutture per il Trasporto

- Completare le adduzioni ai corridoi europei.
- Terminare l'adeguamento di sagoma, peso assiale e lunghezza modulo treno di tutti i corridoi nazionali già previsti (dorsale Adriatica, Tirrenica, ecc.)
- Creazione o ripristino di linee atte a garantire ridondanza e by-pass di altre linee in caso di interruzione accidentale o per lavori. Queste linee ovviamente potrebbero garantire anche l'accesso ad aree oggi tra loro non connesse (p. es. la Orte – Civitavecchia)
- Segnalamento di sicurezza quale per esempio RTB.



Infrastrutture per la Terminalizzazione

- Potenziare fasci di binari per la sosta dei carri pieni e/o vuoti per consentire un più efficace flusso agli eventuali raccordi connessi (p.es. Fossacesia, Livorno, Porcari). Contestualmente disincentivare il parcheggio di carri inutilizzati per il traffico da svolgere soprattutto in quelle stazioni con molto traffico attivo.
- Potenziare fasci binari in hub di scambio per agevolare ripristino traffico diffuso (p. es. Roma Smistamento).
- Agevolazioni per il ripristino di raccordi in grado di assicurare il rilancio di piattaforme logistiche e insediamenti industriali.
- Individuazione / creazione di binari / aree protette all'interno di scali, incluse stazione di confine, ove poter operare secondo tutti gli standard normativi di sicurezza vigenti operazioni di riparazione e ripristino del materiale rotabile (p.es. Terminal Bicocca) incluso quello adibito al trasporto di merci pericolose.

Le parti dell'accordo di programma ricomprendenti i punti di cui sopra dovrebbero essere condivisi, nella fase attuativa da parte del Gestore dell'Infrastruttura RFI, con il Mercato per meglio intercettare le necessità effettive. Operazione peraltro già svolta nel recente passato.