



Camera dei Deputati IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

Aggiornamento 2018/2019 del contratto di Programma 2017-2021 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana.

Osservazioni – Associazione FerCargo

Premessa

Ringraziamo la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati per la richiesta di un nostro contributo sul tema in discussione per questa audizione.

Abbiamo già espresso un parere riguardo lo stesso schema di contratto nell'ottobre 2018.

Con questo aggiornamento a noi risulta che il valore complessivo del Contratto di programma è aumentato di circa 16 miliardi di Euro (precisamente 15,863 miliardi di Euro) e secondo le Tabelle e la Relazione informativa le risorse sono state ripartite in questo modo:

- 6,75 miliardi per investimenti che garantiscano connettività “a rete” su tutte le principali direttrici interpolo lungo i corridoi “core” della rete TEN-T con l’obiettivo di aumentare progressivamente il numero di capoluoghi collegati tra loro in meno di 4 ore e mezzo (in particolare si parla dell’itinerario Napoli-Bari, del nuovo collegamento Palermo-Catania, del completamento delle coperture del Terzo Valico di Giovi, della velocizzazione Roma-Pescara, della linea Gallarate-Rho e del quadruplicamento della linea Pavia-Milano Rogoredo);
- 2,5 miliardi per l’aumento della sicurezza e l’adeguamento ad obblighi di legge;
- 1,745 miliardi per l’ammodernamento tecnologico delle linee e degli impianti ferroviari;
- 1,5 miliardi per investimenti di sviluppo dei corridoi europei;
- 1,465 miliardi per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale delle aree metropolitane;
- 242 milioni per lo sviluppo dell’intermodalità e il potenziamento dei collegamenti ai porti di Trieste, Ravenna, Brindisi e Livorno.



La nostra Associazione sottolinea come sia la Relazione del MIT sia il Contratto di Programma enunciato, al netto dei programmi di miglioramento di ordine generale come quelli relativi alla sicurezza, tutta una serie di interventi che hanno evidentemente cercato di tenere conto delle aspettative dei territori, del grado di maturazione dei progetti e di altre varie considerazioni che sono state evidenziate nelle audizioni dei rappresentanti di RFI ma ci sembra oggettivamente difficile ricondurre tali interventi ad obiettivi misurabili in termini di miglioramento dei servizi prodotti dalle imprese ferroviarie.

Per questo approccio più “bilancistico” che “trasportistico” (come già osservammo anche nella precedente audizione sul Contratto di Programma) è difficile fare osservazioni sulle tabelle che supportano la distribuzione delle risorse.

In sintesi un approccio che fosse partito da un’analisi degli obiettivi strategici in termini di capacità della rete (sia come numero di tracce, sia come caratteristiche degli impianti) necessaria per assicurare lo sviluppo dei servizi che si vogliono erogare e dei conseguenti necessari interventi tecnologici o infrastrutturali per poter rendere disponibile tale capacità (anche come tempistiche) avrebbe potuto consentire una più chiara determinazione, anche delle priorità.

In particolare per il settore merci questo approccio, per esempio, avrebbe significato poter disporre di una pianificazione della capacità con caratteristiche a standard europeo dei corridoi e delle linee più importanti.

Il fattore tempo è decisivo perchè governa la coerenza dei cronoprogrammi dei diversi interventi al fine di ottimizzare la pianificazione dei servizi

Di seguito illustriamo, con qualche maggior approfondimento, il nostro contributo:

1. Obiettivi ed analisi del settore ferroviario merci.
2. Piano di sviluppo accelerato implementazione del sistema ERTMS.
3. Le osservazioni al CdP.
4. Le proposte.

1. Obiettivi ed analisi del settore merci ferroviario

L’obiettivo strategico fissato a livello europeo per trasporto delle merci è rappresentato dal riequilibrio modale che prevede di raggiungere il 30% della modalità ferroviaria al 2030. Oggi la modalità ferroviaria in Italia copre circa il 14% dei trasporti merci contro il 18% della media europea e il 20% delle realtà ferroviarie con reti paragonabili con quella italiana.

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 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: il settore, per otto anni, ha sempre registrato un risultato complessivo negativo.



Più recentemente, nel periodo 2015-2019, il settore ha registrato un segno positivo di oltre il 10% (molto superiore alla crescita del Pil) e tale inversione di tendenza, di fatto, è stata possibile grazie alle imprese ferroviarie associate a FerCargo che, nel citato periodo, sono cresciute di oltre il 30%.

Anche il dato relativo al 2019 ha registrato un incremento complessivo del settore del 4% con un dato relativo alle imprese FerCargo pari all'8%.

Oggi le imprese ferroviarie associate a FerCargo rappresentano il 49% del mercato ferroviario merci domestico ed il 70% di quello internazionale.

La rete ferroviaria in Italia è sicuramente ai migliori livelli rispetto alle altre reti europee per quanto riguarda la tecnologia, ovvero per quello che concerne i sistemi di sicurezza che regolano il traffico ferroviario.

Così non si può dire, invece, per quanto riguarda gli standard che determinano la competitività del trasporto ferroviario merci.

In particolare, sulle principali reti europee, possono circolare sulla maggioranza delle linee (a partire dai corridoi) treni lunghi 750 metri, con massa trainata di 2000 t, sagoma alta 4 m e peso assiale ammesso di 22,5 ton.

L'adeguamento delle linee della rete nazionale a questi standard è in corso e l'accelerazione di questo programma rappresenta per noi una priorità.

A riguardo occorre citare un parere di questa Commissione dell'anno 2018, che ha impegnato Rete Ferroviaria Italiana ad implementare gli standard europei. In parallelo con il programma di adeguamento dell'infrastruttura, RFI ha attivato dei gruppi di lavoro con gli stakeholders per gestire la problematica relativa all'autorizzazione dei treni pesanti (massa trainata maggiore di 1.600 t).

Abbiamo assicurato e assicureremo la nostra piena collaborazione con l'auspicio di continuare il più rapidamente nella direzione espressa dal parere citato perché le limitazioni ancora esistenti sulla rete nazionale oltre a rappresentare un forte ostacolo alla competitività del trasporto su ferro costituiscono un freno all'interoperabilità dei treni con le reti dei paesi confinanti.

Il tema degli standard europei rappresenta per il trasporto ferroviario merci la condizione basilare per poter offrire servizi ferroviari merci a prezzi minori alla clientela.

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

Mentre chiediamo ad RFI di realizzare il più rapidamente possibile gli interventi di adeguamento infrastrutturale dobbiamo sottolineare l'importanza che ciò avvenga garantendo il mantenimento della circolazione (e quindi con apposite interruzioni) perché la continuità del servizio è decisiva per chi opera sul mercato.



2. Piano di sviluppo accelerato implementazione del sistema ERTMS

In relazione a questo piano di sviluppo proposto e condiviso da Rete Ferroviaria Italiana con tutti gli stakeholders, con il coordinamento della Direzione Generale del Trasporto Ferroviario del Ministero dei Trasporti ed il controllo dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, l’Associazione FerCargo ed il Forum che in questa occasione rappresenta, aveva manifestato una iniziale perplessità sui tempi e sulle modalità di implementazione del sistema ERTMS. Successivamente RFI, con un meticoloso lavoro che abbiamo apprezzato, ha rivisto il “Piano accelerato” originariamente proposto e ha ottenuto per quest’ultima versione l’approvazione di tutti gli stakeholders.

Nelle precedenti audizioni su questo tema, il Gestore dell’infrastruttura ha ben descritto i vantaggi che comporta l’implementazione di questo sistema, indicando anche la necessità di finanziare con formule di incentivo le imprese ferroviarie per l’installazione dei sistemi di bordo. Il sussidio citato è necessario in quanto le imprese, in particolare del settore merci, non avrebbero nessun vantaggio in termini commerciali o industriali, nonostante il costoso investimento. Il beneficio, in termini di sicurezza, di riduzione dei costi per la manutenzione dell’infrastruttura, migliore gestione del traffico è per l’intero sistema ferroviario.

Si segnala inoltre che pochi anni fa le imprese ferroviarie hanno già sostenuto investimenti notevoli per l’implementazione di sistemi controllo marcia treno, ovvero SCMT. In quella occasione intervenne lo Stato con un incentivo a sostegno delle imprese.

3. Le osservazioni al CdP

Premesso che il settore merci non viene trattato in modo unitario, l’osservazione di fondo, già più sopra evidenziata, riguarda la mancata focalizzazione degli obiettivi trasportistici che si vogliono perseguire con i diversi interventi previsti che pure richiamano l’adeguamento delle reti Ten.T. e gli interventi ai porti ed agli interporti.

Nell’articolazione per tipologie di destinazione ai punti “08 – Direttrici 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 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 e pertanto sarà decisiva la coerenza temporale tra la messa in servizio di queste opere e la realizzazione dei potenziamenti delle linee ad esse connesse.

Per esempio l’attivazione del Terzo Valico deve trovare coerenza con i progetti relativi al nodo di Genova ed al suo porto ma anche con la realizzazione del quadruplicamento della tratta Tortona –



Voghera e della tratta Pavia – Milano Rogoredo e con i progetti che riguardano il nodo di Milano e la connessione con i transiti transfrontalieri con la Svizzera che nel prossimo mese di dicembre aprirà al servizio commerciale la galleria del Ceneri, ultimo tassello del progetto Alp Transit che, ricordiamo, aveva un preciso obiettivo trasportistico di riequilibrio modale nel trasporto delle merci.

Questo esempio si presta bene per sottolineare l'importanza di un approccio che parta dagli obiettivi di servizio, compresi quelli relativi al comparto merci.

Infatti possiamo osservare come sulla tratta italiana di questo grande corridoio ferroviario europeo si sovrappongano progetti di scala nazionale e regionale che dovranno trovare una necessaria armonizzazione.

Basti richiamare, per chiarire il concetto, il progetto di sviluppo delle linee S ed il progetto della Circle Line previsti dalla Regione Lombardia.

Per quanto riguarda il settore merci, vogliamo sottolineare alcuni specifici interventi che, a nostro parere, dovrebbero integrare i già citati adeguamenti a standard europei per far fronte a specifiche criticità.

Un primo intervento riguarda il potenziamento delle sottostazioni di alimentazione delle linee aeree per tener conto dei maggiori assorbimenti treni pesanti e della maggiore frequenza dei treni in circolazione.

Un secondo intervento riguarda la creazione di spazi di sosta per treni di merci pericolose, in particolare sulle direttrici di ingresso dai valichi; la loro mancanza genera infatti inefficienze nell'effettuazione dei servizi nei casi di ritardi, mancati appuntamenti al confine tenuto conto della carenza di spazio degli impianti riceventi e/o dei binari di presa e consegna.

Ulteriore intervento riguarda l'adeguamento tecnologico degli impianti di confine con l'attrezzaggio di binari a tensione commutabile per rendere più celere e meno oneroso il transito anche quando è richiesto il cambio della locomotiva.

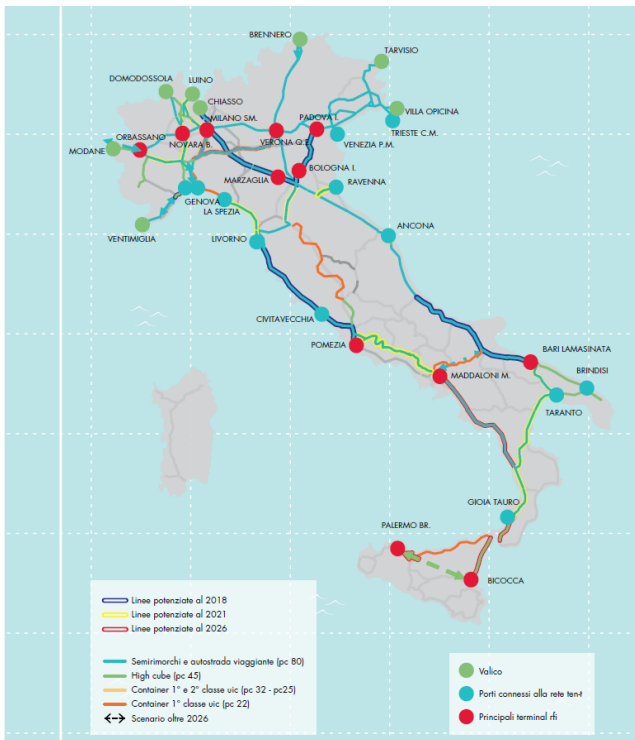
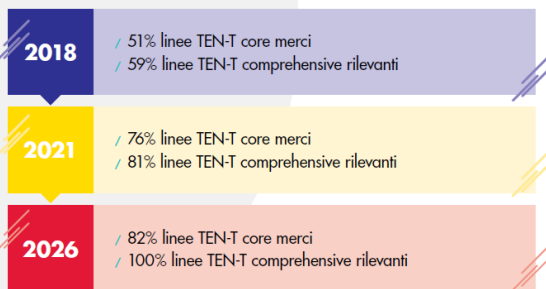
Un'ultima osservazione riguarda la leggibilità attraverso i documenti degli obiettivi del mercato del trasporto; naturalmente noi ci siamo, in particolare, concentrati su quello delle merci.

Per formulare alcune delle nostre osservazioni abbiamo integrato l'analisi dei documenti del C.d.P. con altri documenti RFI che offrono una più chiara visione di sintesi dell'avanzamento dei progetti e ne consentono il monitoraggio.

A titolo di esempio riportiamo di seguito la cartina relativa all'adeguamento delle sagome per il trasporto sui treni dei semirimorchi.

Adeguamento a sagoma

- / Alla fine del 2017 la copertura dell'attezzaggio prestazionale a sagoma P/C 80 sulla Rete Core Merci TEN-T si attesta 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 - Porto. 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



4. Le proposte.

Riepiloghiamo in questo paragrafo le proposte che nelle osservazioni svolte nei paragrafi precedenti sono state già richiamate. Confermiamo che per FerCargo sono prioritari gli investimenti che adeguano la rete ferroviaria italiana agli standard europei consentendo una riduzione dei prezzi alla clientela del 35 - 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%.

Gli obiettivi di riferimento sono:

- **Coerenza delle tempistiche degli interventi per ottimizzare la messa in servizio di linee funzionali alla gestione dei servizi**
- **Lunghezza treno di 750 metri** (tecnicamente chiamato “modulo linea da 750 mt”).
- **Massa del treno da 2000 tonnellate** (tecnicamente chiamato “capacità di traino”).
- **Trasporto sui treni dei semirimorchi e dei grandi container** (tecnicamente chiamato “Sagoma P 400”).
- **Utilizzo di locomotive performanti** tecnicamente chiamato “Peso assiale di 22,5 tonnellate”).
- **Incentivo per le Imprese Ferroviarie riguardo l’implementazione del sistema ERTM.**