

# ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



## Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

AUDIZIONE INFORMALE IX COMMISSIONE TRASPORTI DELLA  
CAMERA DEI DEPUTATI  
ROMA , 4 FEBBRAIO 2021



La nostra Associazione ha più volte rappresentato negli ultimi anni quanto sia stata importante l'attenzione riservata dalle Istituzioni e dal Governo agli investimenti funzionali al trasporto merci via ferrovia nonché alle misure di sostegno al traffico ferroviario, da rendere strutturali, in grado di attivare quello shift modale necessario ad abbattere le esternalità di altre modalità più impattanti sulla sicurezza e l'ambiente.

Pertanto non possiamo che accogliere positivamente anche questo Piano di Ripresa e Resilienza da inquadrarsi in una nuova strategia industriale per la crescita e l'innovazione in un contesto imprescindibile di Green Economy.

Anche il fattore di miglioramento continuo della sicurezza deve essere visto coniugato in questo contesto e quindi non possiamo che auspicare la piena operatività di ANSFISA. Speriamo quanto prima siano completati a tal riguardo, tutti gli organici necessari per l'attività dell'Agenzia.

Nel merito delle azioni impattanti sulle nostre filiere, riteniamo fondamentali gli investimenti dedicati al cargo ferroviario previsti dal PNRR.

In particolare, relativamente al materiale rotabile, la costruzione di nuovi carri a fronte della rottamazione di quelli circolanti e obsoleti porterà indubbi benefici per il miglioramento delle prestazioni di carico, l'efficienza manutentiva e la sicurezza.

Il rapporto 1:1 tra nuova costruzione e rottamazione di carri obsoleti è essenziale, trattandosi di beni con un ammortamento molto lungo. Pertanto qualsiasi forma di contributo dovrà informarsi a questo principio, in quanto lo scollegamento tra nuova costruzione e rottamazione rischierebbe di avere pesanti ripercussioni e conseguenti distorsioni del mercato.

Lo stesso principio è anche alla base della ratio per cui l'ammodernamento di carri circolanti e non ancora del tutto obsoleti risulti meritevole di interventi di contribuzione. Infatti sono presenti e circolanti nel Paese non pochi carri con struttura ancora efficiente, ma che per tornare competitivi e conformi ai più attuali criteri di sicurezza abbisognano di un refitting all'impianto frenante o al rodiggio ovvero necessitano di attrezzaggio digitale. Il refitting di questi carri è pertanto auspicabile, anche perché lo stesso potrà essere effettuato presso officine situate sul territorio nazionale, mentre le nuove costruzioni possono essere commissionate esclusivamente all'estero.

Riteniamo inoltre per il settore porre l'attenzione all'UMF che è da considerarsi al pari delle altre attività della catena del trasporto ferroviario delle merci, elemento essenziale per il raggiungimento degli obiettivi precedentemente citati. Elettificazione, attrezzaggio di linea sono tra le primarie necessità per dare pari dignità tecnologica e continuità dell'efficienza del trasporto tra rete nazionale ed infrastrutture di terminalizzazione. Analogamente per le terminalizzazioni



affidenti all'industria sono necessari investimenti per l'adeguamento tecnologico e/o revamping o ripristino dei raccordi dismessi.

Consideriamo infine più che apprezzabile l'ammontare delle risorse destinate al settore per il rinnovo delle infrastrutture per il trasporto delle merci, che rappresenta senza dubbio un'opportunità di sviluppo per il Paese garantendo una migliore qualità dei servizi di trasporto su tutto il territorio nazionale.