



Camera dei Deputati IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

Audizione di Forum FerCargo

PROPOSTA DI PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Giuseppe Rizzi – Segretario Generale delle Associazioni aderenti al Forum FerCargo

Giovedì 04 Febbraio 2021

Onorevole Presidente, Onorevoli Deputati,

Innanzitutto, il Forum FerCargo desidera ringraziare i componenti della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni per l'invito alla presente audizione, così da poter esprimere la posizione di una importante componente della filiera produttiva del nostro paese.

Il **Forum FerCargo** comprende:

- l'Associazione **FerCargo** che rappresenta le imprese ferroviarie merci indipendenti dal Gruppo Fs
- l'Associazione **FerCargo Manovra** che rappresenta le imprese di manovre ferroviaria
- l'Associazione **FerCargo Rotabili** che rappresenta i costruttori di locomotive merci, sia da linea che da manovra, imprese di noleggio locomotive e imprese di manutenzione
- L'Associazione **FerCargo Terminal** che rappresenta le imprese che gestiscono i terminali e raccordi ferroviari Italiani

Le imprese aderenti al Forum FerCargo sono 51 e occupano oggi circa 4000 addetti, offrono servizi pari a circa 2500 treni merci a settimana su direttrici nazionali ed internazionali.

Il traffico ferroviario merci in Italia nel corso dell'anno 2020 è stato di circa 47 Milioni di Treni-km. La crisi sanitaria causata da Codiv19, ha fatto registrare una diminuzione di circa il 4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Il trasporto ferroviario merci in Italia ha visto una ripresa dall'anno 2015, grazie agli interventi di sostegno contenuti nel pacchetto di norme della "cura del ferro", alcuni di essi avviati prima del 2017. In Europa la quota del traffico merci su rotaia è in media pari al 15%, raggiungendo, in Paesi come Francia e Germania, punte del 16 – 20%.

Nel nostro Paese, la quota di merce che circola su rotaia è oggi pari al 10,5% di Ton-km e 6,5% di tonnellate trasportate.

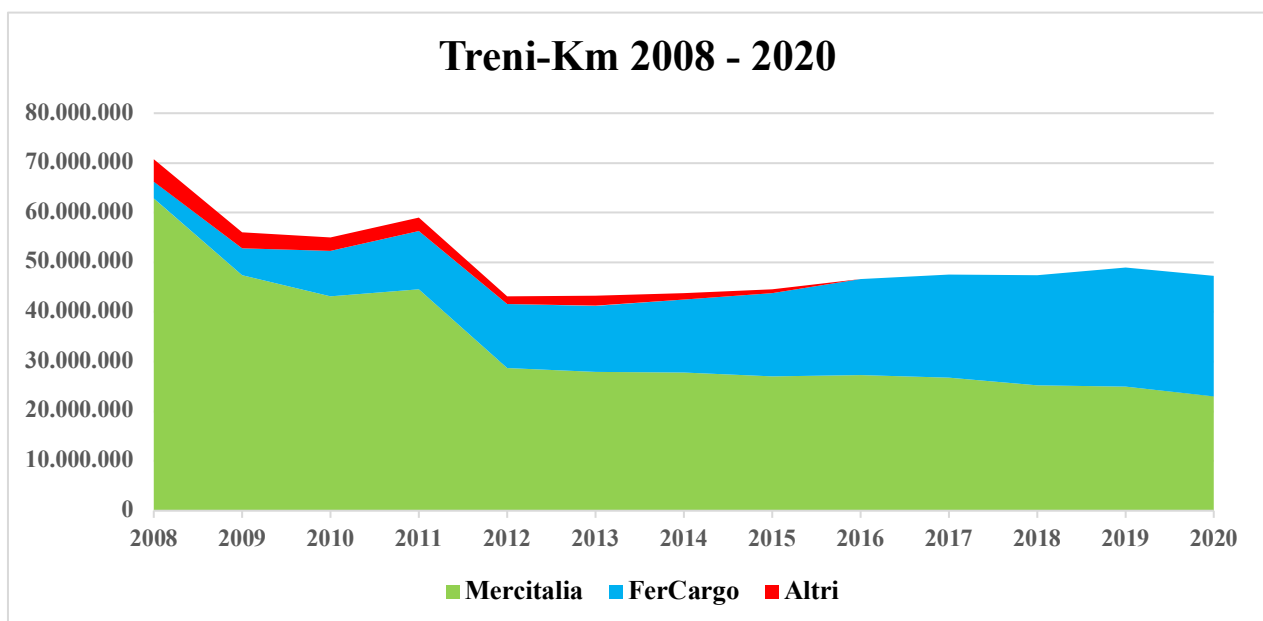


Di seguito due grafici rappresentano la ripartizione modale del trasporto merci e l'andamento del trasporto ferroviario merci in Italia.

RIPARTIZIONE MODALE - 2018					
Modalità trasporto	di	Tonnellate (milioni)		Tonnellate Km (miliardi) *	
		Valore assoluto	Val. %	Valore assoluto	Val. %
Autotrasporto		920,7	60,5	124,9	60,3
Ferrovia		97	6,4	22	10,6
Marittimo*		502	33,0	59	28,5
Aereo		1,1	0,1	1,2	0,6
Totale		1.520,8	100,0	207,1	100,0

* Le tonnellate KM nel caso del trasporto marittimo e aereo fanno riferimento al solo cabotaggio nazionale, mentre per le altre modalità di trasporto (autotrasporto e ferrovia) si considerano per i trasporti internazionali le distanze percorse sul territorio italiano.

Fonte: Dati ISTAT ed Eurostat



Fonte: Dati Rete Ferroviaria Italiana



Osservazioni e proposte del Forum FerCargo al PNRR

“Il periodo che stiamo vivendo sarà ricordato come uno dei più duri della storia recente per l’economia mondiale e per quella europea. Il rapido susseguirsi di due crisi finanziarie e di una emergenza sanitaria di proporzioni globali ancora in corso, che ha già provocato nel mondo quasi due milioni di morti, hanno avuto pesanti conseguenze sull’occupazione, sul tessuto produttivo, sulla coesione economica e sociale di quasi tutti i Paesi. Tali conseguenze si innestano in un contesto reso già difficile dal complesso processo di adattamento delle nostre economie ai cambiamenti climatici, alla rivoluzione indotta dalle tecnologie digitali e ai profondi mutamenti geopolitici in atto”.

Nella descrizione introduttiva del piano è rappresentato uno scenario in cui il trasporto ferroviario delle merci e la logistica ferroviaria assumono il ruolo di protagonisti del cambiamento.

Il trasporto ferroviario delle merci e la sua liberalizzazione sono figli dell’integrazione comunitaria, lo spazio ferroviario unico è obiettivo comune per facilitare la circolazione di tutte le merci nel mercato europeo. Molte delle imprese aderenti al Forum FerCargo sono nate grazie a questo processo politico, sopravvissute alle crisi economiche recenti, altre nate successivamente, tutte con la vocazione del trasferimento della merce dalla strada alla rotaia.

In alcune missioni del piano (n.2 e n. 3), nella trasversalità di alcuni obiettivi fissati, sono presenti molti risultati perseguibili dal comparto logistico ferroviario, ovvero la riduzione delle emissioni inquinanti nel settore trasporti e raggiungimento degli obiettivi PNIEC, l’occupazione giovanile, il riequilibrio territoriale.

Gli interventi previsti nella missione 3 ricalcano molte tematiche rappresentate nei nostri position paper degli ultimi anni, per questo motivo sosteniamo le proposte, riteniamo inoltre di tipo epocale l’intervento a favore dell’intermodalità, grazie alle risorse previste.

Sono necessarie alcune osservazioni, riportate di seguito, al fine di integrare e rendere più efficace il Piano attraverso il punto di vista dell’intero settore.



MISSIONE 3. INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Infrastrutture per una mobilità sostenibile

“L’investimento sulla rete ferroviaria porta a compimento i principali assi ferroviari legandoli e integrandoli alla rete AV/AC e contestualmente alla velocizzazione e messa in sicurezza dell’intera rete, comprese le linee regionali, con un rapido miglioramento nei tempi di percorrenza delle linee in particolare nel Mezzogiorno. Punta, per quanto possibile, al trasporto su ferro per la movimentazione delle merci sulle lunghe distanze (tra 500 e i 900 km) e a risolvere i problemi di ultimo miglio stradali e ferroviari.”

Si segnala che il trasporto ferroviario delle merci può essere efficiente e conveniente anche nelle relazioni ferroviarie più brevi di quella descritta (tra i 500 e 900 km). Da molti anni esistono numerosi servizi effettuati su distanza molto più brevi. Per questo si suggerisce di modificare la distanza fra i 200 e 900 km

3.1 ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA E MANUTENZIONE STRADALE 4.0

*“Gli investimenti previsti sullo sviluppo tecnologico di vari nodi e direttrici della rete con applicazione della **tecnologia ERTMS**, infine, aumenteranno significativamente la capacità e sicurezza del trasporto ferroviario, con effetti importanti anche sul trasporto ferroviario regionale e sulla frequenza del traffico pendolari in entrata a Milano, Roma e Napoli”.*

A riguardo occorre segnalare la necessità di finanziare i bordi delle locomotive mediante incentivi per l’installazione dei sistemi ERTMS argomento ben noto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. L’operatività del sistema ERTMS è condizionata dal fatto che l’investimento sulla rete venga accompagnato dall’adeguamento degli impianti di bordo delle locomotive: il relativo finanziamento riveste pertanto un carattere di oggettiva priorità; in assenza di adeguati sostegni l’investimento richiesto alle imprese ferroviarie, non essendo giustificato da un incremento di prestazioni e redditività, porterà ad effetti potenzialmente catastrofici sul sistema.

3.2 INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA

*Sono previsti una serie di interventi relativi al settore della logistica ed in particolare del **sistema marittimo**. Il traffico merci intermodale in Italia è tipicamente terrestre, gomma-ferro, ma è inefficiente il collegamento con il traffico marittimo. Considerando che i terminali dei corridoi ferroviari merci (istituiti con il Reg. 913/2010) sono spesso dei porti, risulta dirimente, ai fini di un rapido collegamento fra la linea ferroviaria e l’infrastruttura portuale, per migliorare la competitività dei porti italiani, la realizzazione del cosiddetto “ultimo miglio”. A causa delle inefficienze del settore, le nostre imprese pagano, infatti, un extra costo della logistica superiore dell’11% rispetto alla media europea. Oltre al miglioramento dei collegamenti l’obiettivo generale è quello della sostenibilità ambientale, riducendo le emissioni legate alla movimentazione delle merci, accompagnando la trasformazione green del sistema portuale.*



In Europa esistono circa 500 terminali intermodali (mappa allegata), tra di essi sono inclusi Porti, Interporti e altri terminal ferroviari intermodali.

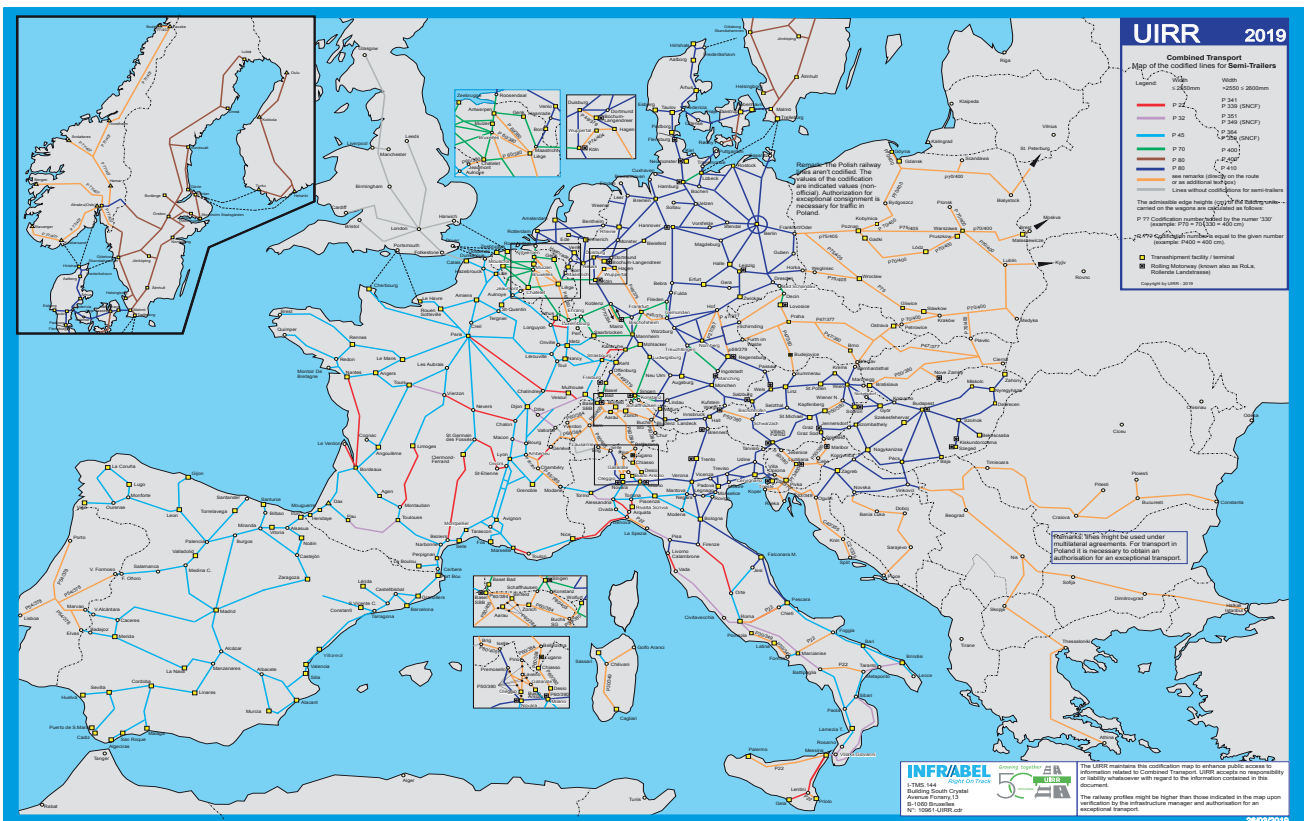
In Italia il volume di merci trasportate su ferrovia ammonta a 97 milioni di tonnellate annue, di cui 60 milioni con la tipologia del trasporto intermodale strada/rotaia. Particolarmente rilevante è la quota internazionale, con 62 milioni di tonnellate in import/export.

Per questo motivo il ruolo dei terminali intermodali è fondamentale per un trasporto ferroviario merci moderno e adeguato agli standard europei.

Il Forum FerCargo ritiene necessaria una mappatura logistica ferroviaria, che includa tutti i terminali, compresi i singoli raccordi ferroviari, operanti anche in settori diversi dall'intermodale. Si propone infatti la realizzazione di un "catasto" degli impianti e terminal ferroviari, da rendere noto e disponibile a tutti gli operatori del settore.

Si segnalano le seguenti proposte:

- Rifinanziamento della norma contenuta nella Legge n. 96/2017, all'art. 47- bis comma 6 su interventi di ultimo miglio ferroviario. Già applicata da Rete Ferroviaria Italiana e interrotta per fine risorse disponibili.
- Intervento di sostegno alle imprese che gestiscono il trasporto ferroviario delle merci nell'ultimo miglio, nelle fasi di terminalizzazione e manovra ferroviaria mediante incentivi per l'acquisto di nuovi locomotori da manovra.





Digitalizzazione dei sistemi logistici del Paese, inclusi aeroporti

“La digitalizzazione sistemi logistici, inclusi aeroporti costituiscono un ottimo impulso verso la digitalizzazione avanzata a condizione che si rispettino le scadenze di realizzazione. È evidente la necessità di concepire le infrastrutture logistiche come un unicum di nodi e reti, adeguatamente interconnesse che consentano una movimentazione dei carichi quanto più possibile fluida e priva di “colli di bottiglia”. Un rilancio dalla logistica passa attraverso concetti innovativi possibili solo attraverso una digitalizzazione a tutto campo per garantire:

procedimenti “just in sequence”: combinando le due grandi variabili della logistica, il tempo e lo spazio.

“industrializzazione” della catena di trasporto tra i aeroporti, porti marittimi, i dry ports;

“modularità” e standardizzazione necessaria per gestire grandi numeri di TEU sbarcati nei porti.”

Si chiede di includere nel processo di digitalizzazione tutti i terminal ferroviari terrestri, pubblici e privati, questi ultimi sono necessari al completamento di una mappa completa per un sistema efficace.

SINTESI DELLE PROPOSTE DEL FORUM FERCARGO

Di seguito una sintesi di proposte di intervento a sostegno del trasporto ferroviario delle merci

- Finanziare l’implementazione del sistema di segnalamento Europeo ERTMS
- Rifinanziare la norma a sostegno degli interventi infrastrutturali su ultimo miglio ferroviario (Art. 47-bis comma 6 - Legge n. 96 del 2017)
- Finanziare acquisto di nuove locomotive per la manovra ferroviaria
- Finanziare acquisto di nuove GRU per utilizzo nei terminal intermodali, di apparecchiature e tecnologie per la funzionalità dei terminali intermodali (sistemi di video sorveglianza, lettori OCR per identificazione dei vagoni e UTI, sistemi di monitoraggio o pesatura)
- Finanziare acquisto di nuovi automezzi per la movimentazione a terra di container e casse mobili
- Finanziare gli investimenti in tecnologia (infrastruttura e mezzi di trazione) necessari a realizzare la guida autonoma dei treni merci.
- Finanziare la completa digitalizzazione di tutti i documenti di accompagnamento dei trasporti ad es. gestione trasporto rifiuti.
- Finanziare acquisto di nuove locomotive linea interoperabili e non interoperabili
- Finanziare acquisto di nuovi carri ferroviari per il trasporto intermodale con particolare riferimento a carri ribassati per trasporto semirimorchi, container e casse mobili.
- Finanziare la proroga per gli anni 2021 e 2022 l’incentivo per la formazione dei macchinisti, esteso ad altre figure addette alla circolazione ferroviaria.

Quest’ultima proposta, già nota alle Direzioni del Ministero, non è perfettamente organica alla ratio degli investimenti del PNRR. La stessa, tuttavia, negli anni passati ha permesso l’inserimento di migliaia di giovani nel settore logistico ferroviario. Il comparto, infatti, stima la assunzione di circa 2000 addetti da inserire stabilmente nei prossimi 3 anni. L’assenza di questi addetti specializzati, rischia di vanificare tutti gli investimenti previsti.



Si ritiene infine che tutta la strategia del PNRR, va letta in maniera integrata con l'auspicato avvio dei cantieri, l'attuazione di Italia Veloce e del DL Semplificazioni, con l'aggiornamento dei Contratti di Programma di RFI e ANAS, con gli incentivi allo shift modale, irrobustiti dagli ultimi Provvedimenti assunti da Governo e Parlamento per fronteggiare l'emergenza Covid.

Riteniamo necessario che sia individuata una **governance** strutturata per dare attuazione al Piano che preveda un confronto costante con le parti sociali sia durante l'iter di valutazione dei progetti che sul monitoraggio degli effetti attesi.

*Le Imprese Ferroviarie aderenti in **FerCargo** sono: Adriafer, Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, DB Cargo Italia, Dinazzano PO, Ferrotramviaria, Ferrovie della Calabria, Ferrovie Udine Cividale, Fuorimuro, GTS Rail, Hupac, Interporto Servizi Cargo, InRail, Medway, OceanoGate, Rail Cargo Carrier Italia, Rail Traction Company, Sangritana e SBB Cargo Italia.*

*Le Imprese aderenti in **FerCargo Manovra** sono: Cargo Rail Italy, Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera, Fuorimuro, Hupac, Quadrante Servizi, Logyca, Sograf, TS Traction&Service.*

*Le Imprese aderenti in **FerCargo Rotabili** sono: Alstom Ferroviaria, Bombardier Transportation Italy, CZ Loko Italia, Imateq Italia, Ipe Locomotori 2000, Mitsui Rail Capital Europe GmbH, Ma.Fer, Railpool, RFMA s.r.l., Siemens Mobility, Stadler Rail, Tiberco, Vossloh Locomotives.*

*Le imprese aderenti in **FerCargo Terminal** sono: ARS Service, Cargo Docks, CFI Intermodal, CIM - Interporto di Novara, Hupac, Interporto D'Abruzzo, Lugo Terminal, Quadrante Servizi, Sograf, Trasporti Pesanti.*