



## **Audizione del 27 settembre 2021 davanti alle Commissioni riunite VIII e IX della Camera dei deputati: contributo dell'Associazione FerCargo.**

### **Atto Camera: 3278**

**Disegno di legge:** *“Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali”.*

-----

Il contributo di Fercargo riguarda i seguenti punti del DL 121/2021:

- **Articolo 1, comma 1, lettera b)**

La modifica al decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, prevede che all’articolo 61, comma 2, l’autorizzazione alla circolazione stradale degli autoarticolati di lunghezza pari a 18 m, superando il precedente limite di 16,50m.

Riteniamo che tale autorizzazione debba essere integrata come segue:

“18m, ferma restando l’idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada – rotaia e strada - mare”. Ciò per coerenza con la strategia di promuovere il trasporto merci su ferrovia anche attraverso lo sviluppo della intermodalità tra i sistemi.

- **Articolo 3, commi 1, 2, 3, 4**

Come Fercargo esprimiamo la nostra soddisfazione relativamente all’allocazione di 300 M€ per supportare la transizione verso il sistema di



segnalamento Europeo ERTMS, così come in parallelo esprimiamo soddisfazione per l'intenzione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana - di farsi carico dei costi di sviluppo e di autorizzazione delle cosiddette "Teste di serie".

Ciò nonostante, non possiamo non sottolineare alcune criticità che richiedono massima attenzione da parte delle istituzioni. In primis giova ricordare che il sistema ERTMS, voluto dalla Comunità Europea per armonizzare i sistemi di sicurezza nella prospettiva della realizzazione dello spazio ferroviario unico europeo, fino a quando non sarà implementato in tutte le reti (ed al momento è difficile prevedere che ciò avvenga prima del 2040), rappresenterà per le imprese ferroviarie, e soprattutto per le imprese merci, unicamente una voce di costo aggiuntiva. Fino al completamento del processo, il sistema ERTMS dovrà infatti essere installato in aggiunta ai sistemi tradizionali, con un aggravio di costi di equipaggiamento e di manutenzione. Il sistema ERTMS porterà sicuramente dei benefici alle Imprese Ferroviarie passeggeri, poiché a regime permetterà un migliore distanziamento dei treni aumentando la capacità della linea. Ciò non sarà per i treni merci, che sono "più lunghi e più lenti". L'ERTMS non permetterà quindi alle nostre imprese, che ricordiamo sono imprese "a mercato", di trasportare carichi maggiori, di andare più veloci, di essere più puntuali; per converso rappresenterà una voce di costo che porterebbe un incremento di costi ai nostri clienti stimato nel 3/4%, senza prestazioni migliorative o incremento della qualità. È evidente che non è pensabile trasferire tali costi ad un mercato, fortemente colpito dalla crisi del 2008 e più recentemente dalla pandemia; peraltro, tale aggravio di costo andrebbe contro l'obiettivo strategico di far crescere la modalità ferroviaria per uno sviluppo economico sostenibile.

Ben venga quindi il contributo di 300 M€ di cui al D.L., ma ciò non basta. Le nostre preoccupazioni, per cui chiediamo un intervento in fase attuativa ed esecutiva, possono essere riassunti in pochi punti. In primis la congruità delle risorse: in base ai dati in nostro possesso, sulla base della conoscenza degli associati a Fercargo Rotabili (che includono tutti i produttori di materiale rotabile), la stima di 60.000 € di costi per ogni cabina risulta decisamente sottostimata. I costi che oggi ci vengono indicati sono decisamente superiori e



dipendono da molti fattori tecnici, non ultimo dei quali l'età e la generazione del rotabile di riferimento. Chiediamo di incrementare le risorse allocate, di prevedere il rifinanziamento per gli anni a venire con ulteriori fondi e di sviluppare un meccanismo che non generi scompensi competitivi. Così come previsto nel D.L., la previsione di utilizzo dei fondi fino ad esaurimento premierà le Imprese Ferroviarie passeggeri, dotate di grandi flotte omogenee. Le Imprese Ferroviarie Merci per dimensione, complessità ed eterogeneità di flotta, è necessario vengano tutelate con un meccanismo di allocazione dei fondi che suddivida i fondi disponibili in modo uniforme tra tutte le Imprese Ferroviarie.

- **Articolo 3, comma 5**

Anche per questo provvedimento, molto sollecitato dalla nostra associazione, esprimiamo apprezzamento. Le imprese ferroviarie merci sono tra i maggiori promotori di buona occupazione giovanile.

La formazione è un fattore decisivo per le imprese ferroviarie merci tanto che Fercargo ha promosso la nascita dell'associazione Fercargo Formazione per dare una veste strategica a questo comparto.

In tale contesto riteniamo che:

- Il fondo, di cui alla legge 96/2017, con una dotazione di 2 milioni di euro destinato alla formazione di personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore merci, che il DL proroga a tutto il 2021, è necessario venga incrementato e reso strutturale per il triennio 2022, 2023, 2024 al fine di consentire un'adeguata programmazione dei piani di formazione del personale da assumere.
- Le attività di formazione, ammesse alla contribuzione da parte delle Imprese Ferroviarie possano essere svolte anche avvalendosi di centri di formazione riconosciuti dall'ANSF (ANSFISA) ai sensi del decreto 14 maggio 2019, n.50



L'importanza della formazione per il nostro settore ha avuto una riprova nel corso di quest'anno quando Mercitalia, invece di far fronte al turn-over, assumendo e formando giovani inoccupati, ha messo in atto un'azione sistematica di reclutamento di macchinisti dalle imprese nostre associate che ne avevano sostenuto l'onere economico (e di tempo) della formazione.

Questa iniziativa ha danneggiato non solo le nostre imprese, che erano state pronte a cogliere i primi segnali di ripresa dell'economia nazionale con un incremento della produzione nel primo semestre del 2021 del 22% rispetto allo stesso periodo del 2019 (trainando una crescita del settore pur a fronte di una contrazione del 2% fatto registrare da Mercitalia) e si sono viste purtroppo costrette a cancellare impegni contrattuali già sottoscritti, ma ha danneggiato l'intero sistema ferroviario merci che non ha saputo accompagnare l'uscita dalla pandemia massimizzando la capacità produttiva in un momento nel quale l'obiettivo del riequilibrio modale tra strada e rotaia è indicato tra gli obiettivi strategici a livello nazionale ed europeo.

Se dal punto vista del mercato del lavoro è assolutamente legittima la libertà di scelta da parte del lavoratore, è politicamente grave, e l'abbiamo segnalato al governo, questo modo di agire di un'azienda controllata dallo Stato che, invece di essere protagonista della crescita del sistema (e dell'occupazione) nel contesto di un mercato aperto ad una concorrenza virtuosa, basata sulla qualità dei servizi offerti ai clienti, sceglie di tentare di indebolire i concorrenti con un'iniziativa dannosa per il sistema stesso.