



## Position Paper - Forum FerCargo Logistica ferroviaria e PNRR

L'attuale approccio ai temi della sostenibilità, anche a livello europeo, presuppone un ripensamento delle politiche, con particolare riferimento al settore dei trasporti e, più in generale, della mobilità. Il settore dei trasporti è uno dei principali responsabili del cambiamento climatico, contando per circa il 25% delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'Unione Europea<sup>1</sup> e tale quota è in continua crescita. Per ridurre al minimo tale impatto ecologico, e consentire il conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050, il trasporto ferroviario rappresenta una grande opportunità: sotto il profilo energetico e delle emissioni, infatti, il trasporto ferroviario è tra i più efficienti. La conferma arriva dal recente studio “Transport and Environment Report 2020” dell'Agenzia europea dell'Ambiente in cui viene evidenziato come **(solo) lo 0,4% delle emissioni nel settore dei trasporti in Europa sia riferibile al treno**. Molto meno quindi del trasporto su strada (72%) e del trasporto marittimo e aereo che rappresentano, rispettivamente, una quota del 14% e del 13% delle emissioni.

**In Italia il 13% delle merci viaggia su rotaia, mentre la media europea è di circa il 18%\*: uno spread che deve essere compensato**, per ragioni non solo economiche, ma soprattutto ambientali e di sicurezza.

L'obiettivo modale fissato dall'Unione Europea per il settore ferroviario è il 30% del mercato totale del trasporto merci entro il 2030: si tratta di un target molto impegnativo. Per poter raggiungere questo obiettivo è prioritario adottare un approccio orientato alla integrazione delle diverse componenti della catena logistica in un sistema supportato da una digitalizzazione dei processi gestionali. Lo sviluppo del concetto di “integrazione” nel settore logistico ferroviario delle merci non può però prescindere da una pianificazione del servizio, in un contesto a scala europea; da un'attenzione agli interventi complementari ai progetti di potenziamento della rete ferroviaria (un esempio tra tutti, lo sviluppo del primo ed ultimo miglio) e dalla, ormai imprescindibile, revisione e semplificazione del quadro normativo di riferimento. Per usare un linguaggio informatico, gli interventi di natura “hardware” legati alla realizzazione delle grandi infrastrutture ferroviarie (vedi Piano europeo dei corridoi, citato anche nel PNRR) devono essere necessariamente sincroni a quelli di natura “software” relativi alla semplificazione e all'aggiornamento del quadro regolatorio.

**Promuovere lo shift modale verso la ferrovia è quindi improcrastinabile**: occorre incentivare l'attrattività della ferrovia, con particolare riguardo al comparto merci.

A parità di chilometri percorsi, infatti, il trasporto merci sui binari porta a una riduzione del 76% delle emissioni di CO<sub>2</sub> per chilogrammo rispetto al trasporto su gomma. Se il trasporto ferroviario di merci fosse raddoppiato, ci sarebbe una riduzione annua di 45-55 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>.<sup>2</sup> A riguardo occorre sottolineare come, a partire dalla recessione del 2008, il trasporto ferroviario merci in Italia è passato da 70,7 milioni di treni-km del 2008 a soli 47,3 milioni al 31.12.2020 con una **diminuzione del traffico di circa il 33%**: un gap che non si è (ancora) riusciti a risanare dopo 12 anni.

Come si evince dal grafico di seguito proposto (graf. n. 1), una timida ripresa (circa il 9%) è stata registrata dal 2015 fino al 2019, anni in cui il comparto ferroviario merci è stato parzialmente valorizzato mediante gli incentivi relativi alla “cura del ferro”. La strada giusta per la ripresa del comparto non può prescindere da una politica degli incentivi di carattere strutturale.

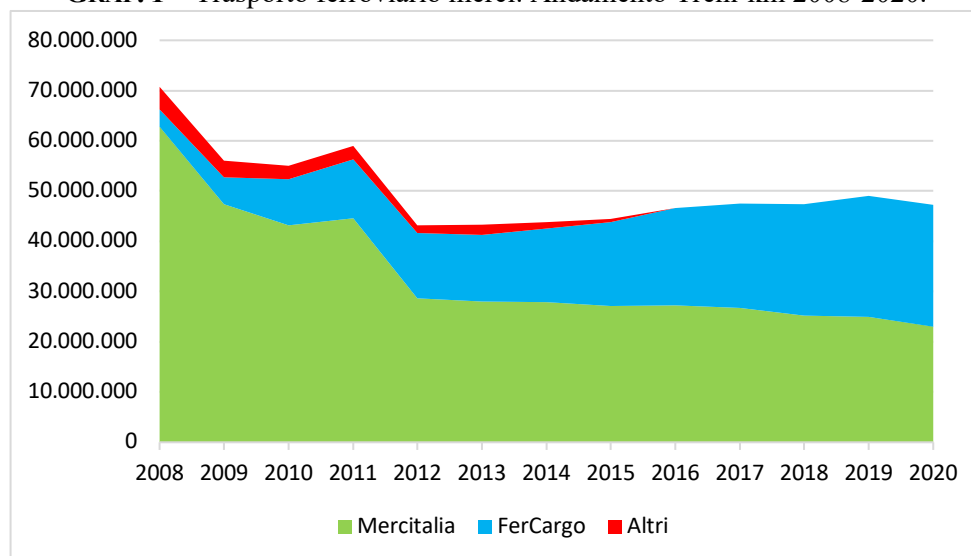
---

<sup>1</sup> Dati 2018.

<sup>2</sup> <https://www.duegradi.eu/news/impatto-ecologico-treni/>



**GRAF. 1 – Trasporto ferroviario merci. Andamento Treni-km 2008-2020.**



Viste le misure previste dal PNRR per il nostro settore, esprimiamo apprezzamento per la scelta strategica del Governo di investire sulla “Infrastrutture per una mobilità sostenibile” e la specifica attenzione verso il trasporto intermodale. Queste proposte di intervento possono essere decisive nel rilancio del comparto, afflitto da una serie di criticità che meritano attenzione.

Di seguito le **Proposte** che riteniamo essenziali per il rilancio del comparto del cargo ferroviario e che potrebbero essere valorizzate ancora di più nel PNRR.

#### ***Digitalizzazione documenti di trasporto, intervento a costo zero.***

Nella catena del trasporto ferroviario merci nazionale ed internazionale esistono ancora documenti di accompagnamento in formato cartaceo. Si chiede di digitalizzare tutti i procedimenti specifici del settore (doc. tecnici e di circolazione) e quelli accessori (es. lettere di vettura, documenti trasporto rifiuti, ecc.). Le imprese sono già pronte, visto che tutte operano nel mercato Europeo, la maggior parte degli altri Paesi dell’Unione, infatti, ha digitalizzato interi processi documentali.

#### ***Formazione del personale***

In questa fase di emergenza sanitaria, il personale addetto alla circolazione ferroviaria del settore merci, non si è mai fermato, garantendo il servizio a tutto il comparto logistico. Negli ultimi anni il comparto ha inserito diverse migliaia di giovani con assunzioni a tempo indeterminato, ancora oggi il settore ha bisogno di numerosi addetti. Si stimano circa 1000 agenti (macchinisti) per anno, nel prossimo triennio. Visto che nel PNRR il sostegno all’occupazione giovanile è presente in maniera trasversale in tutte le missioni del Piano, si chiede di intervenire mediante la proroga del contributo per la formazione macchinisti, in vigore fino al 2020, per il prossimo triennio. La formazione riveste altresì un ruolo fondamentale nello sviluppo della cultura della sicurezza che rappresenta il cardine di una revisione dell’assetto normativo che ridefinisca il concetto di rischio secondo obiettivi di prevenzione e di miglioramento continuo e non su un approccio puramente sanzionatorio.

#### ***Sviluppo tecnologico e modelli di organizzazione del lavoro.***

Si chiede che sia promosso lo sviluppo tecnologico utile all’adozione di modelli di organizzazione del lavoro che, superando le criticità ancora esistenti, rappresentino un allineamento alle migliori performance sia sul versante della sicurezza sia su quello della competitività. In particolare, deve essere affrontato in modo razionale, il contesto nel quale sia adottabile il modulo dell’agente solo di condotta che rimane un punto di disallineamento del modello organizzativo in essere nel nostro paese rispetto agli altri paesi UE.



### ***Interventi Infrastruttura standard Europei. Interventi già finanziati.***

Accelerare gli interventi su infrastruttura ferroviaria, già finanziati nei contratti di programma vigenti, che permettono un maggiore adeguamento agli standard di trasporto Europei, ovvero binari che permettono il modulo di trasporto di treni lunghi 750 metri con massa trainata oltre le 2000 tonnellate e profilo P/C 80/410. Si chiede di contemperare le esigenze di traffico in contemporanea con lo svolgimento dei lavori, evitando di interrompere o inibire sensibilmente la circolazione dei treni. Nell'ottica della integrazione dei diversi sistemi della catena logistica è importante che gli standard europei previsti per l'infrastruttura ferroviaria diventino gli standard di riferimento per i sistemi dei porti, dei terminal e dei raccordi.

### ***Riordino della normativa riguardo le attività di ultimo miglio ferroviario, intervento a costo zero.***

Accelerare le attività del tavolo fra gli stakeholders, già avviato presso il Ministero dei Trasporti, riguardo il riordino della normativa sull'attività di manovra ferroviaria. Questo permetterebbe una semplificazione del quadro regolatorio utile per tutto sistema.

### ***Interventi su infrastruttura per ultimo miglio ferroviario merci e incentivo per le attività.***

Si chiede il rifinanziamento della norma presente nella Legge 96/2017 che ha permesso al Gestore dell'infrastruttura, consultati gli stakeholder, di intervenire su alcune parti di Rete Ferroviaria relative ad ultimo miglio. Questi interventi, in molti casi dai costi contenuti, hanno un'elevata redditività perché favoriscono il traffico aumentando l'efficienza dell'infrastruttura e del trasporto.

In attesa degli interventi citati, al fine di sopportare i costi generati dai "colli di bottiglia" presenti sulla infrastruttura nell'ultimo miglio, è necessaria la previsione di un incentivo per le attività di manovra ferroviaria nei terminali e nei raccordi industriali. Nella catena logistica ferroviaria, la parte descritta presenta costi di esercizio elevati, provocando meno competitività al servizio ferroviario merci nel suo complesso. Si propone l'ipotesi di un "Ferrobonus dell'ultimo miglio" in attesa del completamento degli interventi richiesti.

### ***Incentivi "Energy Meter"***

L'implementazione nel settore dei trasporti di dispositivi elettronici c.d. "intelligenti" che consentono di registrare il consumo di energia elettrica e di comunicare le informazioni al fornitore di energia elettrica, consentirà ai treni di trasformarsi da semplici vettori in centri di energy storage in grado di accumulare e scambiare energia sul posto. Nel prossimo futuro RFI intende sviluppare il meccanismo di tariffazione in base all'effettivo consumo di energia, nel rispetto delle normative Europee. Questo implica la necessità di effettuare investimenti sui rotabili per l'installazione del misuratore di energia, al momento non presente. La spesa è stimabile in 20/50 k€ per ogni locomotiva, costituisce ulteriore aggravio di costi per le imprese Ferroviarie. In assenza di sostegno a tale investimento si andrebbe a colpire un settore già iper normato con richieste di investimento che non portano benefici in termini di performance.

### ***Incentivi piano accelerato ERTMS***

L'Europa si sta dotando, seppur con estrema lentezza e con piani disomogenei tra i vari paesi, di un sistema di segnalamento unico, l'ERTMS/ETCS. L'utilizzo di un sistema unico in tutta Europa, a fronte degli oltre 10 ad oggi presenti, porterà evidenti benefici in termini di competitività e riduzione dei prezzi. La transizione a tale sistema, seppur processo irreversibile, sarà lunga e costosa. RFI ha predisposto un ambizioso piano di attrezzaggio di tutta l'infrastruttura Italiana tra il 2022 ed il 2035 (il cosiddetto "Piano Accelerato"); tale piano permetterà a RFI un notevole risparmio nei costi di manutenzione in virtù della sua configurazione tecnica. Pur nel generale apprezzamento del Forum FerCargo per tale iniziativa, si sottolinea che tale piano può essere implementato solo a fronte del supporto economico (sotto forma di finanziamento a fondo perduto) ai possessori delle locomotive per l'attrezzaggio di tale sistema a bordo dei propri rotabili, dal momento che tale sistema rappresenta per le Imprese Ferroviarie merci una voce di costo aggiuntiva senza un significativo miglioramento delle prestazioni delle locomotive esistenti.