



Position Paper - Forum FerCargo Logistica ferroviaria e crisi sanitaria da COVID19

L'emergenza sanitaria provocata dal Covid 19, ha prodotto un duro colpo a tutto il settore del cargo ferroviario, nonostante in questi mesi le imprese aderenti alle Associazioni del Forum abbiano continuato a lavorare, garantendo la continuità di tutti i servizi dell'intero comparto, il calo del traffico ferroviario merci complessivo, registrato nei mesi di Marzo e Aprile è stato di circa il 35%. Le previsioni dei prossimi mesi, fino a fine anno sono molto preoccupanti, nonostante la riapertura delle industrie, il traffico continua a diminuire e non sarà recuperato nel corso del 2020.

La perdita di fatturato stimata nel periodo 1 Marzo - 30 Giugno 2020 è la seguente:

- Traffico ferroviario merci in Italia, circa 150 mln Euro.
- Le attività dei Terminal ferroviari, della Manovra ferroviaria, del noleggio e della manutenzione del materiale rotabile, delle imprese aderenti alle Associazioni del Forum FerCargo, circa 50 mln di Euro.

Gli extra costi, inoltre, (sanificazione, acquisto DPI, spostamento personale operativo) ammontano a circa 20 mln di Euro per tutto il comparto cargo ferroviario, nello stesso periodo di riferimento.

Il cargo ferroviario è un settore strategico per l'economia nazionale, al servizio delle imprese. In questa situazione di emergenza, la logistica ferroviaria può garantire sicurezza e affidabilità verso la domanda di trasporto del sistema produttivo italiano.

Il trasporto ferroviario delle merci è un sistema chiuso, facilmente controllabile, tracciabile e regolabile, utilizzando un numero limitato di terminali intermodali o raccordi ferroviari industriali.

Si consideri che sul trasporto ferroviario un equipaggio treno (massimo 2 persone) movimentata 40 semirimorchi, un terminal intermodale che gestisce giornalmente 20 coppie di treni utilizza 60 ferrovieri per muovere merce che altrimenti mobiliterebbe 800 autisti. Vi è una relativa certezza che le occasioni di contagio siano veramente ridotte al minimo.

Abbiamo avuto conoscenza delle misure presenti nel Decreto Rilancio a sostegno del nostro settore, per questo motivo esprimiamo grande apprezzamento. La rinnovata scelta strategica del Governo di investire sulla "cura del ferro" riteniamo sarà un fattore decisivo per la competitività del nostro Paese.

Il nostro settore, tuttavia, presenta una serie di criticità che meritano attenzione, soprattutto perché in molti casi, la risoluzione delle stesse è a costo zero oppure molto contenuto, rispetto al beneficio per tutto il sistema logistico nazionale.

Di seguito alcune proposte, molte di esse realizzabili nel breve periodo e che potrebbero essere oggetto del *decreto semplificazioni* di prossima emanazione:

Trasporto ferroviario merci di treni pesanti, intervento a costo zero.

Si chiede di effettuare su intera Rete Ferroviaria attrezzata, coerentemente con gli standard europei, treni con peso oltre le 2000 tonnellate. L'attuazione di questa misura permette di trasportare un volume maggiore di merce producendo efficienza nel sistema e maggiore competitività del trasporto ferroviario merci.



Sostegno del trasporto ferroviario delle merci pericolose, intervento a costo zero.

Il trasporto delle merci pericolose richiede una particolare attenzione delle istituzioni perché è un segmento decisivo della catena logistica per coniugare l'obiettivo dello sviluppo delle filiere produttive servite dal sistema dei trasporti con gli standard di sicurezza che questo sistema deve perseguire e che, per le ferrovie, ha un preciso riferimento nell'armonizzazione delle regole applicabili allo *spazio ferroviario unico europeo*.

Occorre particolare attenzione politica e un chiaro sostegno delle istituzioni verso una modalità di trasporto, che nella fase di emergenza sanitaria, è stata fondamentale per servire il Paese dei prodotti e materie prime necessarie.

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 del settore.

Formazione del personale in e-learning, intervento a costo zero.

In questa fase di emergenza, non poche sono state le difficoltà che tutte le imprese hanno affrontato con la formazione del personale operativo. In particolare è ancora limitato l'utilizzo della formazione in modalità e-learning o FAD, ad esempio sono escluse le fasi conclusive per l'abilitazione dei macchinisti.

Modulo di condotta ad Agente Solo, intervento a costo zero.

In tutti i Paesi dell'Unione Europea, la condotta del treno è svolta da un solo macchinista. In Italia i macchinisti sono due. Questo modulo non è previsto da una legge, ma da una consuetudine organizzativa.

Nel periodo dell'emergenza sanitaria, al fine di praticare il distanziamento degli agenti, gli stessi hanno viaggiato nelle due cabine disponibili nella locomotiva, praticando di fatto la guida ad Agente Solo.

Vista questa recente esperienza, si chiede un approfondimento del Ministero dei Trasporti.

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.

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

Accelerare le attività del tavolo fra gli stakeholders, 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.

Si chiede il rifinanziamento della norma presente nella Legge 96/2017 che ha permesso al Gestore dell'infrastruttura, di intervenire su alcune parti di Rete Ferroviaria relative ad ultimo miglio. Questi interventi hanno un'elevata redditività perché favoriscono il traffico aumentando l'efficienza dell'infrastruttura.

Incentivi attività ultimo miglio ferroviario merci

Al fine di sopportare i costi generati dai "colli di bottiglia" presenti sulla infrastruttura di ultimo miglio, è necessario previsione incentivi per le attività di manovra ferroviaria nei terminali e nei raccordi industriali.

Incentivi piano accelerato ERTMS

L'Europa si sta dotando, con estrema lentezza, di un sistema di segnalamento unico, l'ERTMS/ETCS. L'utilizzo di un sistema unico in tutta Europa, porterà evidenti benefici in termini di competitività. La transizione a tale sistema, seppur processo irreversibile, sarà lunga e costosa. RFI ha predisposto un ambizioso piano "accelerato" di attrezzaggio per tutta l'infrastruttura Italiana tra il 2022 ed il 2035, questo permetterà a RFI un notevole risparmio nei costi di manutenzione in virtù della sua configurazione tecnica.

Il Forum FerCargo ha apprezzato tale iniziativa ma questo piano può essere implementato solo a fronte di supporto economico, mediante 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 significativi miglioramenti delle prestazioni delle locomotive esistenti.