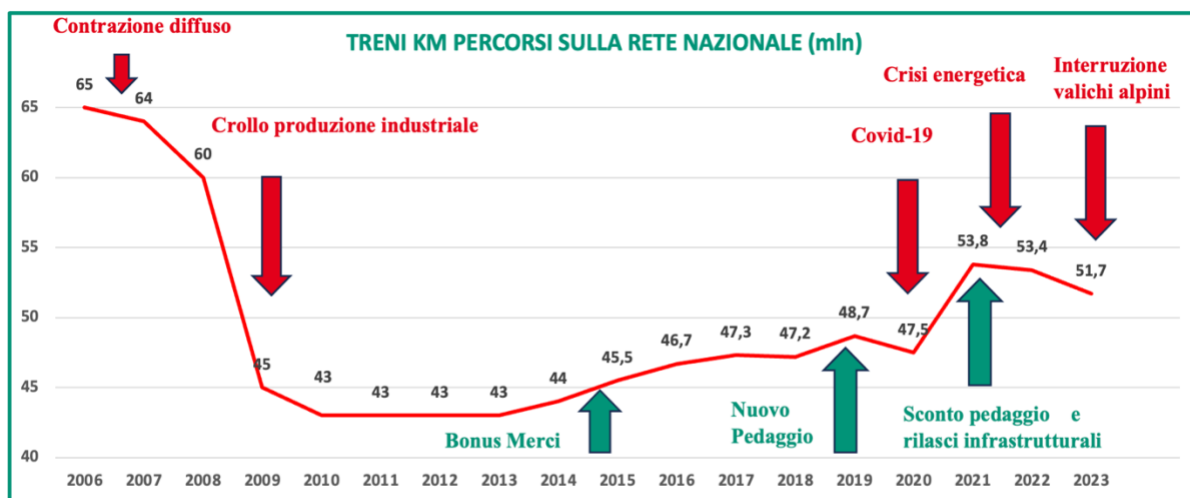


## Il rilancio del trasporto ferroviario delle merci

### *Position paper di Associazione Fermerci*

Il settore della logistica e del trasporto ferroviario delle merci in Italia rappresenta una quota ancora minoritaria del complesso della mobilità delle merci in Europa, tuttavia costituisce un comparto economico fondamentale imprescindibile di una qualsiasi politica dei trasporti che si ponga obiettivi generali di decarbonizzazione dell'ambiente, "circolarità" dell'economia, sostenibilità della circolazione delle merci e integrazione tra le diverse modalità di trasporto. Il comparto logistico ferroviario in Italia, ancora oggi, non esprime tutte le sue potenzialità ed è rappresentato da volumi di traffico distanti dalla media Europea (per una quota modale del 12% rispetto a una media UE pari al 17% - dati 2020 studio Fermerci - Isfort "Rapporto annuale trasporto ferroviario merci italiano"). Fino ad oggi, venti anni di politiche pro-liberalizzazione del mercato, quattro pacchetti di norme europee e interventi legislativi nazionali di sostegno della cura del ferro, non sono bastati per raggiungere gli ambiziosi obiettivi ambientali periodicamente fissati dai legislatori.



Fonte dati: RFI

#### Andamento del traffico in Treni-km 2006-2022 (Fonte RFI)

La Pandemia, la guerra in Ucraina e la crisi energetica hanno determinato un nuovo scenario economico e una logistica con esigenze differenti rispetto agli anni precedenti.

**FerMerici nel costante confronto con tutti gli stakeholders del trasporto ferroviario merci ha elaborato un Position Paper, utile ad indirizzare una revisione delle norme vigenti a sostegno del comparto logistico ferroviario.**

## Proposte

### INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

#### Esigenze traffico ferroviario merci

Occorre velocizzare ed estendere gli interventi sulla infrastruttura ferroviaria per l'allineamento delle performance agli standard di trasporto Europei (modulo di trasporto di treni lunghi 750 metri con massa trainata oltre le 2000 tonnellate e profilo P/C 80/410), per consentire il trasporto di maggiori volumi di merce a parità di costi, producendo efficienza nel sistema e maggiore competitività del trasporto ferroviario a vantaggio del cliente finale. **Si chiede di contemperare le esigenze del trasporto con il contemporaneo svolgimento dei lavori, evitando interruzioni o sensibili inibizioni della circolazione dei treni. Si propone di intervenire a sostegno del settore con un adeguato incremento di misure già esistenti al fine di consentire un immediato ristoro delle Imprese.**

Totale giorni indisponibilità sulla rete per l'Anno 2023:

Quadrante	Linea interessata	Nr. giorni di interruzione di linea	Stima impatti cancellazioni/ deviazioni	Tipologia di intervento
NORD OVEST	Nodo Di Genova (Bivio Polcevera)	250	> 50%	Adeguamento sagoma PC 80 Galleria Facchini I
	Genova - Ovada	30	> 50%	Manutenzione straordinaria
	Rivalta - Tortona	365	> 50%	III Valico - Rivalta - Tortona
	Scalo Rivalta Scrivia	45 (chiusura scalo)	> 50%	III Valico - Rivalta - Tortona
	Alessandria - Piacenza	75	> 50%	Lavori attivazione III Valico
	Lecco - Tirano	90	>50%	Attività multisettoriali propedeutiche Olimpiadi 2026
	Vercelli - Pavia	90	>50%	Lavori di rinnovo binari
	Pavia - Casalpusterleno	32	>50%	Rinnovamento binari (da km28 a km41) e precedenti
Pontremolese	30 + 6 interruzioni da 55h pre e post interruzione	>50%	Interventi su n. 7 travate metalliche	
NORD EST	Trento - Bassano	60	>50%	Chiusura adeguamento elettrificazione galleria Gallo e Corda
	Treviso - Montebelluna	90	>50%	Elettrificazione
CENTRO	Venezia Trieste	90	Tra 30% e 50%	Messa in sicurezza e impermeabilizzazione viadotto Cervignano
	Bologna - Firenze	90	>50%	Lavori PC 80
SUD	Roma - Cassino	38	>50%	Adeguamento sagoma PC/80
	Battipaglia- Reggio Calabria	120 di binario	Tra 10 e 30%	Sostituzione della travata metallica Km 22+737

Totale interruzioni con impatto sul traffico merci	129
Totale interruzioni con impatto sul traffico merci > 50%	79

Totale giorni indisponibilità sulla rete per l'Anno 2024:

Quadrante	Linea interessata	Nr. giorni di interruzione di linea	Stima impatti cancellazioni/ deviazioni	Tipologia di intervento
NORD	Nodo Di Genova	60	> 50%	Quadruplicamento Ge- Voltri - Ge, Sampierdarena
	Savona – S. Giuseppe Di C. (Via Altare)	30	> 50%	Manutenzione Straordinaria Corpo Stradale
	Genova - Ovada	30	> 50%	Manutenzione Straordinaria
	Fossano – S. Giuseppe	45	> 50%	Manutenzione Viadotto Sullo Stura
	Novara – Domodossola	66	> 50%	Lavori Di Realizzazione Modulo 750 M
	Cremona - Fidenza	40	> 50%	Attività multisettoriali e consolidamento corpo stradale
	Codogno - Mantova	349	>50%	Raddoppio
	Milano - Domodossola	90	>50%	Fasi Lavorazioni Pc80
	Luino – Laveno – Gallarate	30	>50%	Manutenzione Straordinaria Viadotto Besozzo + <a href="#">Ertms</a>
	Lecco - Tirano	90	>50%	Lavori Propedeutici Olimpiadi 2026
CENTRO	Rovigo - Chioggia	60	>50%	Interventi Di Manutenzione Straordinaria + <a href="#">Ertms</a>
	Bologna – Prato	90	>50%	Lavori Pc 80
	Parma – La Spezia	50	>50%	Interventi Travate Metalliche
	Orte – Falconara	35	>50%	Manutenzione Straordinaria Infrastruttura
SUD	Isernia – Campobasso	160	>50%	Lavori Elettrificazione
	Roma – Napoli via Formia	21	>50%	Manutenzione straordinaria in Galleria del Massico + altri interventi
	Foggia - Potenza	190	>50%	Elettrificazione Linea

Totale interruzioni con impatto sul traffico merci	207
Totale interruzioni con impatto sul traffico merci > 50%	133

## **Ultimo Miglio Ferroviario**

Al fine di realizzare l'integrazione dei diversi sistemi della catena logistica è essenziale che gli standard europei previsti per l'infrastruttura ferroviaria diventino quelli di riferimento per i sistemi dei porti, dei terminal e dei raccordi ferroviari, eliminando definitivamente i colli di bottiglia e aumentando l'efficienza dell'infrastruttura di trasporto.

Si segnala inoltre che RFI sta procedendo ad installare sistemi per la protezione delle manovre tra i fasci di binari di una stessa località di servizio uniformandosi alla nota ANSF 1766 del 2017. Sistemi che in un futuro migreranno al sistema ERTMS/ETCS secondo il piano accelerato. E' sostenibile ogni intervento che incrementi la sicurezza di esercizio ma le imprese di manovra non sono ad oggi pronte economicamente ad affrontare ulteriori costi per adeguare la flotta, appena aggiornata al Decreto ANSF 1/2015.

Si chiede revisione e rifinanziamento della norma prevista dall'Art. 47-bis comma 6 - L.96/2017. L'intervento in passato ha permesso al Gestore dell'infrastruttura, consultati gli stakeholder, di intervenire su penultimo e ultimo miglio della Rete Ferroviaria.

Si chiede l'apertura di un tavolo tecnico permanente che produca un piano condiviso sull'attrezzaggio a terra, un'analisi d'impatto sui mezzi da manovra circolanti ed un'analisi costi benefici.

Si chiede, inoltre, di attivare quanto prima un piano di sussidi a copertura degli oneri di adeguamento dei rotabili, che tenga conto dei costi reali e delle relative tempistiche.

## **TRASPORTO INTERMODALE**

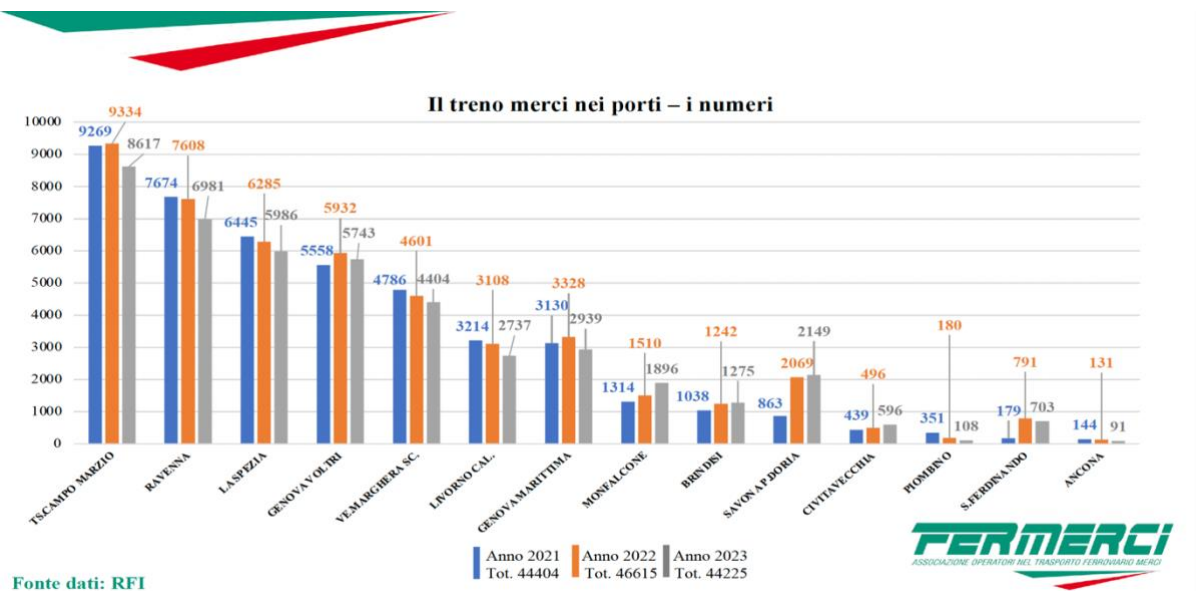
### **Ferrobonus**

Il trasporto intermodale ferroviario ha dimostrato durante la recente pandemia la sua affidabilità e resilienza, garantendo il trasporto delle merci al sistema produttivo italiano con grande efficienza. Evidenze statistiche degli ultimi anni confermano che l'erogazione del contributo diretto ai clienti (c.d. *ferrobonus*) ha permesso il rilancio del traffico ferroviario merci, in particolare del trasporto intermodale. L'incentivo è una leva fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi ambientali e di riequilibrio modale posti dal legislatore.

La misura è stata prorogata fino al 2026 con il "Decreto Rilancio" ma con un importo di spesa minimo, per gli anni dal 2023 in poi, pari a 22 milioni di euro per anno. ***Viste le numerose e indiscutibili esternalità positive prodotte dal trasporto intermodale ferroviario, si chiede di impostare il relativo montante su un valore fisso e pari a 50 milioni di euro, al fine di raggiungere gli obiettivi stabiliti.***

## Istituzione Bonus Manovre ultimo miglio ferroviario

Il ritardo infrastrutturale dell'ultimo miglio ferroviario, unito alle limitazioni diffuse sulla rete nazionale, determina una forte incidenza dei costi di manovra sulle relazioni ferroviarie di corto, medio e lungo raggio che produce, per le IF, un sostanziale annullamento degli effetti derivanti dal meccanismo di contribuzione della cosiddetta Norma Merci. Gli operatori di manovra stanno affrontando un importante incremento dei costi operativi, dovuto all'aumento del costo del gasolio utilizzato come carburante e agli investimenti necessari per l'adeguamento tecnologico del materiale rotabile, previsto dalla normativa di settore. L'adeguamento delle tariffe dei servizi ferroviari all'Indice generale FOI, ha determinato, dal 2023, in molti impianti, un incremento delle tariffe di manovra nell'ordine del 11,5%.



Per incentivare il numero dei treni merce nei porti proponiamo l'istituzione di un contributo a sostegno degli operatori di ultimo miglio ferroviario operanti nelle aree portuali, prevedendo, al pari del Ferrobonus, un meccanismo di destinazione del 50% delle risorse a favore dei clienti che hanno usufruito di servizi di manovra.

## Digitalizzazione dei processi

La digitalizzazione è strumento necessario per aumentare il trasporto intermodale. Nella catena logistica è fondamentale la condivisione in formato digitale e in tempo reale di dati e documenti, in maniera rapida, efficiente e sicura. **Risulta necessario superare tutti i vincoli tecnici e normativi in modo da rendere possibile la digitalizzazione di tutti i procedimenti del settore.** Le imprese sono già pronte, dato che operano da anni nel mercato Europeo, la maggior parte degli altri Paesi dell'Unione, infatti, ha digitalizzato interi processi documentali.

## **PERSONALE DI ESERCIZIO**

### **Formazione del personale di esercizio**

Il personale addetto alla circolazione ferroviaria del settore merci è insufficiente per soddisfare l'attuale domanda di traffico e soprattutto per sostenere la crescita dei volumi auspicata dagli obiettivi fissati dal legislatore Europeo. Il comparto ha bisogno di circa 3000 addetti alla circolazione ferroviaria per il prossimo triennio. Nel PNRR il sostegno all'occupazione giovanile è presente in maniera trasversale in tutte le missioni del Piano. Considerati i livelli di disoccupazione giovanile in Italia, si propone la sottoscrizione di un "Piano Straordinario per la formazione e assunzione del personale di esercizio nella logistica ferroviaria" condiviso fra tutti gli stakeholder del settore, con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

*Si propone come misura di incentivo alla formazione e assunzione del personale un contributo economico, in forma di voucher, agli aspiranti ferrovieri del settore merci.*

## **MATERIALE ROTABILE E INVESTIMENTI**

### **Incentivi acquisto locomotori e materiale rotabile**

Il PNRR prevede per le Imprese del settore ferroviario merci un contributo ad oggi insufficiente per promuovere il rilancio del settore (60 e 55 milioni di euro rispettivamente per le locomotive e per i carri), che necessitano invece complessivamente di ulteriori 500 milioni di euro per promuovere da un lato un completo svecchiamento del parco esistente e dall'altro consentire il raggiungimento degli obiettivi di shift modale. Questo rinnovo radicale consentirebbe anche il raggiungimento di elevati standard di sicurezza, efficienza energetica e riduzione di impatto ambientale. *Si chiede intanto l'immediata attuazione delle norme di incentivo previste nel PNRR.*

### **Incentivi Piano Accelerato ERTMS**

L'Europa si sta dotando di un sistema di segnalamento unico, l'ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System) che rappresenta lo standard europeo in grado di garantire l'interoperabilità dei sistemi ferroviari dei singoli Stati, migliorandone la sezione relativa al segnalamento ed aumentando la capacità dell'infrastruttura. La transizione a tale sistema 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". Pur comprendendo gli innegabili benefici per la rete nazionale e per il Gestore, l'implementazione di tale sistema ERTMS, però, obbliga le IF ad adeguare i propri locomotori al nuovo sistema con una completa revisione degli apparati tecnologici installati a bordo. I relativi oneri, molto rilevanti, gravano sulle IF, senza possibilità di recupero, visto che tale iniziativa non genera

utilità per le stesse. Si segnala inoltre, la complessità nelle procedure autorizzative che, allo stato attuale, richiedono tempi e risorse di gran lunga superiori rispetto a quanto avveniva fino agli anni precedenti. Inoltre, alle nuove locomotive interoperabili non viene consentito di poter circolare su quelle linee dove il sistema ERTMS è stato già installato in aggiunta al sistema SCMT esistente, limitando di fatto l'espansione del mercato ed i servizi interoperabili.

Si chiede una semplificazione delle procedure di autorizzazione, con specifico riferimento all'autorizzazione dei cosiddetti "ESC Type", oltre alla creazione di un tavolo comune MIT, Associazioni di categoria e fornitori di materiale rotabile per definire un piano di implementazione coerente con le necessità e le risorse a disposizione.

Si chiede, inoltre, di attivare quanto prima un piano di sussidi a copertura degli oneri di adeguamento dei rotabili, che tenga conto dei costi reali e delle relative tempistiche.

Si chiede, nelle more della definizione di un piano di adeguamento/autorizzazione.

## **SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA E REGOLATORIA**

### **Revisione dei procedimenti attuativi di sostegno al settore**

La logistica ferroviaria è sostenuta da un pacchetto di norme dedicate che intervengono in aiuto del comparto. Le norme in vigore: *Norma merci, Ferrobonus, incentivo formazione macchinisti, incentivo acquisto rotabili e mezzi trasporto intermodale, incentivo implementazione ERTMS, incentivo al traffico ferroviario merci portuale*. Norme meritevoli che nella fase attuativa sono caratterizzate da lunghi e complessi procedimenti amministrativi. ***Occorre alleggerire le procedure, mediante la condivisione permanente dei dati interessati, la digitalizzazione dei documenti, il maggiore utilizzo delle autocertificazioni. La semplificazione dei processi agevola il lavoro dell'Amministrazione e dell'impresa richiedente.***

### **Revisione del processo di riallocazione delle tracce ferroviarie**

I numerosi fattori di incertezza legati all'instabilità geopolitica, al perdurare della pandemia e alle indisponibilità dell'infrastruttura, richiedono la definizione di un efficace strumento di gestione e coordinamento delle criticità. **A tal proposito, proponiamo l'istituzione di un tavolo permanente di confronto tra il Gestore dell'Infrastruttura e le IF, al fine di attuare una programmazione strategica in modo flessibile e tempestivo, a vantaggio di tutto il sistema.** Chiediamo che il tavolo valuti anche una revisione del processo di riallocazione delle tracce sottoutilizzate per ottimizzare l'effettiva capacità della Rete. In particolare, proponiamo che **una traccia rientri nella disponibilità del Gestore qualora venga utilizzata dall'IF, per un periodo di almeno quarantacinque giorni, al di sotto del 30% rispetto al programma di esercizio e qualora confligga con una o più tracce oggetto di nuova richiesta di altra IF.**

