RAPPORTO ANNUALE TRASPORTO FERROVIARIO MERCI ITALIANO

1° EDIZIONE

CAMERA DEI DEPUTATI
Sala del Refettorio
Palazzo San Macuto

28 FEBBRAIO 2023

Andrea Appetecchia

COMPETENZE E RISORSE PER LA MOBILITÀ
ISFORT

FERMERCI
ASSOCIAZIONE OPERATORI NEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

Perché un rapporto annuale

- Il Green deal europeo fissa **obiettivi quantitativi** inequivocabili (ad esempio, trasferire il 30% del trasporto su strada su rotaia)

- Se si intende prendere sul serio questi obiettivi è necessario costruire un set di indicatori e di **metodi di misurazione condivisi** che consentano di verificare i progressi compiuti e il divario ancora da colmare per raggiungerli

- **Le statistiche del trasporto ferroviario di merce disponibili** - nella lettura asettica dei numeri - restituiscono una **fotografia "sbiadita"** delle *performance* di questo segmento di traffico.

- Per tali ragioni **Fermerci ha deciso di avviare un percorso** di analisi che, a partire dalle fonti ufficiali di statistica, si propone di **offrire una chiave di lettura meno aritmetica e più strategica del dato**

Una rapida lettura del primo rapporto FERMERCI offre quattro spunti di riflessione

1. La stabilità **del traffico ferroviario** è nettamente in controtendenza rispetto alla grave caduta della produzione industriale nazionale (da cui dipende direttamente la domanda di trasporto) e alla decisa flessione del principale vettore terrestre (autotrasporto).
2. Le **dinamiche del sistema ferroviario nazionale** sono sostanzialmente **coerenti con quelle dei principali *competitor* europei** ed in alcuni casi addirittura migliori.
3. **Le misure di sostegno diretto al trasporto ferroviario** varate dall'Unione Europea ed attuate dal Governo nazionale e dalle Regioni **hanno avuto un ruolo determinante per scongiurare il crollo del trasporto ferroviario** che si stava registrando nella prima decade del secolo in corso.
4. **Addetti e Infrastrutture hanno invece avuto il merito di sostenere materialmente la tenuta** complessiva del vettore ferroviario

Il trasporto ferroviario di merci dovrà misurarsi con il mutamento di scenario legato a tre grandi transizioni

Ambientale

Riequilibrio modale – **disincentivi mezzi di trasporto meno sostenibili**, politiche dei trasporti orientate al **sostegno diretto** a quelli **più sostenibili**

Produzione industriale

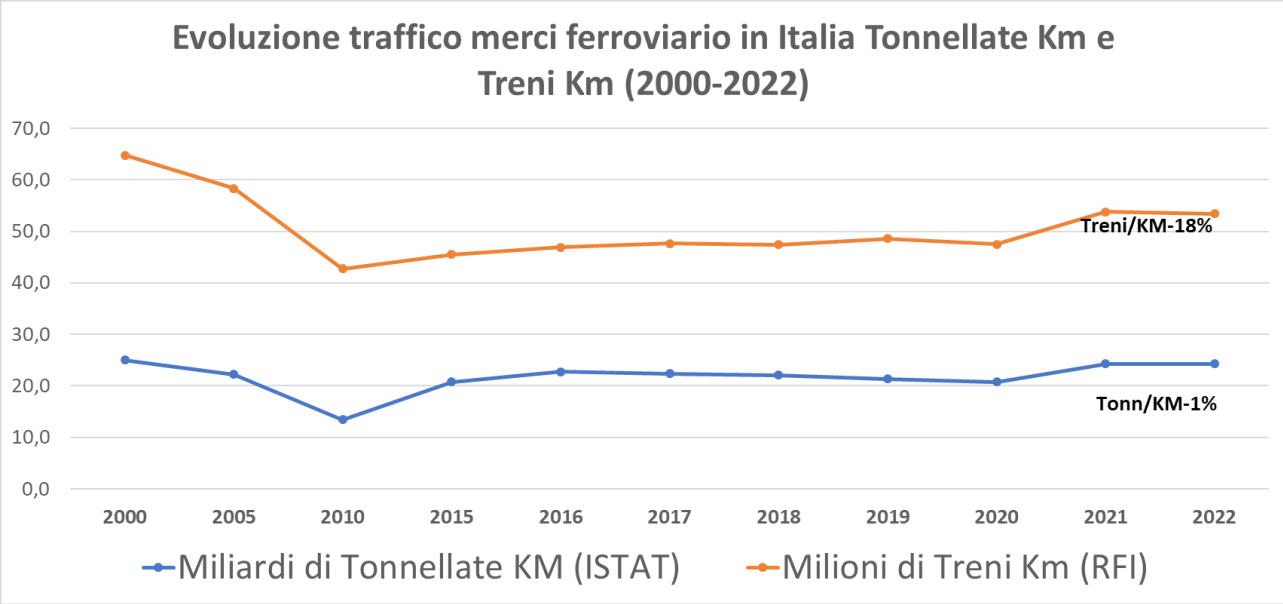
Dopo due decadi di declino ritorna con vigore la potenza industriale

L'evoluzione dell'indice che misura **l'intensità della potenza industriale in Italia dall'inizio del secolo in corso è caratterizzato da una decisa flessione** interrotta solo dalla ripresa post pandemia COVID 19

Digitale – Sicurezza ed ICT + dell'infrastruttura

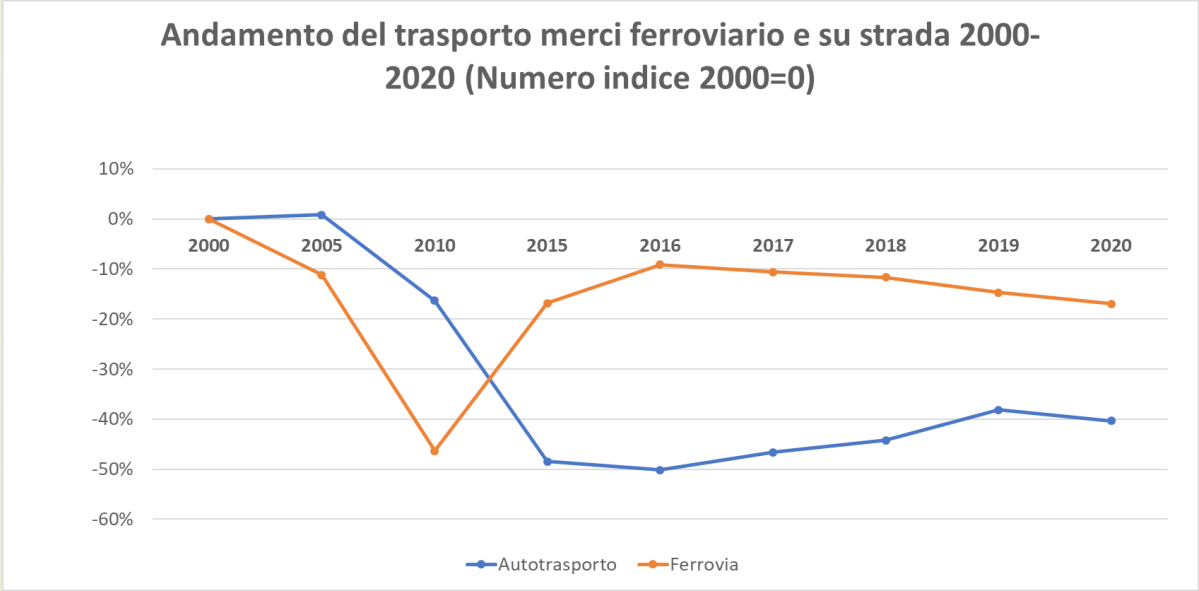
L'obbligo di affrontare la crisi climatica e la ripresa dei cicli produttivi nazionali, influenzano (e li influenzeranno sempre di più in futuro) i modelli di *business* delle imprese ferroviarie, le quali saranno chiamate ad **investire, oltre che sulle tecnologie, sul materiale rotabile e sulle infrastrutture, anche sul personale**

5 Andamento del traffico

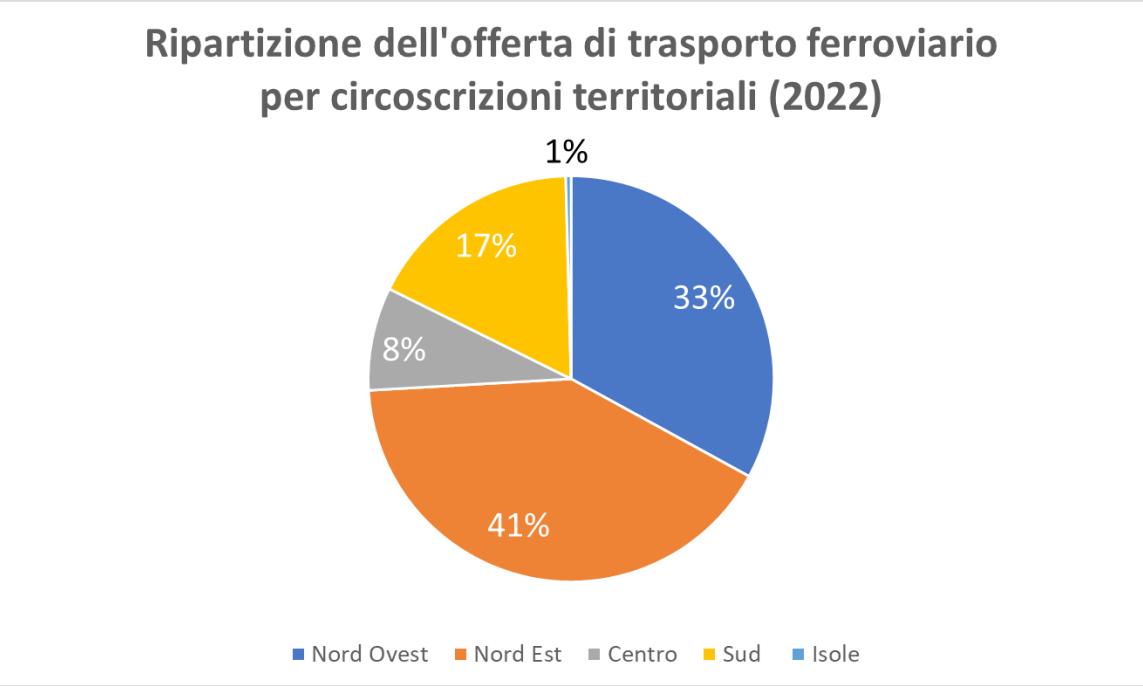


Negli ultimi vent'anni il trasporto ferroviario merci ha sostanzialmente mantenuto inalterata la quota di domanda di trasporto gestita (2000-2022 -1% di tonn.km), **efficientando la propria offerta di trasporto facendo circolare meno treni a parità di volumi gestiti** (2000-2022 -18% treniKm)

L'anno di svolta per la tenuta e l'efficientamento del trasporto ferroviario di merci è stato il 2010 quando l'andamento dei due principali vettori terrestri ha sostanzialmente **mutato orientamento** (2000-2020: autotrasporto –40%; ferroviario -10%)

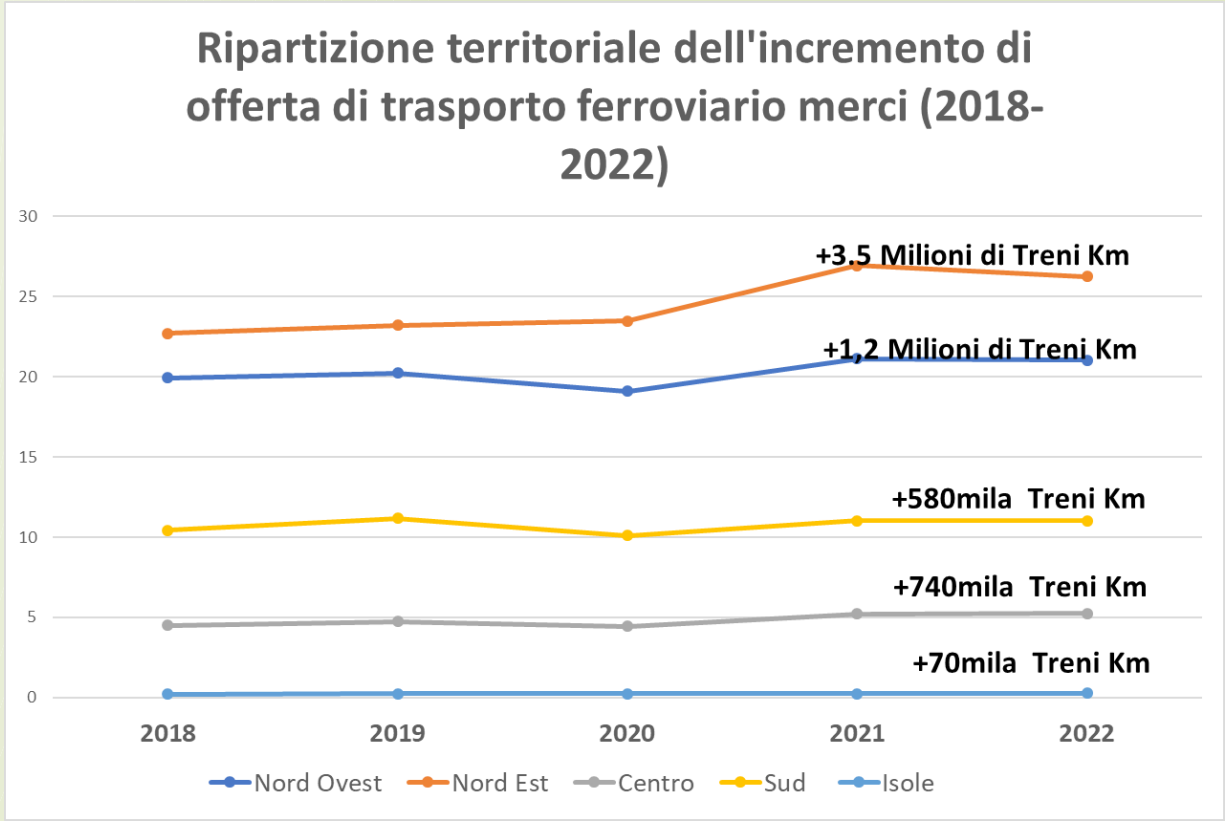


6 Gli squilibri territoriali

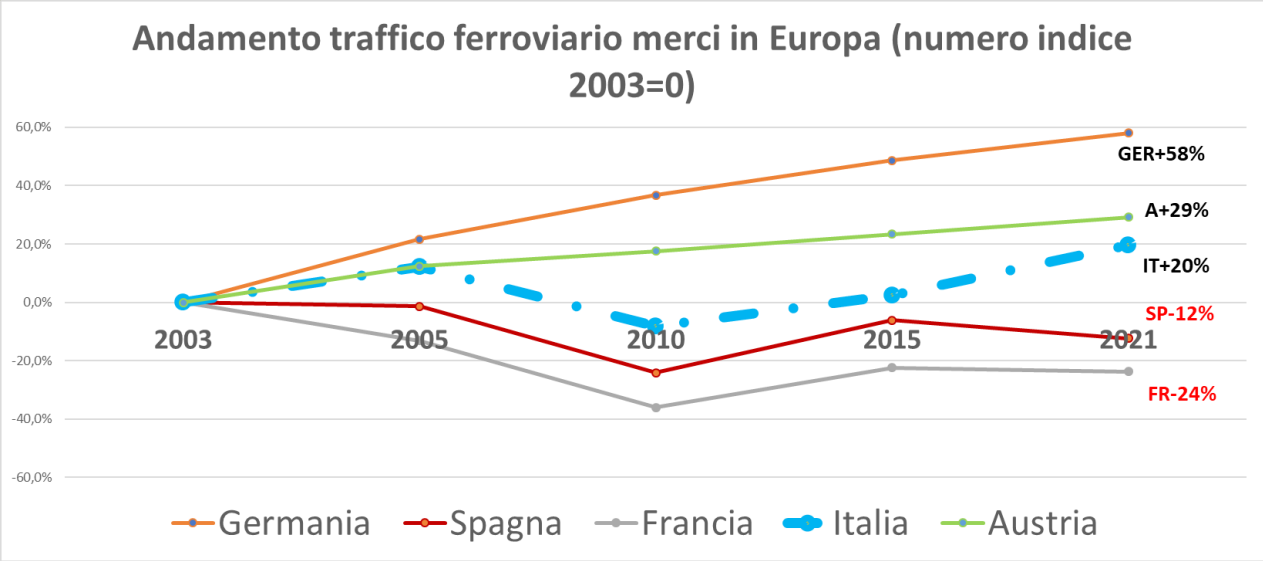


La distribuzione dell'offerta di trasporto ferroviario merci è fortemente sbilanciata: nelle **due circoscrizioni settentrionali circolano il 74% dei treni disponibili** sul territorio nazionale

La concentrazione a Nord è cresciuta anche negli ultimi anni: 2018-2022 +4,7 milioni di treni Km nelle due circoscrizioni settentrionali e solo 1,4 nel resto del Paese. L'orientamento a Nord è inoltre caratterizzato da una **decisa torsione ad Est. Nella sola circoscrizione nord orientale l'incremento è stato infatti di 3,5 milioni di treniKm.**



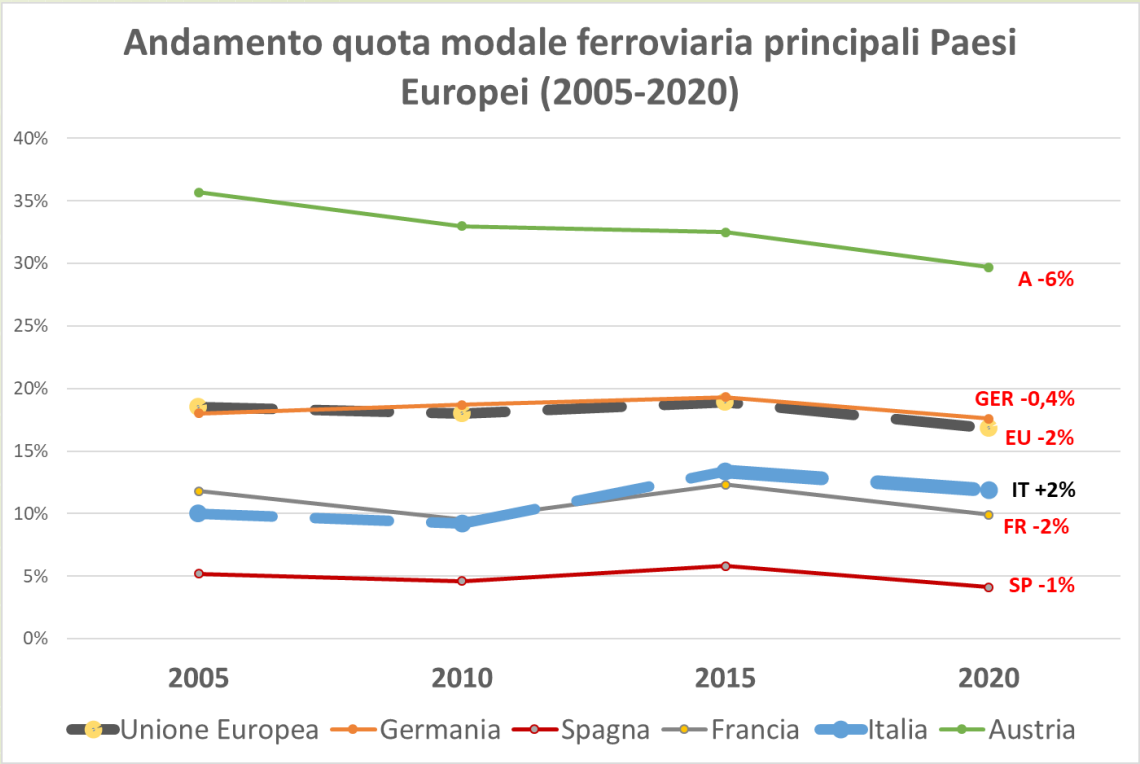
Il confronto con i principali competitor europei



L'analisi del traffico dei principali Paesi europei tra il 2003 ed il 2020 - se si esclude il caso tedesco +58% - mostra la coerenza del traffico italiano con il resto d'Europa. **Dal 2015 in poi si assiste ad un vero e proprio balzo dell'Italia: IT +20%; SP -12%; F -24%**

L'Italia è l'unico dei Paesi considerati che tra il 2005 ed il 2020 guadagna quota modale ferroviaria: IT+2%; GER-0,4%; SP-1% EU -2%; F -2%; A-6%.

Non si deve trascurare che in assoluto la quota modale del ferroviario in Italia si attesta nel 2023 attorno al 13%, mentre nella media UE al 19%.



La produzione industriale

Dal 1990 ad oggi la dinamica dell'indice di produzione nazionale ha avuto un andamento altalenante e, **a partire dalla seconda metà della prima decade del secolo in corso, decisamente orientato verso il basso**.
Il comparto dell'*automotive* ha perso più di metà della produzione, ma anche la meccanica e l'abbigliamento hanno contratto la capacità produttiva all'interno del Paese del 20%.
Le ragioni di tale declino sono in parte strutturali (Cina WTO, Euro) altre congiunturali (Crisi Leheman Brothers; Pandemia COVID 19, Guerra Russo-Ucraina).

Produzione industriale in Italia e nella zona Euro
Indice gennaio 2000=100

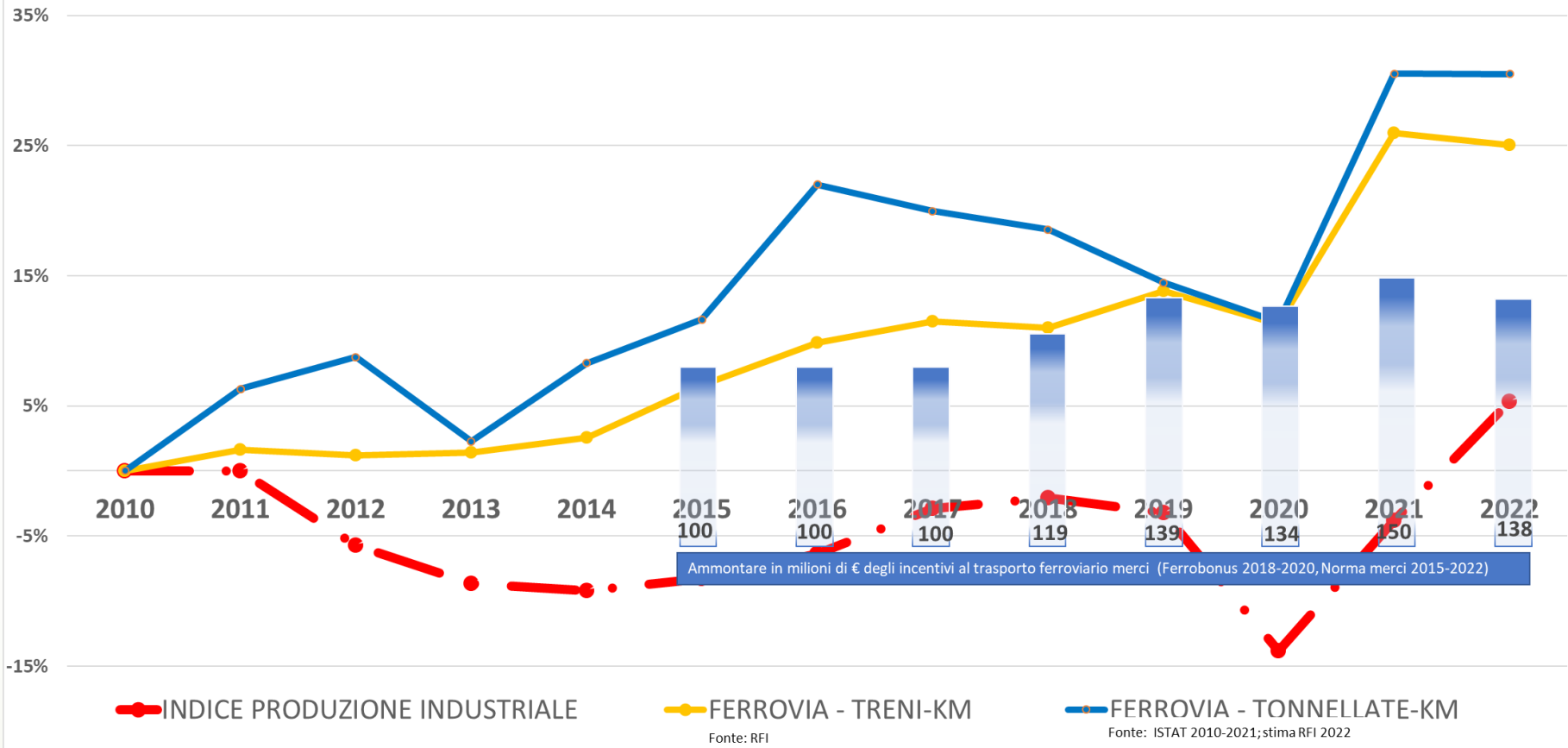
Il vettore ferroviario paga la netta contrazione del traffico delle categorie merceologiche tradizionalmente più inclini all'uso di questa modalità di trasporto, quali il comparto siderurgico, il carbone, il legno e la carta, la chimica, ed i mezzi di trasporto che da sole rappresentano circa il 65% del mercato ferroviario europeo.

9 Politiche di incentivazione

L'impatto positivo degli incentivi è evidente sia sul versante della **disponibilità di treni (2015-2022: +24% treni km),** sia su quello della **capacità di attirare traffico (2015-2022: +19% tonnellate km).**

Anche le gravi crisi legate alla pandemia COVID19 del 2020 e al conflitto Russo-Ucraino del 2021 sembrano essere state **assorbite rapidamente**

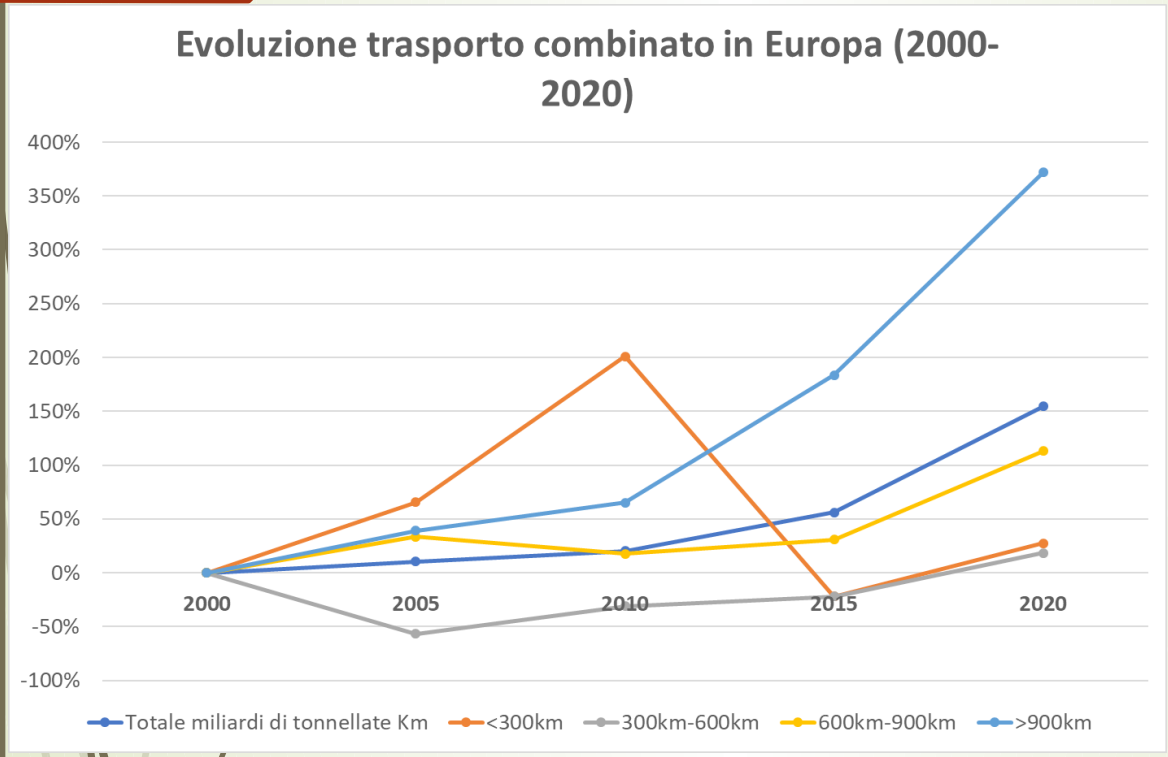
Andamento del traffico merci ferroviario nazionale ed internazionale con origine o destinazione, della produzione industriale (Indice produzione industriale) - 2010-2022 (Numero indice 2010=0) e l'ammontare degli incentivi per il trasporto ferroviario 2015-2022



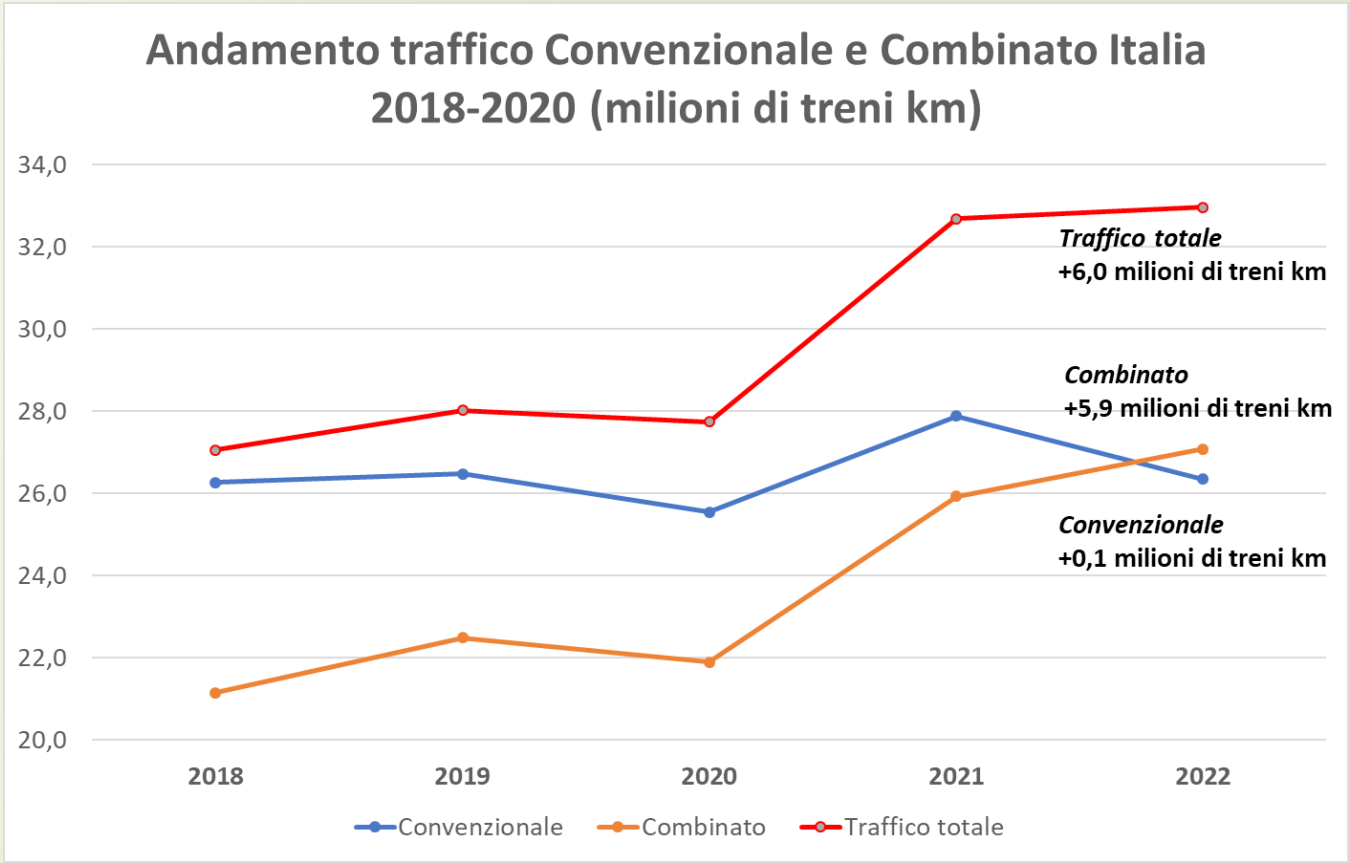
Fonte: RFI

Fonte: ISTAT 2010-2021; stima RFI 2022

L'avanzamento del trasporto intermodale



In Europa i volumi trasportati in modalità **combinata dal 2000 al 2020 sono più che raddoppiati (155%)** specializzandosi in particolar modo sugli **spostamenti di oltre 900km** i cui volumi gestiti sono **quasi quadruplicati (372%)**



In Italia a partire dal 2018 il traffico **combinato è sostanzialmente esploso con un incremento dell'offerta di quasi 6 milioni di treni km (5,9)** a fronte di un incremento del traffico convenzionale di soli 100mila treni km.

Gli asset: Risorse umane e Rete

Ritenere che la tenuta del trasporto ferroviario sia dovuta solo ai supporti economici ricevuti appare riduttivo e fuorviante.
Sono stati determinanti a vario titolo:

- il **contributo del personale addetto** che ha garantito nel corso degli anni lo sviluppo ed il mantenimento dell'infrastruttura e la circolazione dei treni;
- il **potenziamento della rete e l'ammodernamento delle locomotrici** disponibili.

BOX 1 – Risorse umane

- In Italia gli addetti del comparto sono impegnati soprattutto nel trasporto passeggeri e nella gestione dell'infrastruttura, **il comparto merci, pur rappresentando una quota minore della forza lavoro si attesta attorno alle 15mila tra operativi** (movimentazione, servizi al trasporto e di logistica) e addetti amministrativi.

- In Italia il numero di dipendenti al di sopra dei 50 anni è decisamente superiore alla media nazionale e rappresenta poco meno della metà della forza lavoro. **L'elevata presenza di personale prossimo alla pensione provocherà nei prossimi anni un consistente ricambio generazionale** ed una conseguente domanda crescente da parte delle imprese ferroviarie di nuovi addetti

- In testa alla classifica delle assunzioni ci sono le Ferrovie Italiane. In particolare **il settore del trasporto ferroviario di merci è alla ricerca di almeno 3mila macchinisti nel prossimo triennio** (circa il 20% dell'attuale forza lavoro)

BOX 2 – L'offerta fisica rete e mezzi

RETE

L'estensione della rete ferroviaria italiana è sostanzialmente in linea con quella dei principali paesi europei, escludendo ovviamente la Germania. Ad esempio, **la lunghezza della rete ferroviaria, pari a quasi 17.000 km, se rapportata alla superficie territoriale è inferiore a quella della Germania, ma superiore a quella di Francia e Spagna**.

MEZZI

Il progressivo ammodernamento della rete si percepisce anche dall'analisi dell'evoluzione nell'ultimo ventennio del parco locomotori circolanti sulla rete nazionale. **Dal 2000 ad oggi sono state acquistate 458 locomotive, di cui 67% elettriche e 33% diesel**; di queste, il 33% è stato venduto a società di leasing e il restante 67% è stato acquistato da imprese ferroviarie.

L'intera flotta di locomotive circolanti in Italia, compresi i mezzi acquistati precedentemente al 2000, è suddivisa in 56% elettriche e 44% diesel.

L’altra faccia del potenziamento infrastrutturale: gap congiunturali

I potenziamento della rete, se nel medio e lungo termine consente di migliorare le prestazioni, nel breve ne limita decisamente l’uso. Gli interventi infrastrutturali che riguardano la rete ferroviaria nazionale comportano l’inevitabile periodica indisponibilità dei corridoi interessati che si ripercuote sull’operatività delle Imprese Ferroviarie nel breve e medio termine, generando modifiche, deviazioni e cancellazioni obbligate. Nell’anno in corso (2023) ai molteplici interventi manutentivi ordinari e straordinari si aggiungono gli interventi di adeguamento strutturale previsti dal PNRR.

Nel 2023 **18 linee saranno interessate dai lavori, di cui ben 11 collocate nella circoscrizione Nord occidentale**, con poco più di 70 giorni di interruzione media (deviazioni e cancellazioni superiori al 50%).

Conclusioni

1. Se si intende **accettare la sfida** del riequilibrio modale è necessario **definire una *road map* che indichi il percorso di avvicinamento alla meta**.
2. Se si condivide questo approccio si dovrà mettere a punto **un sistema che tenga** insieme
   2.1. **la definizione, l'aggiornamento e la promulgazione di misure di supporto** ai vettori più sostenibili che, come abbiamo visto sono fondamentali e per questo dovrebbero essere strutturali (per offrire certezze agli operatori) e progressive (per adeguarsi all'evoluzione della domanda);
   2.2. **gli strumenti di misurazione in grado di monitorare costantemente la presa sul mercato** di tali misure.
3. Il **rapporto FERMERCI di quest'anno rappresenta un primo contributo** per la costruzione degli strumenti di cui sopra, ma sarebbe opportuno che in questo sforzo fossero coinvolte, oltre che le altre componenti del **cluster dei trasporti**, anche le Istituzioni, in particolare la **Struttura Tecnica di Missione del MIT**.
4. Infine non può essere trascurato, che le misure e il monitoraggio sono utili, ma che **senza un'assunzione di responsabilità meno formale e più sostanziale di tutti** (vettori, gestori dell'infrastruttura, organizzatori del trasporto e committenza) **la *road map* rischia di essere** un vicolo cieco, o meglio, per rimanere in tema, **un binario morto**.

Grazie per l'attenzione
Per eventuali domande o approfondimenti

appetecchia@isfort.it