

Le priorità strategiche per il Cargo Ferroviario

ASSOFERR rinnova la necessità di recepire, in maniera strutturale e definitiva, alcuni temi imprescindibili per la crescita e lo sviluppo del nostro Paese. Abbiamo sempre rivendicato, e dimostrato, che un Paese senza un'industria e una logistica incentrata sul trasporto ferroviario, dove dati alla mano i costi esterni sono di gran lunga i più sostenibili rispetto a tutte le altre modalità di trasporto, non potrà mai garantire un futuro dignitoso.

Il recupero che si otterrebbe dai minori costi esterni renderebbe veramente irrisori gli investimenti dello Stato in infrastrutture, mezzi, incentivi, formazione e quanto altro serve per lo sviluppo del trasporto ferroviario.

Molto è stato fatto in questi anni limitando l'emorragia di ulteriori quote di mercato con sostegni al traffico (Ferrobonus) e investimenti infrastrutturali (Contratto di programma. Molto resta da fare e di seguito pertanto richiamiamo temi:

Non solo Interporti ma estensione del concetto ad aree logistiche che generano traffici ferroviari (terminal, raccordi privati, ecc.)

Nel corso degli ultimi decenni, la crescita poco razionale e inefficiente del network degli interporti ha indotto a pensare che il traffico ferroviario non potesse crescere. Il rilancio della vocazione trasportistica ferroviaria degli investimenti fatti nelle diverse aree del Paese è una mission condivisa da tutto il Settore.

Fatta salva tale considerazione, è tuttavia opportuno salvare ciò che di efficiente è riuscito negli anni a produrre il sistema ferroviario, ovvero quella lunga lista di raccordi privati (circa 350 in Italia) che hanno generato e ad oggi continuano a generare traffico ferroviario. L'individuazione di una terminologia comune e adeguatamente generica sembra un passo necessario per identificare le aree logistiche che generano traffici ferroviari.

Tuttavia, sempre secondo una logica non distorsiva prevista anche dalla Commissione Europea, qualsiasi politica di rilancio degli interporti non può escludere o andare a discapito di quei soggetti privati che hanno investito in aree logistiche o raccordi privati che ancora generano – pur a fatica – traffici ferroviari. Tema quanto mai importante soprattutto in una ottica di maggiore richiesta di trasferimento modale che è già parzialmente in atto.

Intermodalità e traffico convenzionale: trasporto ferroviario nella sua globalità.

Limitare il futuro del trasporto ferroviario a uniche tipologie di trasporto e alle relative infrastrutture connesse può apparire riduttivo della problematica ma anche dell'essenza stessa del trasporto ferroviario.

Il trasporto ferroviario delle merci utilizza diverse tecniche per consentire il trasferimento via ferro di merci da origine a destinazione.

E' sempre difficile dare definizioni universali, anche perché non sempre appaiono univoche. In termini generali le tecniche di trasporto ferroviario possono suddividersi in "convenzionale" e "combinato". Ciò che ASSOFERR auspica che venga riconosciuto è il concetto di traffico ferroviario nella sua globalità.

Per convenzionale è da intendersi quel trasporto ferroviario dove la merce viene caricata e scaricata dai carri ferroviari in maniera diretta (da impianto o trasbordo da nave/camion/deposito) e non attraverso un'altra unità di carico quale può essere il container o la cassa mobile. Le tipologie di carri normalmente sono diverse. Nel trasporto convenzionale la sovrastruttura del carro è già adibita e specializzata per il tipo e/o classi di merce (Carri cisterna, carri tramoggia, porta auto, porta coils, general cargo, ecc.). In quello combinato sono carri pianali (di varia tipologia per dimensioni e sagoma) che a loro volta ospitano i camion o le UTI (container e casse mobili anche esse di varie dimensioni) con le merci. Attraverso piattaforme dedicate si riescono a trasportare con la tecnica intermodale anche unità non gruabili.

Il convenzionale può concorrere a forme di traffico intermodale / multimodale / trasbordato (ad oggi purtroppo non sono ancora unificate e riconosciute universalmente le varie terminologie) nonché al recupero del traffico diffuso con l'avvento della digitalizzazione e del DAC (Digital Automatic Coupling). Il trasporto ferroviario convenzionale, avendo una decisa, se non addirittura unica, vocazione industriale ne rappresenta pertanto uno strumento imprescindibile. Sostenere il trasporto convenzionale significa sostenere l'industria esistente sul territorio e con essa il sistema paese.

Liberalizzazione e collegamento dell'intero Paese

La liberalizzazione non ha prodotto i risultati sperati. ASSOFERR vuole tuttavia sottolineare la ricaduta di questo fenomeno sull'efficacia del network ferroviario. Come detto, le scelte di società di capitale, quali sono le Imprese Ferroviarie private, hanno giustamente un unico scopo: soddisfare la redditività dei capitali investiti.

L'esistenza in passato di traffici garantiti dall'ex monopolista e successivamente persi in un'ottica di pura liberalizzazione racconta di un Paese oggi diviso in due tra centro-nord e centro-sud.

I fattori che hanno condotto a questo drammatico scenario sono sostanzialmente due: la mancanza di volumi al sud tali da permettere il raggiungimento delle economie di scala presenti nel nord, e la carenza di una politica di indirizzo del sistema ferroviario nel suo complesso che fissi come una vocazione imprescindibile dello Stato: l'esecuzione dei trasporti ferroviari nelle zone meno interconnesse del paese.

Calcolo delle esternalità delle varie modalità di trasporto quale driver per una politica di riequilibrio modale.

Occorre essere chiari e definitivi su questo tema, di fatto connesso a quanto detto in precedenza. Esistono ormai da tempo studi e valutazioni autorevoli che stimano l'impatto delle esternalità che consentono anche di elaborare meccanismi di calcolo in grado di valutare il livello dei costi in maniera del tutto oggettiva. A tal proposito giova sottolineare che tali studi sono stati commissionati e pubblicati dalla stessa UE e quindi non solo autorevoli ma anche politicamente super partes. Oggi in Italia esiste uno squilibrio modale eccessivo per via di contributi squilibrati dati purtroppo in maniera sproporzionatamente preponderante proprio alle modalità con più alti costi per la comunità.

Beneficiari di forme di incentivi e sostegno al traffico (Ferrobonus + Sconto traccia)

E' di assoluta priorità far sì che le (poche) risorse a disposizione raggiungano il miglior risultato possibile.

In prospettiva però è funzionale e quanto mai necessario aumentare la dotazione di risorse da destinare all'incentivo per conferirgli dignità di continuità sistemica sia in considerazione dell'aumento del traffico sia per renderlo effettivamente più competitivo rispetto alle altre modalità. Il suo valore medio a treno chilometro, affinché conservi i suoi effetti sulla domanda di trasporto ferroviario, deve necessariamente restare costante nel tempo

A tal fine, sulle medie e lunghe distanze ed ovunque le condizioni infrastrutturali lo consentano, il confronto tra merce trasportata via ferrovia e la medesima merce trasportata via strada deve vedere un saldo a favore della prima. E' quindi necessario che le forme di incentivo introdotte raggiungano il mercato. In questo contesto, è importante la revisione del sistema di ribaltamento della quota di Ferrobonus destinata al mercato, rendendone l'uso più flessibile e quindi più efficace nell'attrarre nuovi flussi per la ferrovia e mantenere competitive le quote esistenti.

Ipotesi di un nuovo Ferrobonus ad hoc per semirimorchi non gruabili utilizzati per l'autostrada viaggiante che permettono a molti autotrasportatori di scegliere la ferrovia come mezzo complementare e non alternativo al tutto strada.

Eventuali misure di sostegno al trasporto devono prevedere anche incentivi agli investimenti in tutti gli asset funzionali al trasporto stesso, siano essi fissi (raccordi e terminal) o mobili (mezzi).

Reshoring e incentivi acquisto materiale rotabile.

La pandemia, la guerra in Ucraina e una forte speculazione sul mercato delle commodities stanno sempre più mettendo in luce i limiti dell'attuale modello di globalizzazione che ha portato a sfrenata e incontrollabile delocalizzazione di molte attività produttive con scomparsa quasi totale di professionalità e know-how. Nel nostro caso quindi l'auspicabile ritorno alla produzione industriale italiana – ed in particolar modo nel Sud – di materiale rotabile, specialmente di carri ferroviari, ad elevato contenuto tecnologico attraverso piattaforme di digitalizzazione quali il già citato DAC. Forme di incentivo ad hoc sono ineludibili.

Infrastrutture Ferroviarie

L'ottimo lavoro intrapreso da RFI, sulla spinta anche del recente PNRR, verso una infrastruttura più funzionale al trasporto merci deve continuare ed essere, se possibile, ancora più rafforzata sulla capacità (sia in termini di sagoma che di pesi) delle linee e le connessioni ai raccordi e terminal di scambio modale.

Nell'ambito della matrice delle reti TEN-T finalmente l'introduzione dell'Adriatica nelle Reti Core fa sì che si lavori velocemente al concepimento dell'arteria altamente competitiva con i conseguenti interventi a cascata sull'infrastruttura, coordinati in maniera tale da garantire ai terminal ferroviari l'accesso al più vicino corridoio TEN con le medesime prestazioni dello stesso.

Il tutto anche in modo da creare le condizioni di pari favore tra il trasporto ferroviario delle merci rispetto a quello passeggeri (sia esso Alta Velocità che TPL).

E' importante sostenere e sviluppare non solo i collegamenti tra corridoi ma anche di questi ultimi con tutte le infrastrutture terminalistiche per poter facilitare l'accesso delle merci ai corridoi ferroviari.

Merci Pericolose e Rifiuti

Un capitolo a parte merita il trasporto delle merci pericolose. La vastissima famiglia delle merci industriali raggruppata per tipologie di rischio nel RID e nell'ADR, è oggi l'emblema dell'irrazionalità e della schizofrenia vissuta dal sistema ferroviario negli ultimi anni. L'inasprimento delle logiche di sicurezza nel trasporto ferroviario delle merci RID ha prodotto un fortissimo irrigidimento nell'offerta dei servizi ferroviari, e di conseguenza una perdita di competitività che si è tramutata in un aumento della circolazione di camion trasportanti queste materie. Fermo restando la necessità di mantenere alti i parametri di sicurezza, di investire in formazione e cultura per tutti gli attori di questa filiera di trasporto, appare chiaro che lo squilibrio trasportistico ad oggi venutosi a creare debba vedere urgentemente un'inversione di tendenza strutturale.

Attivando un confronto tra le procedure di controllo e di sicurezza tra le modalità ferroviarie e stradali, osservando le statistiche delle incidentalità (singolo caso drammatico di Viareggio a confronto con migliaia di incidenti mortali sulle strade) e analizzando i rischi potenziali dei flussi, si evidenzia l'esigenza di sostenere una logica di predeterminazione modale di queste merci.

Cionondimeno è da considerarsi prioritario un indirizzo del Governo e del Ministero su questa materia, attivando altresì tutte le procedure virtuose e gli incentivi che possano in un trend di sicurezza crescente, garantire competitività al trasporto ferroviario delle merci pericolose.

E' chiaro che nello stesso ambito debba essere considerato anche il trasporto ferroviario dei rifiuti, i quali nella stragrande maggioranza dei casi sono speciali e/o comunque con problematiche specifiche e assimilabili alle merci pericolose.

Sicurezza sostenibile e adeguamento della legislazione nazionale

Prioritario il riavvio del tavolo di lavoro presso la DIGIFEMA al fine di adeguare la legislazione in tema di sicurezza e investigazioni ferroviarie a quella del resto del mondo.

Ancor più occorre spingersi definitivamente verso la Just Culture. L'attuale sistema legislativo, sempre più inquisitorio e tendente ad una colpevolizzazione ad ogni costo in caso di incidenti senza una attenta valutazione e determinazione di ciò che è colpa grave e ciò che non lo è, deve essere rivisto nella logica di quanto fatto nelle legislazioni più avanzate.

Revisione del funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti

Strumenti e funzioni di questo organismo vanno rivisti. Nel tempo si è assistito ad una limitata efficacia di questo organismo a fronte dei suoi costi e richiesta di contributi del settore della logistica e trasporto ferroviari. Il gravare sui soggetti regolati è una stortura d'impostazione che deve essere assolutamente corretta.

Banche dati

Necessità di avere banche dati, che nel rispetto della privacy aziendale, consenta però di avere informazioni aggregate corrette (e reali) su tutte le modalità di trasporto in modo da consentire ai decisori di avviare adeguati percorsi normativi e legislativi.

Sostegno all'Internazionalizzazione

Tutte i temi e le misure fin qui elencate devono essere viste sicuramente in un'ottica nazionale ma anche come sostegno all'internazionalizzazione del trasporto ferroviario merci. I veri terreni di confronto sono le Reti TEN e quindi le direttrici nord europee, asiatiche e mediterranee con la piena integrazione con le rete portuale.

Crisi Energetica e sostegno al recupero costi aumenti

Al pari di tutte le altre misure già citate, è fondamentale in virtù delle recenti situazioni sviluppatasi sullo scenario internazionale, che vi sia un deciso sostegno da parte degli organi decisionali per far sì che siano contenuti gli eventuali aumenti in modo da incidere al minimo sui costi di trazione e quindi evitare la ripercussione sugli Operatori e quindi sulla merce trasportata.