
Stati Generali della Green Economy

- Sviluppo di una mobilità sostenibile –

Documento ASSOFERR sull'incremento trasporto merci ferroviario

Sono ormai anni che in forme ed iniziative diverse, in un quadro normativo di avanzata liberalizzazione, si rivendica da più parti la necessità che una nazione moderna proiettata verso l'Europa attraverso passanti e valichi, anche di nuova concezione e costruzione, nonché verso il Mediterraneo con i suoi porti, non possa non avere tra tutti gli strumenti necessari per la propria competitività anche un sistema ferroviario merci efficiente e sostenibile.

Al di là di proclami, desideri e slogan la competitività del sistema ferroviario merci ha dovuto in Europa dapprima scontare un avvio del processo di liberalizzazione ferruginoso e ostacolato da parte degli ex apparati monopolisti e successivamente una crisi economica perdurante e senza precedenti di cui ancora non se ne intravedono limiti ed effetti.

In Italia, Paese di per sé infrastrutturalmente debole ed eccessivamente dipendente da altre modalità di trasporto, i dati degli ultimi quattro anni mostrano che a fronte di un cospicuo aumento del traffico merci da parte delle nuove Imprese Ferroviarie nate con il processo di liberalizzazione il traffico merci complessivo continua a diminuire inesorabilmente.

	TRENI KM		TRENITALIA CARGO	ALTRE IMPRESE
2008	65 Milioni	2008	90%	10%
2009	44 Milioni	2009	83%	17%
2010	41 Milioni	2010	73%	27%
2011	39 Milioni	2011	70%	30%

Tali dati indicano che solo una parte del traffico perso o abbandonato dall'Impresa Ferroviaria incumbent è stato assorbito dai nuovi player con l'impossibilità di attrarre nuovi flussi e clienti sui binari liberalizzati.

Certamente la progressiva deindustrializzazione del nostro Paese ha fatto mancare alla ferrovia quelle merci più vocate al ferro, ma nel contempo anche la mancanza di una ferrovia efficiente ha reso meno competitivi alcune produzioni industriali favorendone la delocalizzazione in altri Paesi e aeree geografiche (es. Automotive, siderurgico e chimico).

La ferrovia è un sistema complesso dove l'organizzazione di un traffico non può avvenire in maniera estemporanea e senza la necessaria programmazione anche in termini di investimenti in infrastrutture, know-how e mezzi.

Molti sono gli elementi, non certamente nuovi, ma ora più pressanti che devono convincere che ormai è tempo di scelte obbligate e coordinate a favore della ferrovia.

Tra questi certamente:

1. Le indicazioni dell'Europa riportate nell'ultimo Libro Bianco della Commissione Europea: "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"
2. Scarsità ed elevato costo delle attuali fonti energetiche non rinnovabili.
3. Livello di esternalità nettamente a favore del trasporto ferroviario rispetto ad altre modalità.

Tra gli obiettivi primari che l'Unione Europea si pone vi è quello molto ambizioso di ridurre del 60% l'emissione dei gas serra. Questo vorrà dire ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando tra l'altro l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo delle emissioni inquinanti. Nel settore merci questo obiettivo potrà essere raggiunto laddove entro il 2030 su percorrenze superiori ai 300 Km almeno il 30% del trasporto merci su strada venga trasferito su ferrovia o vie navigabili. Entro il 2050 il flusso delle merci trasferite dalla strada verso modalità più ecosostenibile dovrà raggiungere almeno il 50%.

Se contestualmente a questo aggiungiamo che l'avvenire degli approvvigionamenti energetici nei prossimi decenni sarà sempre più problematico e l'utilizzo della modalità ferroviaria che già per il solo esserci consentirebbe di avere un impatto energetico di solo 1/5 rispetto alla modalità tutto strada.

Il computo poi di altre esternalità non farebbe che rafforzare ulteriormente il convincimento che l'utilizzo della ferrovia oltre che essere necessario è ormai indispensabile e inderogabile.

I maggiori costi esterni della modalità diverse da quella ferroviaria sono ormai riconosciuti e quantificati a livello internazionale da autorevoli studi e ricerche. Tale assunto è alla base di quasi tutte le politiche nazionali e comunitarie avviate dagli anni 90 ma scarsamente realizzate, soprattutto in Italia.

Il Joint Research Centre – Società di ricerca in-house della Commissione Europea – ha elaborato la seguente tabella in €/1000 Tonn/km per i costi esterni.

<i>Costo elemento</i>	<i>Strada</i>	<i>Ferrovia</i>	<i>Ferrovia elettrica</i>	<i>Ferrovia diesel</i>
Incidente	5,1	0,3	0,29	0,46
Rumore	2,0	2,3	2,30	3,69
Inquinanti	5,8	0,8	0,31	14,23
Costi del clima	2,3	1,3	1,24	1,96
Infrastruttura	1,6	2,9	2,90	2,90
Congestione	2,8	0,24	0,24	0,24
Totale	19,5	7,8	7,28	23,49

Nel 2010 sono state trasportate 17.791 milioni di tonn/km via ferrovia e 149.251 milioni di Tonn/km via strada di cui 61.186 milioni di Tonn/km nella fascia dai 300 Km in su, quindi quella che riguarderebbe lo shift modale.

Pertanto prendendo a riferimento per il trasporto stradale proprio le tonn/km per la fascia oltre i 300 Km avremo i seguenti costi esterni:

Costi esterni strada: 1,19 Miliardi di Euro

Costi esterni ferrovia: 138 Milioni di Euro

Quindi con un differenziale a favore della ferrovia di oltre un miliardo di Euro.

Quando si parla di trasporto ferroviario merci si intende – soprattutto in questi ultimi decenni - di solo trasporto “combinato” ferrovia-strada e/o ferrovia-mare cioè dove vi è uno scambio modale tra la ferrovia e il mare (nei porti) o la strada (in terminal intermodali e piattaforme logistiche). Questo trasporto “combinato” laddove possibile può anche essere operato senza il contenitore e/o la cassa mobile ma con un “trasbordo” che preveda la rottura del carico. Infatti sarebbe preferibile sostituire la parola “combinato” o “intermodale” con **“multimodale”** che può essere appunto combinato o trasbordato. Esiste però anche tutta una filiera di trasporto merci ferroviario **“convenzionale”** tutto ferrovia – che impatta su circa il 50% del mercato - dove le merci entrano ed escono direttamente da raccordi ferroviari industriali (infrastrutture ferroviarie private di collegamento tra i punti origine/destinazione della merce e la Rete Ferroviaria Nazionale) ed è fondamentale per la competitività ed efficienza del nostro sistema industriale soprattutto per determinate merceologie quali chimico/petrolifero, siderurgico, altri semilavorati e/o prodotti finiti, ecc. Oggi il trasporto convenzionale per ferrovia è sicuramente quello che ha maggiori criticità e sofferenze a causa della fine del traffico diffuso e della disincentivazione dei raccordi.

Quindi quando parliamo di rilancio del trasporto merci ferroviario dobbiamo tenere sicuramente presente queste differenziazioni di tecnica di trasporto negli aspetti specifici e di attuazione ma è fondamentale ed imprescindibile partire da una piattaforma unica di rilancio di **“tutto il trasporto ferroviario merci”**.

Data allora per assodata l’inequivocabilità di scelte a favore della ferrovia quali sono allora le azioni che occorre ancora compiere per realizzare finalmente e definitivamente un cargo ferroviario come asse portante e di rilancio del sistema industriale e distributivo del nostro paese?

I pilastri – assolutamente non esaustivi - di un possibile intervento dovrebbero almeno riguardare:

1. Normativa:

- Recepimento della COTIF 1999
- Decreto per l’istituzione dei Soggetti certificatori dei SRM ai sensi del Regolamento UE/445/UE
- Armonizzazione di tutta la normativa esistente

2. Infrastrutture:

- Rete Impianti Terminali
- Raccordi Ferroviari

-
- Investimenti sulla Rete per la sicurezza della circolazione (SCMT, portali diagnostici, merci pericolose, ecc.)

3. Materiale Rotabile

- Network officine di manutenzione per carri ferroviari
- Contributi alla costruzione e adeguamento tecnologico dei carri ferroviari
- Utilizzo di materiale rotabile dismesso da Trenitalia (Locomotive da trazione, da manovra e carri)

4. Operatività del Trasporto

- Sviluppo network di traffico diffuso secondo un contratto di programma per tutte le IF
- Incentivi al trasporto (fondamentali per la compensazione delle esternalità stradali)
- Merci pericolose

5. Analisi, Formazione e programmazione

- Rilevamento statistico
- Tavolo permanente sul trasporto merci per ferrovia
- Sostegno alla formazione