

## Cargo Ferroviario et Mobilità Sostenibile

I dati del traffico ferroviario merci in Italia risultano inferiori rispetto alla media Europea ed hanno registrato nel precedente triennio una sensibile diminuzione dei volumi.

In Italia il trasporto delle merci è 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 su rotaia nel complessivo, continua a diminuire inesorabilmente.

	Treni KM
2008	65 Milioni
2009	44 Milioni
2010	41 Milioni
2011	39 Milioni (Stima)

	TRENITALIA CARGO	ALTRE IMPRESE FERROVIARIE
2008	90%	10%
2009	83%	17%
2010	73%	27%
2011	70% (Stima)	30% (Stima)

I maggiori costi esterni della modalità diverse da quella ferroviaria sono ormai riconosciuti e quantificati a livello internazionale da autorevoli studi e ricerche.

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
<b>Totale</b>	<b>19,5</b>	<b>7,8</b>	<b>7,28</b>	<b>23,49</b>

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.

## **Proposte e Soluzioni di intervento:**

### **1. Normativa:**

- Recepimento della Cotif 1999
- Armonizzazione di tutta la normativa vigente a livello nazionale e comunitario

### **2. Infrastrutture**

- Revisione della mappatura scali disponibili sulla Rete (confronto con gli operatori ferroviari)
- Adattamento dei moduli di stazione di linea (aumento della lunghezza dei binari di precedenza ed incrocio per consentire la circolazione di treni fino a 700 mt di lunghezza)
- Riqualificazione delle linee da categoria C3 a D4 (possibilità di passare e veicolare carichi fino a 23 ton per asse)
- Investimenti sulla Rete per la sicurezza della circolazione (SCMT, portali diagnostici)
- Elettificazione, laddove necessaria, in tutti gli impianti, terminal e stazioni

### **3. Materiale Rotabile**

- Incentivo alla costruzione, acquisto e adeguamento tecnologico del materiale rotabile
- Creazione di un network per le officine di manutenzione per tutto il materiale rotabile
- Utilizzo di materiale rotabile dismesso da Trenitalia mediante accordi di noleggio (Locomotive da trazione, da manovra e carri)

### **4. Operatività del Trasporto**

- Sviluppo di un network per il rilancio del traffico diffuso secondo un contratto di programma per tutte le IF
- Riduzione costo dei servizi accessori ultimo miglio (manovra, canoni di allaccio raccordi)
- Rilancio del trasporto di merci pericolose

### **5. Analisi, Formazione e programmazione**

- Rilevamento statistico costante
- Tavolo permanente sul trasporto merci per ferrovia
- Sostegno all'attività di formazione degli addetti