



**AUDIZIONE DI CONFETRA – FERCARGO
CONTRATTO DI PROGRAMMA MIT-RFI 2022-2026
PARTE SERVIZI E PARTE INVESTIMENTI**

Commissione VIII Ambiente Senato della Repubblica

27 giugno 2023

Buongiorno Presidente, buongiorno Onorevoli Senatori,

ringrazio il Presidente Fazzone per l'invito e per l'opportunità concessa alla nostra Confederazione di esprimere le proprie considerazioni sul nuovo Contratto di Programma (CDP) 2022-2026 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italia (RFI) – parte servizi e parte investimenti.

Alla Confetra aderiscono 94 organizzazioni tra Federazioni nazionali e territoriali e nel complesso vi fanno capo più di 60.000 imprese con un numero di addetti pari a oltre 500.000. Oltre a rappresentare le imprese di trasporto ferroviario e gli operatori ferroviari direttamente interessati al tema in esame, raggruppa tra le altre le imprese di autotrasporto, le imprese di spedizione, i terminal portuali, retroporti e interporti, agenti marittimi, servizi doganali, cargo aereo, corrieri espressi, operatori postali privati. È componente del CNEL in rappresentanza delle suddette categorie imprenditoriali ed è interlocutore primario, al pari delle grandi Confederazioni datoriali degli altri settori, sia del Governo che del Parlamento su tutti i principali temi di politica economica nonché sulle questioni attinenti ai settori rappresentati.

Nell'introdurre la nostra audizione è necessario premettere che per Confetra è fondamentale porre maggiore attenzione al cargo ferroviario e che, rilevata l'assenza nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e nel Piano nazionale complementare di risorse destinate al settore, è essenziale il ruolo affidato in tale ambito al CDP MIT-RFI 2022-2026, per perseguire il riequilibrio modale con adeguate politiche di investimento e regolatorie al fine di ridurre le emissioni atmosferiche nel 2030 del 55% rispetto al 1990, così come previsto dal Fit for 55%. I trasporti terrestri oggi, in Italia, vedono il 78,5% delle merci viaggiare su gomma contro il 15,3% sulla ferrovia; ma una diversa ripartizione modale del trasporto terrestre è possibile, basti pensare all'esempio della Svizzera dove il 66,3% delle merci viaggia su gomma e ben il 33,6% su ferro.

Nella prospettiva complessiva del trasporto merci, il peso del trasporto ferroviario di merci risulta ancora estremamente limitato. Secondo i dati del Conto Nazionale Trasporti, tra il 2005 e il 2021 il cargo ferroviario è rimasto praticamente invariato in valori assoluti (da 22,8 a 22,0 miliardi di tonnellate/km), ma è leggermente aumentato come quota modale (dal 9,6% al 10,8%).

Traffico interno di merci - Quote modali (% di Tonnellate/km)



(°) Cabotaggio

(*) > 50 Km

Fonte: Elaborazioni su dati MIT – Conto Nazionale Trasporti 2021

Intervenendo in audizione già nell'ottobre 2018 e nel marzo 2020, rispettivamente sul CDP MIT-RFI 2017-2021 e sullo schema di aggiornamento 2018-2019 – in entrambi i casi per quanto riguarda la parte investimenti – avevamo avuto modo di apprezzare le misure in esso previste: **l'aumento degli investimenti per la connettività a rete** su tutte le principali direttrici che si trovano lungo i corridoi TEN-T strategici per la logistica nazionale, **gli interventi di potenziamento di direttrici di interesse nazionale**, **l'aumento di risorse per lo sviluppo dell'intermodalità** e **lo sviluppo delle connessioni alla rete dei porti e degli interporti e l'ultimo miglio ferroviario**, nonché **l'ammodernamento tecnologico delle linee e degli impianti ferroviari**, anche alla luce dei decreti legislativi che hanno recepito il IV Pacchetto Ferroviario e che fanno assumere all'interoperabilità e alla sicurezza un ruolo essenziale nel sistema.

Positiva è senza dubbio la novità che riguarda la **tempistica del processo di approvazione**, che per la prima volta si conclude secondo le procedure previste dal PNRR e, in particolare, dalla riforma introdotta dal DL n. 152/2021, che ha accelerato notevolmente i tempi di svolgimento.

Dei 119,4 miliardi di euro del CDP 2022-2026 (Portafoglio attivo), poco meno della metà (57,1 miliardi) è destinato a Interventi prioritari sulle direttrici d'interesse nazionale, quasi il 27% (32,1 miliardi) è destinato a Programmi prioritari, di cui l'8,9% (10,6 miliardi) allo Sviluppo tecnologico della rete, mentre appena l'1,3% (1,5 miliardi) a porti e interporti, per le connessioni e l'infrastrutturazione di ultimo/penultimo miglio.

Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI

INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	Milioni di €	Distribuzione % su	
		Totale (C)	Totale (E)
Programmi prioritari ferrovie	32.066,8	26,9	17,2
Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza <i>climate change</i>	9.676,6	8,1	5,2
Sviluppo tecnologico	10.639,5	8,9	5,7
Accessibilità stazioni	3.340,9	2,8	1,8
Valorizzazione turistica ferrovie minori	335,4	0,3	0,2
Valorizzazione reti regionali	8.074,4	6,8	4,3
Programmi Città metropolitane	12.484,9	10,5	6,7
Programma porti e interporti (Ultimo/penultimo miglio e connessioni)	1.492,6	1,3	0,8
Programma aeroporti (accessibilità su ferro)	1.074,8	0,9	0,6
Interventi prioritari - i - direttrici di interesse nazionale	57.093,9	47,8	30,6
(A) TOTALE INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	104.213,0	87,3	55,8
(B) INVESTIMENTI PER LOTTI COSTRUTTIVI	15.164,4	12,7	8,1
(C)=(A+B) TOTALE PORTAFOGLIO ATTIVO	119.377,3	100,0	63,9
(D) OPERE ULTIME	67.348,0		36,1
(E)=(C+D) TOTALE GENERALE	186.725,3		100,0

Nel complesso, esprimiamo apprezzamento per gli investimenti che, coerentemente agli obiettivi del Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria e alle strategie illustrate nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2022 (e implicitamente da considerare confermate in quello al DEF 2023), contribuiranno al miglioramento dell'accessibilità del servizio ferroviario attraverso misure quali il **potenziamento e la messa in sicurezza della circolazione ferroviaria**, grazie alla prosecuzione del **programma di estensione a tutta la rete dell'utilizzo del più evoluto sistema per il controllo della marcia dei treni (ERTMS)**, la **piena realizzazione**

dei corridoi europei TEN-T, il miglioramento dei collegamenti di ultimo miglio con terminal merci, porti e aeroporti.

In particolare, il beneficio insito nell'implementazione dell'ERTMS in termini di sicurezza, di riduzione dei costi per la manutenzione dell'infrastruttura e di migliore gestione del traffico è per l'intero sistema ferroviario: grazie a esso è possibile seguire, istante per istante, la marcia del treno fornendo al macchinista tutte le indicazioni necessarie alla guida, con l'attivazione della frenatura d'emergenza nel caso in cui non siano rispettati tutti i parametri o la velocità del treno superi quella consentita. Pertanto, apprezziamo l'obiettivo di accelerare l'estensione dell'ERTMS (ad oggi operativo su 780 km di linee prevalentemente AV) all'intera rete e all'intera flotta entro il 2035, con grande anticipo rispetto al termine stabilito a livello europeo (2050), per rendere il sistema ferroviario italiano tra i più avanzati.

Tuttavia, stanno emergendo anche delle criticità nell'attuazione dell'ERTMS, riguardo alle imprese ferroviarie che investire nei necessari adeguamenti tecnologici. L'Italia ha deciso di accelerare l'attuazione di questo importante progetto, ma ciò implicherà anche un'accelerazione di ingenti investimenti delle imprese nell'attrezzaggio di terra e a bordo treni, stimati in circa 900 milioni di euro, a fronte di sostegni pubblici per 300 milioni di euro. Risulta quindi necessario stanziare maggiori risorse per gli adeguamenti tecnologici dei locomotori per una loro attuazione di pari passo con quelli delle linee, altrimenti si potrebbe creare un corto circuito tra standard tecnologici delle reti e dei locomotori, con i secondi che potrebbero non essere in grado di circolare.

Di particolare importanza è la destinazione di risorse, anche se limitate nel CDP 2022-2026, all'integrazione modale, articolate in circa 400 milioni ai programmi pluriennali, 750 milioni agli interventi in esecuzione e circa 340 milioni agli interventi prioritari. A fronte degli ulteriori 1.750 milioni previsti dal 2020 al 2031, **sarebbe stato auspicabile anticiparne l'impiego, per far fronte alla crescente domanda di istradamento ferroviario e aumentare le capacità di offerta** dei servizi resi dal mercato dell'intermodalità.

Riguardo a tale aspetto ribadiamo che la garanzia per una maggiore competitività dell'intermodalità è però raggiungibile integrando gli investimenti sulla rete infrastrutturale agli obiettivi di adeguamento agli standard europei per il trasporto merci sui treni; ci riferiamo nello specifico a:

- una lunghezza del treno di 750 mt (tecnicamente chiamato “modulo linea da 750 mt”);
- una massa del treno da 2000 tonnellate (tecnicamente chiamato “capacità di traino”);
- il trasporto sui treni dei semirimorchi e dei grandi container (tecnicamente chiamato “Sagoma P 400”);
- l’utilizzo di locomotive performanti (tecnicamente “Peso assiale di 22,5 tonnellate).

Un aspetto importante e decisivo è che le parti del CDP riguardanti i punti di cui sopra dovrebbero essere condivisi, nella fase attuativa, con gli operatori di mercato per meglio intercettare le necessità effettive e limitare gli impatti negativi sulla circolazione dovuti allo svolgimento dei cantieri.

In conclusione, vorremmo sottolineare alcuni aspetti del CDP sui quali Confetra richiama l’attenzione della Commissione.

In generale, si rappresenta l’esigenza di **evidenziare nella Parte Investimenti gli interventi dedicati al cargo merci o che migliorano decisamente la relativa capacità di offerta**. È pur vero che diversi investimenti (intermodalità e ultimo/penultimo miglio) sono esplicitamente inquadrabili in questo settore, ma riguardo agli investimenti sulla rete non si riesce a comprendere se e in che misura consentono di sviluppare il cargo ferroviario, in particolare riguardo agli adeguamenti di sagome e pesi.

Un secondo aspetto riguarda l’impatto che l’attuazione degli investimenti avrà sui servizi resi dagli operatori ferroviari. Il tema riguarda **interruzioni delle linee e riduzioni della capacità di servizio della rete**, riguardo le quali il CDP 2022-2026 dovrebbe fornire elementi sulla pianificazione temporale dei cantieri e su possibili percorsi alternativi.

Si ritiene, infine, che i terminal, in quanto parte dell’infrastruttura ferroviaria, dovrebbero rientrare negli asset di RFI al fine di garantire la piena autonomia tra gestore dell’infrastruttura e gestore dei servizi evitando in tal modo il rischio di creare situazioni distorsive del mercato.