

# Ma il destino si giocherà all'Ultimo Miglio

## Il ruolo fondamentale dei raccordi per il servizio ferroviario merci e gli obiettivi di ASSOFERR

Dopo la dismissione degli scali merci e la soppressione del traffico diffuso a carro singolo, rimane da affrontare un terzo tema critico per la ripresa del cargo ferroviario in Italia: la gestione dei raccordi e del cosiddetto Ultimo Miglio.

Il "raccordo" è il tratto di binario (in realtà può trattarsi anche di una infrastruttura che si sviluppa in modo articolato per decine di chilometri) che, diramandosi dai piazzali di arrivo e partenza dei treni merci nelle stazioni, collega alla Rete ferroviaria i punti in cui i carri vengono caricati/scaricati.

È l'elemento più importante e più delicato del sistema, l'interfaccia fra il cliente e l'intero servizio ferroviario. Per questo che, al di là delle dichiarazioni pubbliche e dei documenti programmatici, la reale volontà di sviluppare il trasporto merci su ferro va ricercata nel modo in cui viene affrontata la gestione della funzionalità dei "raccordi".

Infatti secondo Elvi D'Angela, coordinatore del Gruppo di Settore Operatori Ultimo Miglio Ferroviario di ASSOFERR, "il raccordo è da considerarsi il vero generatore del traffico merci per ferrovia". Ma in Italia la gestione dei raccordi è affidata a RFI del Gruppo FS, e il suo modo di trattare con gli utilizzatori nel definire le condizioni di contratto non sembra essere proprio ispirato dall'obiettivo di acquisire nuovo traffico per il settore merci.

Inoltre le normative vigenti in materia non forniscono indirizzi chiari e tali da semplificare i vari passaggi, nella costruzione, manutenzione e gestione operativa degli impianti raccordati, e non tengono conto del fatto che l'esercizio dell'Ultimo Miglio Ferroviario ha caratteristiche che non possono essere equiparate a quelle dell'esercizio in Rete.

D'Angela non esita a definire la situazione italiana come un insieme di "meccanismi di disincentivazione all'utilizzo dei raccordi. Dobbiamo sottostare alle richieste di un canone che è economicamente insostenibile, oltre che impostato su un principio sbagliato. Ai proprietari viene richiesta, per garantire la sopravvivenza del raccordo, una soglia minima di movimentazione di carri, che non tiene in alcun conto le realtà del territorio e della



filiera industriale servita. Inoltre, molto spesso le finestre orarie concesse per l'operatività non concordano affatto con le effettive necessità degli utilizzatori, che a seconda della tipologia (industria, porto, interporto, magazzino logistico), della dimensione e della localizzazione possono avere esigenze diverse".

Mentre per quel che riguarda i terminali di servizio merci di diretta responsabilità di RFI è in corso un processo di cancellazione, al quale abbiamo già più volte fatto riferimento, sulla base di decisioni unilaterali del Gruppo FS, per i raccordi verso i privati gli stessi obiettivi di eliminazione vengono raggiunti spingendo i proprietari alla rinuncia a causa dei costi di gestione troppo alti.

ASSOFERR, quale associazione degli operatori privati del cargo ferroviario, da tempo denuncia questo stato di cose,

e sollecita la Politica a farsi carico del suo ruolo naturale di indirizzo e programmazione, proponendo anche indicazioni concrete, come evidenzia lo stesso D'Angela: "Dovrebbe finalmente essere considerato il costo economico delle esternalità del trasporto su gomma: trasferire traffico su ferrovia significa recuperare queste esternalità e quindi liberare risorse per incentivare la costruzione e manutenzione dei raccordi

(come avviene in molti Paesi più sensibili a questo problema) e per aumentare i sussidi al mantenimento del servizio universale a traffico diffuso nelle regioni meno favorite, senza pesare sul Bilancio dello Stato, ma anzi contribuendo a migliorare la capacità competitiva del sistema Italia. Allo stesso modo si potrebbe anche garantire un più adeguato livello di servizio nei terminali, ad esempio in relazione agli orari di servizio".

E poiché senza l'alimentazione garantita dai raccordi il sistema non può sopravvivere, sarà sulla esistenza, funzionalità operativa e sostenibilità economica della gestione degli impianti dell'Ultimo Miglio che si deciderà davvero il futuro del cargo ferroviario in Italia.

Fulvio Quattrocchio

## Il modello ferroviario elvetico per risanare il traffico diffuso

Il traffico a carri completi è il core business di SBB Cargo e il fondamento dell'intero traffico merci svizzero. Ma anche in Svizzera questa tipologia di traffico presenta alcune situazioni che devono essere affrontate dal punto di vista economico per essere compatibili con l'obiettivo di SBB Cargo di raggiungere il pareggio di Bilancio nel 2013.

Con il traffico a carri completi (TCC) SBB Cargo produce circa il 23% di tutte le prestazioni di trasporto nel traffico merci svizzero. Senza di questo ogni giorno dovrebbero circolare 7000 autocarri da 40 tonnellate in più, con gravi conseguenze dovute agli ulteriori ingorghi ed emissioni di CO2. Inoltre una buona parte dei trasporti si svolge di notte, il che sarebbe impossibile su strada a causa del divieto di circolazione notturna.

A tale scopo SBB Cargo gestisce una rete di circa 500 punti di servizio in tutta la Svizzera (altri raccordi sono presenti sulle reti non SBB, come la BLS ed altre private, ndr). Il 28% dei 500 punti genera oltre il 90% di tutti i carri. "Lì possiamo giocare le carte vincenti della ferrovia, ovvero gestire trasporti raggruppati e regolari su distanze medie e lunghe. In questo modo sgraviamo le strade"



sottolinea Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo. Con il trasporto di merci sulla rete ferroviaria svizzera, SBB Cargo svolge una funzione centrale per l'economia svizzera e per l'intero paese.

La situazione è diversa per i punti con bassissimi volumi di trasporto. Circa la metà di questi è il luogo di partenza o destinazione per solo il 3% dei carri e incide così minimamente sul fatturato e sui volumi. "Dobbiamo risanare i punti di servizio a bassa frequenza - afferma chiaramente Perrin - non ha senso percorrere intere tratte con una locomotiva e uno o due carri".

SBB Cargo intende intervenire, e sta vagliando il risanamento di 155 punti di servizio. "Insieme ai clienti dovranno essere esaminate soluzioni alternative, come l'aumento di prezzi e volumi, il raggruppamento in altri punti, soluzioni combinate rotaia/strada o rinuncia al servizio; 126 dei punti poco utilizzati oggi vengono serviti nell'ambito di soluzioni concordate individualmente coi clienti e possono essere gestiti direttamente con loro. I restanti 29 punti poco frequentati fanno parte della rete di base". Le decisioni sulla rete di servizio sono attese entro la fine del secondo trimestre.