



Lettera aperta alle istituzioni italiane

Lettera aperta alle istituzioni europee

Crisi coronavirus: salvaguardare il trasporto intermodale ferroviario come asset strategico per l'economia

La crisi coronavirus ha pesanti ripercussioni sulle filiere logistiche italiane ed europee. Oggi l'Italia è in prima linea, con restrizioni imposte dal governo in data 8/9.3.2020 che non limitano direttamente il trasporto merci, ma tuttavia hanno effetti notevoli sulla logistica e sull'economia. Proprio in queste ore, inoltre, ulteriori azioni potrebbero essere intraprese per la tutela della salute pubblica in Italia e altri paesi europei.

Particolare attenzione merita proprio la dimensione europea, considerando l'interdipendenza industriale delle aziende del nostro continente e la rapida estensione dell'epidemia in molti Paesi. L'economia italiana è strettamente connessa ai mercati del centro-nord Europa. Se i flussi di merce non funzionano, si rischia il collasso dell'intera economia.

In questo contesto, il trasporto ferroviario, sia intermodale che convenzionale, riveste un ruolo strategico, in quanto movimentata grandi quantità di merce su lunghe distanze, con percorsi fissi e monitorabili, e con un utilizzo del personale limitato e facilmente controllabile dal punto di vista sanitario oltre ad un ben saputo minor impatto ambientale per tonnellata trasportata.

L'intermodalità in cifre

In Italia il volume di merci trasportate su ferrovia ammonta a 97 milioni di tonnellate annue, di cui 60 milioni con la tipologia del trasporto intermodale strada/rotaia. Particolarmente rilevante è la quota internazionale, con 62 milioni di tonnellate in import/export.

La merceologia riguarda sia l'approvvigionamento dei privati (medicinali, carburanti, derrate alimentari) che la produzione industriale (materie prime, semilavorati).

Un sistema sicuro

Il trasporto intermodale ferroviario utilizza la modalità ferroviaria per le lunghe distanze e quella stradale per la distribuzione finale.

Si tratta di un sistema chiuso, facilmente controllabile, tracciabile e regolabile facente perno su un numero limitato di centri intermodali. Sin dall'inizio dell'emergenza coronavirus, i vari attori della catena logistica hanno adottato una serie di misure per tutelare la salute e la sicurezza delle persone coinvolte nei processi produttivi, recependo e spesso anticipando le indicazioni delle autorità.

Oggi le aziende leader del settore logistico stanno trasferendo molte merci su ferrovia per diminuire la mobilità di persone (autisti) attraverso l'Europa. Questo avviene specialmente nel corridoio nord-sud per il traffico da/per l'Italia. Si consideri che sul trasporto ferroviario un equipaggio treno (massimo 2 persone) movimentata 40 semirimorchi, mentre un terminal intermodale che gestisce giornalmente 20 coppie di treni utilizza 60 ferrovieri per muovere merce che altrimenti mobiliterebbe 800 autisti.



Gestione intermodale “contactless”

Le misure adottate dagli attori del trasporto intermodale permettono di essere ottemperanti nei confronti delle nuove norme. Vi è una relativa certezza che le occasioni di contagio siano veramente ridotte al minimo.

Attore	Caratteristiche	Misure adottate
Impresa ferroviaria	Un solo equipaggio di macchinisti movimenta il carico di 40 camion attraverso tutta l'Europa	Dotazione dei macchinisti di dispositivi individuali di protezione sanitaria Disinfezione delle cabine e dei macchinari Gestione “contactless” della turnazione di macchinisti sui lunghi percorsi
Terminal intermodale	Sono ubicati in prossimità dei caselli autostradali Si accede attraverso gate guardianati (spesso gestiti in via informatica) da personale in area protetta (garitta chiusa) L'autista lascia l'unità di carico nelle aree indicate. Spesso ritira un'unità di carico in arrivo ed esce dal terminal L'operatore del terminal interviene con una gru senza entrare in contatto con l'autista; scarica e carica il treno senza avere contatti (salvo i collegamenti radio) con l'ufficio operativo Il treno viene movimentato con squadre di manovra autonome che lo posizionano sui binari operativi; il convoglio viene poi portato sui binari di raccordo e quindi inizia il suo viaggio in linea	Dotazione di personale e clienti (autisti) di dispositivi individuali di protezione sanitaria Riorganizzazione dei processi di check-in/check-out con distanziamento sociale e conversione telematica Largo ricorso a smart working e teleconferencing Riorganizzazione o chiusura di spazi comuni come mense, spogliatoi, sale pausa Regolari interventi di disinfezione Sospensione dei lavori non strettamente necessari svolti da ditte esterne, come lavori d'ampliamento In fase di valutazione: termoscan ad ogni inizio turno su indicazione del medico aziendale
Auto-trasportatori	Gli autisti effettuano la consegna e il ritiro delle unità di carico presso il terminal Effettuano viaggi di first/last mile in un raggio che solitamente non eccede i 50/70 km attorno al terminal, più compatibile con le caratteristiche geografiche e tecniche del trasporto intermodale	Dotazione di dispositivi individuali di protezione sanitaria Costante richiamo al rispetto delle regole igieniche e comportamentali Espletamento delle pratiche amministrative allo sportello in modalità “contactless” Movimentazione stradale all'interno del terminal senza contatto con il personale terminalistico

Trasporto intermodale ferroviario: salvaguardare la logistica ai tempi del coronavirus

Se il trasporto intermodale ferroviario è vitale per l'economia e gli approvvigionamenti, esso va appoggiato e garantito e, ove possibile, potenziato con aiuti e misure specifiche che possono essere sintetizzati come segue:

1. Comunicazione chiara e trasparente a livello istituzionale, evitando allarmismi controproducenti, con forte richiamo al ruolo strategico del trasporto intermodale in questa emergenza sanitaria
2. I terminal intermodali rappresentano l'anello di congiunzione indispensabile per il funzionamento del trasporto intermodale e richiedono un'attenzione particolare così come tutti i servizi su gomma di presa e consegna delle unità di carico (primo ed ultimo miglio)
3. Salvaguardia del trasporto intermodale attraverso interventi e processi coordinati con le Protezioni Civili e le Regioni coinvolte, ma coordinando tali azioni a livello centrale per avere uniformità di procedure d'azione. Sarebbe utile definire, attraverso l'intervento o il presenziamento della Protezione Civile, la funzionalità delle misure di sicurezza e la continuità del lavoro
4. Eventuali blocchi del trasporto ferroviario sarebbero controproducenti dal punto di vista della sanità pubblica e perciò vanno assolutamente evitati



5. I servizi saranno gestiti secondo procedure di sicurezza volte ad evitare i rischi di contagio attraverso il contenimento del numero dei contatti tra le persone e la definizione di specifiche modalità in accordo con le disposizioni sanitarie in vigore senza che ricorrano le condizioni per attivare le prescrizioni della quarantena
6. Digitalizzazione e semplificazione amministrativa, compresa la velocizzazione dei processi di autorizzazione dei corridoi ferroviari doganali
7. Prevedere azioni di sostegno alle aziende operanti nella catena del trasporto usando procedure con sistemi amministrativi collaudati (vedi Marebonus o Ferrobonus), erogati però pro tempore sui nuovi trasporti effettuati in questa fase di emergenza, senza complicati criteri di proporzionalità
8. Prevedere azioni di sostegno per il costo del lavoro nelle aziende che dovessero ridurre l'attività per un calo significativo dei volumi (cassa integrazione in deroga)
9. Differimento dei pagamenti previsti per mancanza liquidità
10. Differimento di un mese per tutti gli adempimenti amministrativi verso la pubblica amministrazione
11. Iper-ammoramento: agevolare gli investimenti e i beni strumentali interconnessi rientranti nel Piano Industria 4.0 con gli aiuti previsti nel piano di iper-ammortamento.

Ricordiamo che il fenomeno coronavirus attualmente risulta particolarmente critico in Italia, ma è in espansione in tutta Europa. Per tutelare l'economia italiana ed europea, è indispensabile agire in maniera veloce, snella, pragmatica. Ogni minaccia porta con se delle opportunità ed è quindi giunto il momento di spingere con determinazione verso un modello di trasporto sostenibile, sicuro e resiliente come quello intermodale.

Noi restiamo a disposizione per superare, insieme, questo momento critico.

A firma di direttori e/o presidenti delle seguenti associazioni:

ANITA - Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici

ASSOFERR - Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali

ASSOLOGISTICA

ASSTRA - Associazione Trasporti

FERCARGO

FERCARGO MANOVRA

FERCARGO ROTABILI

FERCARGO TERMINAL

SOS LOGISTICA - Associazione per la Logistica Sostenibile

UIR - Unione Interporti Riuniti

ESC - European Shippers' Council, Bruxelles

ERFA - European Rail Freight Association, Bruxelles

NEE - Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V, Berlin

UIRR - International Union for Road-Rail Combined Transport, Bruxelles