

MERCINTRENO 2018

MERCINTreng
Forum per il Trasporto Ferroviario delle Merci
2018

10° edizione

LE NUOVE SFIDE
DEL QUADRO
POLITICO-ECONOMICO
MONDIALE E IL FUTURO
DEL TRASPORTO
FERROVIARIO DELLE
MERCI IN ITALIA

martedì 13.11.2018

c/o CNEL - Viale David Lubin, 2 - ROMA

Il futuro del trasporto merci in Italia

Giancarlo Laguzzi
Presidente FerCargo

A

TREND, OBIETTIVI
E CRITICITA' DEL CARGO
FERROVIARIO

B

STANDARD EUROPEI
E OBIETTIVI ISTITUZIONI
PER LO SWICHT

C

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

D

RIFLESSIONI SUI
COSTI – BENEFICI
INFRASTRUTTURALI

Trend

2008 - 2014

- 50 %

FerCargo ha sempre
aumentato i volumi

Quote FerCargo
mercato ferroviario:
65% internazionale
47% nazionale

2015 -16 e 17

+ 10%

**FerCargo + 35% con
forti + anche al sud**

FerCargo ha dimostrato, nel 2008-14, che lo sviluppo è già possibile a condizioni date e, nel 2015 -16 e 17 (con lo sconto pedaggio che anticipa in parte gli effetti degli investimenti), ha dimostrato che è possibile crescere oltre il 12% anno!!!
(Il primo semestre 2018 il settore è sceso dello 0,8% - causa Rastatt, Pioltello, scioperi in Francia...- ma FerCargo è ancora cresciuta del 4%).

A

TREND, OBIETTIVI
E CRITICITA' DEL CARGO
FERROVIARIO

B

STANDARD EUROPEI
E OBIETTIVI ISTITUZIONI
PER LO SWICHT

C

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

D

RIFLESSIONI SUI
COSTI – BENEFICI
INFRASTRUTTURALI

Obiettivi

Dal 12% di
quota modale

Al 30% di quota
modale nel 2030

Ovvero più che raddoppiare i volumi
ferroviari in 12 anni (+ 7% anno)

Per arrivare al 30% servono azioni
e quindi il 7% sarà prima più basso e
dopo più alto... Per l'obiettivo serve il
sostegno di Istituzioni, spedizionieri,
Mto, porti, terminal e **si deve lavorare
con l'autotrasporto (e non contro).**

L'Italia non ha una struttura logistica forte. Le ns industrie spesso hanno venduto franco fabbrica e così i clienti stranieri si sono rivolti ai logistici del loro territorio. Gli stessi porti italiani non hanno un'infrastruttura adatta al ferroviario (Trieste e Spezia sono delle eccezioni).

Investimenti su Rfi, terminal e porti, con incentivi di transizione, sono indispensabili ma non sufficienti se nel frattempo non cresce una logistica intermodale dinamica.

Tutti gli incentivi, camion compresi, devono essere finalizzati all'intermodalità.

A

TREND, OBIETTIVI
E CRITICITA' DEL CARGO
FERROVIARIO

B

STANDARD EUROPEI
E OBIETTIVI ISTITUZIONI
PER LO SWICHT

C

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

D

RIFLESSIONI SUI
COSTI – BENEFICI
INFRASTRUTTURALI

Criticità

**Costi tra i più
alti di Europa**

La rete italiana impone treni più corti e leggeri
che trasportano il 30% di merce in meno

**Porti con pochi
binari (e corti)**

Manovrare molto in banchina e partire con treni
corti ➡ costi unitari merce più alti del camion

**Bassa qualità
internazionale**

I Gestori Rete devono coordinarsi perchè i clienti
chiedono più qualità sull'intera relazione

**Resilienza della
ferrovia merci**

Con Rastatt abbiamo perso molti clienti che
non sono ancora tornati sul treno

A

TREND, OBIETTIVI E
CRITICITA' DEL CARGO
FERROVIARIO

B

STANDARD EUROPEI
E OBIETTIVI ISTITUZIONI
PER LO SWICHT

C

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

D

RIFLESSIONI SUI
COSTI – BENEFICI
INFRASTRUTTURALI

Gli standard preconditione dello swicht ferroviario

Si transita al confine senza fermarsi (come il camion) ➡ + Qualità

Il costo del trasporto diminuisce del 35-40% ➡ + Competitività

Standard europei:

- lunghezza treno di 750 mt;
- Peso trainato di 2.000 ton;
- Profilo P 400 (sagoma che consente di caricare i camion)
- Equipaggio con 1 macchinista

2019

	Oggi			Obiettivo futuro		
	Metri [m]	Ton [t]	Profilo	Metri [m]	Ton [t]	Profilo
NL + B + D	700	2000 1 Loc	P400	750 / 2000 / P400		
CH	750	2000 1 Loc	P400			
Nord I	540-600	1600 1 loc	P380 P380	MI-GE ?		MI-BO ?
Centro I	500-570	1600 1 loc	P360 P380	2000 ?		
Sud I	450-550	1400- 1600 1 Loc	P340 P350			

A

TREND, OBIETTIVI E
CRITICITA' DEL CARGO
FERROVIARIO

B

STANDARD EUROPEI
E OBIETTIVI ISTITUZIONI
PER LO SWICHT

C

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

D

RIFLESSIONI SUI
COSTI – BENEFICI
INFRASTRUTTURALI



Le prime azioni del Governo e del Parlamento

CONTRATTO PER IL GOVERNO DEL CAMBIAMENTO



27. TRASPORTI, INFRASTRUTTURE E TELECOMUNICAZIONI

Senza un'adeguata rete di trasporto ad alta capacità non potremmo mai vedere riconosciuto il nostro naturale ruolo di leader della logistica in Europa e nel Mediterraneo.

È necessario inoltre favorire lo switch intermodale da gomma a ferro nel trasporto merci investendo nel collegamento ferroviario dei porti italiani.

CONTRATTO PER IL GOVERNO DEL CAMBIAMENTO | #9

CAMERA DEI DEPUTATI

Giovedì 25 ottobre 2018

Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni (IX)

Schema di contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 46.

PARERE APPROVATO

SENATO - 8ª COMMISSIONE PERMANENTE - SEDUTA DEL 24/10/2018

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 46

L'8ª Commissione Lavori pubblici, comunicazioni, esaminato lo schema di contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (n. 46),

II. affinché l'Italia sia leader nella logistica e per lo switch modale, RFI, prioritariamente alle grandi infrastrutture, valuti l'adeguamento della rete TEN-T nonché dei collegamenti ai porti ed ai principali terminal terrestri agli standard del treno europeo, aventi le seguenti caratteristiche:

- lunghezza di 740 metri;
- sagoma da 4 metri;
- capacità di traino di 2.000 tonnellate

si richiede inoltre che, per consentire una migliore e attenta lettura degli interventi previsti, i prossimi CdP-I e relativi aggiornamenti abbiano delle schede di dettaglio in cui siano chiariti gli adeguamenti agli standard del "treno europeo" per dare evidenza del soddisfacimento di tali standard e delle ulteriori misure eventualmente da adottare per il loro raggiungimento;

A

TREND, OBIETTIVI E
CRITICITA' DEL CARGO
FERROVIARIO

B

STANDARD EUROPEI
E OBIETTIVI ISTITUZIONI
PER LO SWICHT

C

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

D

RIFLESSIONI SUI
COSTI – BENEFICI
INFRASTRUTTURALI



Le prime azioni del Governo e del Parlamento

**Nel Decreto Genova
(iter ancora in corso)
ci sono risorse per tutti i settori,
ma nulla per la ferrovia!!!**

**...e la ferrovia è stata interrotta
completamente, con danni
importanti.**

**...ed è la migliore modalità
per aiutare i traffici portuali e
per ridurre l'assedio dei
camion vs la città.**

**Primo sì al Decreto Genova, cosa cambia dopo
l'approvazione del testo alla Camera**

5 novembre 2018



A

TREND, OBIETTIVI E
CRITICITA' DEL CARGO
FERROVIARIO

B

STANDARD EUROPEI
E OBIETTIVI ISTITUZIONI
PER LO SWICHT

C

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

D

RIFLESSIONI SUI
COSTI – BENEFICI
INFRASTRUTTURALI

Le altre priorità per lo swicht

Equipaggio con 1 macchinista come in tutti gli altri Paesi europei

Allineamento di altre procedure, es. il trasporto rifiuti, le merci pericolose

I beneficiari dello swicht

Le Imprese della catena logistica, tra cui le ferroviarie, per i volumi

L'industria per la riduzione dei costi logistici e per la competitività

Tutti i cittadini per l'ambiente, i cambiamenti climatici e la sicurezza

A

TREND, OBIETTIVI E
CRITICITA' DEL CARGO
FERROVIARIO

B

STANDARD EUROPEI
E OBIETTIVI ISTITUZIONI
PER LO SWICHT

C

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

D

RIFLESSIONI SUI
COSTI – BENEFICI
INFRASTRUTTURALI

Riflessioni sull'analisi costi-benefici per i grandi investimenti: scenario inerziale e specificità dei corridoi Ten T

Per FerCargo sono prioritari i piccoli investimenti per gli standard europei Ten T che, con una riduzione dei costi fino al 40% e più qualità, consentono all'intermodalità una maggiore competitività rispetto al tutto gomma e quindi di raddoppiare i volumi. **Le grandi opere hanno senso solo in tale scenario che è stato approvato dal Parlamento e che deve essere attuato.**

Quindi:
- **confermati da Rfi gli standard;**
- **integrati i tunnel con gli altri interventi funzionali ai traffici**

Ok ai costi benefici

L'analisi costi benefici deve valutare prima lo scenario logistico senza nessun grande investimento in Italia e con la realizzazione di quelli esteri, via della seta terrestre in primis. Riuscirebbe così l'Italia ad essere leader della logistica in Europa e nel mediterraneo come previsto all'art.27 del Programma del Governo del Cambiamento?

A

TREND, OBIETTIVI E
CRITICITA' DEL CARGO
FERROVIARIO

B

STANDARD EUROPEI
E OBIETTIVI ISTITUZIONI
PER LO SWICHT

C

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

D

RIFLESSIONI SUI
COSTI – BENEFICI
INFRASTRUTTURALI

1

Corridoio
Reno Alpi

Con i valichi CH ultimati il Porto di GE
può crescere senza il «**sistema**» 3^ valico?
(non solo tunnel ma tratta Porto - MI)

2

Corridoio
Scandinavo
Mediterraneo

Se il Tirolo contingenta i camion come
supportiamo l'export? Perchè anche
la A 22 ritiene utile la ferrovia?

3

Corridoio
Mediterraneo

Se il corridoio si spostasse in Francia e
Germania (a nord) per i ns Porti e per la ns
Industria esportatrice sarebbe meglio?

Ambiente e clima

Il tema è un obiettivo
del citato Contratto, ma
i treni non sono quindi
la soluzione anziché
il problema? **E il clima
è un'emergenza**

Benchmarking

La CH ha investito
22 miliardi per le sue
gallerie di valico. Quale
**Quale metodo avranno
usato visto che con i
soldi ci sanno fare?**

A

**TREND, OBIETTIVI E
CRITICITA' DEL CARGO
FERROVIARIO**

B

**STANDARD EUROPEI
E OBIETTIVI ISTITUZIONI
PER LO SWICHT**

C

**ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT**

D

**RIFLESSIONI SUI
COSTI – BENEFICI
INFRASTRUTTURALI**

**L'Egitto e la
Svizzera hanno
eliminato
le «strozzature»
ferroviaria e
Marittima ed
oggi siamo ancor
più al centro del
mediterraneo**



**Riusciremo a
capitalizzare
i due « omaggi »
ed a diventare
leader logistici
in Europa e nel
Mediterraneo?**

Grazie per l'invito e l'attenzione