







Il futuro del trasporto merci in Italia

Giancarlo Laguzzi Presidente FerCargo





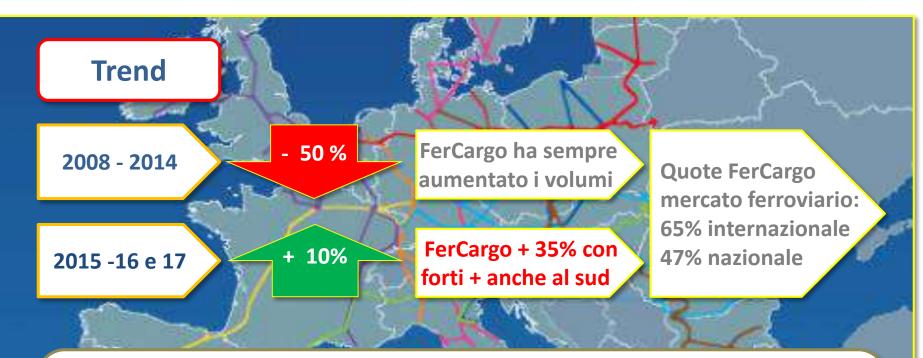
TREND, OBIETTIVI
E CRITICITA' DEL CARGO

FERROVIARIO

STANDARD EUROPEI E OBIETTIVI ISTITUZIONI PER LO SWICHT

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

RIFLESSIONI SUI COSTI – BENEFICI INFRASTRUTTURALI



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

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

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.

STANDARD EUROPEI E OBIETTIVI ISTITUZIONI PER LO SWICHT

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

RIFLESSIONI SUI COSTI – BENEFICI INFRASTRUTTURALI

Criticità

Costi tra i più alti di Europa

Porti con pochi binari (e corti)

Bassa qualità internazionale

Resilienza della ferrovia merci

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

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

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

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

В

STANDARD EUROPEI
E OBIETTIVI ISTITUZIONI
PER LO SWICHT

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

RIFLESSIONI SUI COSTI – BENEFICI INFRASTRUTTURALI

Gli standard precondizione dello swicht ferroviario

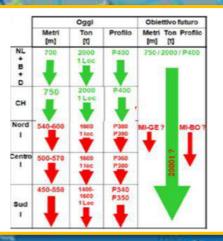
Si transita al confine senza fermarsi (come il camion) \Box + Qualità

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





A

TREND, OBIETTIVI E CRITICITA' DEL CARGO FERROVIARIO В

STANDARD EUROPEI E OBIETTIVI ISTITUZIONI PER LO SWICHT ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

RIFLESSIONI SUI COSTI – BENEFICI

INFRASTRUTTURALI



Le prime azioni del Governo e del Parlamento

CONTRATTO PER IL GOVERNO DEL CAMBIAMENTO





27. TRASPORTI, INFRASTRUTTURE E TELECOMU-NICAZIONI

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 | 49

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'8'-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 swicht 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;

В

STANDARD EUROPEI
E OBIETTIVI ISTITUZIONI
PER LO SWICHT

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

RIFLESSIONI SUI COSTI – BENEFICI INFRASTRUTTURALI



Le prime azioni del Governo e del Parlamento

Nel Decreto Genova
(<u>iter ancora in corso</u>)
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

TREND, OBIETTIVI E
CRITICITA' DEL CARGO

FERROVIARIO

STANDARD EUROPEI E OBIETTIVI ISTITUZIONI PER LO SWICHT

ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

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

STANDARD EUROPEI
E OBIETTIVI ISTITUZIONI
PER LO SWICHT

ALTRE PRIORITA' E BENEFICIARI DELLO SWICHT 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?

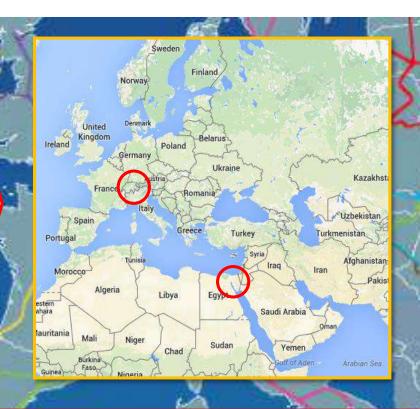
STANDARD EUROPEI TREND, OBIETTIVI E **ALTRE PRIORITA'** RIFLESSIONI SUI CRITICITA' DEL CARGO E OBIETTIVI ISTITUZIONI BENEFICIARI COSTI - BENEFICI PER LO SWICHT DELLO SWICHT **INFRASTRUTTURALI FERROVIARIO** Ambiente e clima Con i valichi CH ultimati il Porto di GE Corridoio Il tema è un obiettivo può crescere senza il «sistema» 3^ valico? Reno Alpi del citato Contratto, ma (non solo tunnel ma tratta Porto - MI) i treni non sono quindi la soluzione anziché il problema? E il clima Corridoio Se il Tirolo contingenta i camion come è un'emergenza **Scandinavo** supportiamo l'export? Perchè anche **Benchmarking** Mediterraneo la A 22 ritiene utile la ferrovia? La CH ha investito 22 miliardi per le sue gallerie di valico. Quale Se il corridoio si spostasse in Francia e Quale metodo avranno Corridoio Germania (a nord) per i ns Porti e per la ns usato visto che con i Mediterraneo Industria esportatrice sarebbe meglio? soldi ci sanno fare?

В

STANDARD EUROPEI E OBIETTIVI ISTITUZIONI PER LO SWICHT ALTRE PRIORITA'
E BENEFICIARI
DELLO SWICHT

RIFLESSIONI SUI COSTI – BENEFICI INFRASTRUTTURALI

L'Egitto e la
Svizzera hanno
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