



**Sezione di Verona Sezione di Venezia**

# **I treni merci lungo i corridoi europei: prospettive 2030**

**Luci ed ombre dei corridoi europei per lo sviluppo del traffico internazionale intermodale**

**Giancarlo Laguzzi - Presidente FerCargo**

Verona, 17 novembre 2017



**A**

DAL CROLLO  
ALLA CRESCITA DEL  
FERROVIARIO

**B**

LUCI E OMBRE  
PER LO SVILUPPO

**C**

LE TRE AREE SU  
CUI LAVORARE

**D**

UNA PRIORITA'  
PER OGNI AREA

La Svizzera e l'Egitto hanno eliminato le "strozzature,, marittima e ferroviaria ed ora per l'Italia ( al centro dei corridoi Nord-Sud integrati con i flussi marittimi ) si presenta una grande opportunità per importanti incrementi dell'intermodalità:



dal Far East per i ns Porti

dai ns Porti e dalle ns  
Industrie per i mercati del  
centro Europa

**E' un'opportunità da non perdere anche perchè i porti hanno necessità per il loro sviluppo di servizi ferroviari efficienti**

A

DAL CROLLO  
ALLA CRESCITA DEL  
FERROVIARIO

B

LUCI E OMBRE  
PER LO SVILUPPO

C

LE TRE AREE SU  
CUI LAVORARE

D

UNA PRIORITA'  
PER OGNI AREA



**La strategia** è definita dalla CE con la liberalizzazione, l'interoperabilità e le reti Ten T.



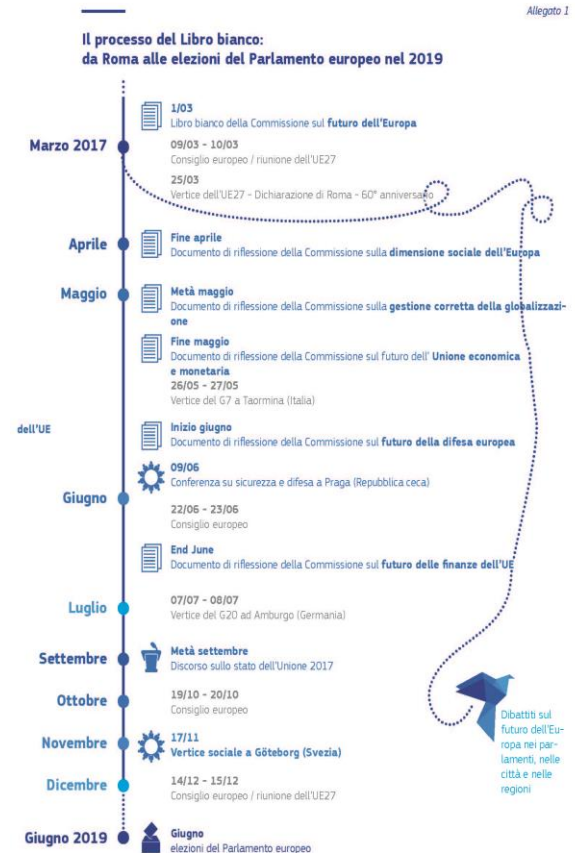
**Gli obiettivi** sono indicati dalla CE nel Libro Bianco le cui prossime tappe sono a fianco.



Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ne ha **implementato l'attuazione** con:

- importanti riforme (in primis Porti);
- nuove procedure doganali (pre clearing e fast corridor);
- con la cura del ferro a standard Europei delle reti Ten T.

**recuperando un gap maturato in anni di inerzia.**



**A**

DAL CROLLO  
ALLA CRESCITA DEL  
FERROVIARIO

**B**

LUCI E OMBRE  
PER LO SVILUPPO

**C**

LE TRE AREE SU  
CUI LAVORARE

**D**

UNA PRIORITA'  
PER OGNI AREA



**Allineamento Standard Europei Rete Ten T:**  
Investimenti per treni più lunghi (750 mt),  
più pesanti ( 2000 t.) che trasportano trailer  
e container high cube ( sagoma da 4 mt. )  
= - 15/20% costo unitario merce trasportata;



**Sconto pedaggio** che anticipa in parte gli  
effetti degli investimenti;



**Ferrobonus e Marebonus** per il cambio modale degli operatori logistici.



Crescita FerCargo

**+ 10%** FerCargo 2015 vs 2014

+ 2% Ferrovia 2015 vs 2014

**+ 20%** FerCargo 2016 vs 2015

+ 6% Ferrovia 2016 vs 2015

Confermato il trend di crescita nel 2017

A

DAL CROLLO  
ALLA CRESCITA DEL  
FERROVIARIO

B

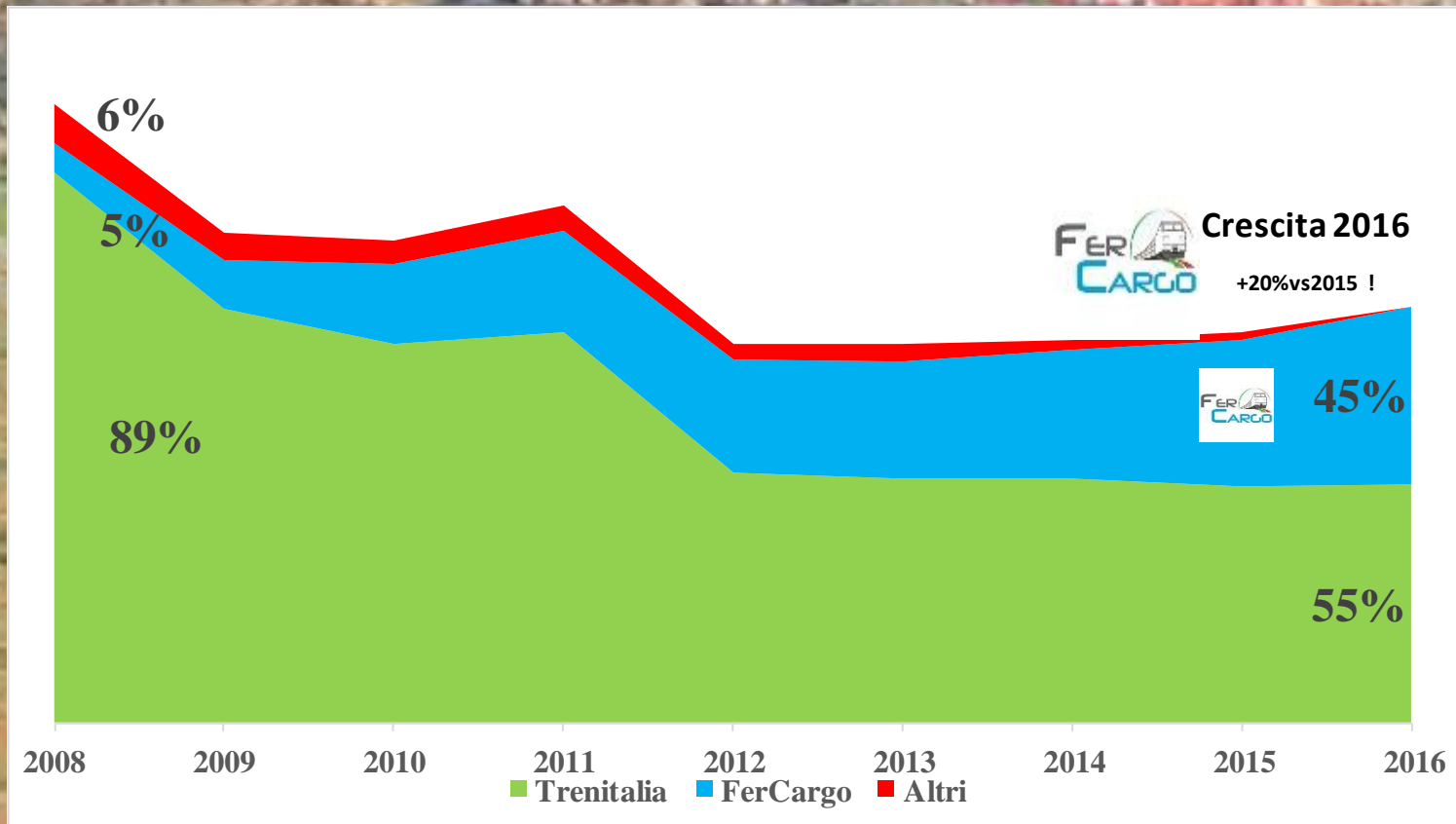
LUCI E OMBRE  
PER LO SVILUPPO

C

LE TRE AREE SU  
CUI LAVORARE

D

UNA PRIORITA'  
PER OGNI AREA



**A**

DAL CROLLO  
ALLA CRESCITA DEL  
FERROVIARIO

**B**

LUCI E OMBRE  
PER LO SVILUPPO

**C**

LE TRE AREE SU  
CUI LAVORARE

**D**

UNA PRIORITA'  
PER OGNI AREA

Il successo della cura del ferro è stata possibile **solo grazie alle Imprese di FerCargo**, uniche ad avere aumentato i volumi e le quote di mercato del ferro

**45%** di quota traffico nazionale  
**62%** di quota traffico internazionale



?

Riusciremo a sfruttare l'incremento di traffico possibile sui valichi a partire dal 2020 su Chiasso con l'apertura della galleria delle Ceneri?

**Da 115 treni merci attuali a 260 treni merci !!! Oltre il doppio di oggi !!!**

... ed a seguire gli ulteriori incrementi resi possibili dalle nuove gallerie di genova del terzo valico (2022), del Brennero (2026) e di Modane (2026).



A

DAL CROLLO  
ALLA CRESCITA DEL  
FERROVIARIO

B

LUCI E OMBRE  
PER LO SVILUPPO

C

LE TRE AREE SU  
CUI LAVORARE

D

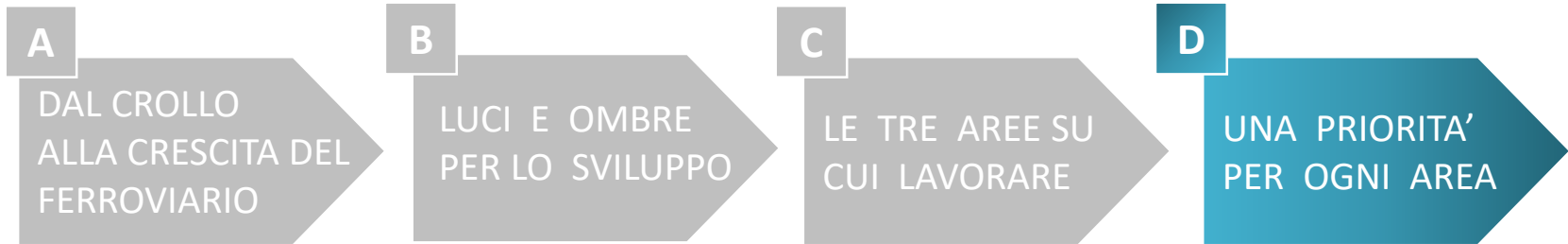
UNA PRIORITA'  
PER OGNI AREA

COMPLETAMENTO  
ALLINEAMENTO AGLI  
STANDARD  
DELLE FERROVIE  
EUROPEE

CRITICITA' DELLA  
FILIERA DEL  
TRASPORTO  
INTERMODALE

COERENZA  
DEGLI INCENTIVI  
CON LA CRESCITA  
DEL TRAFFICO E GLI  
INVESTIMENTI





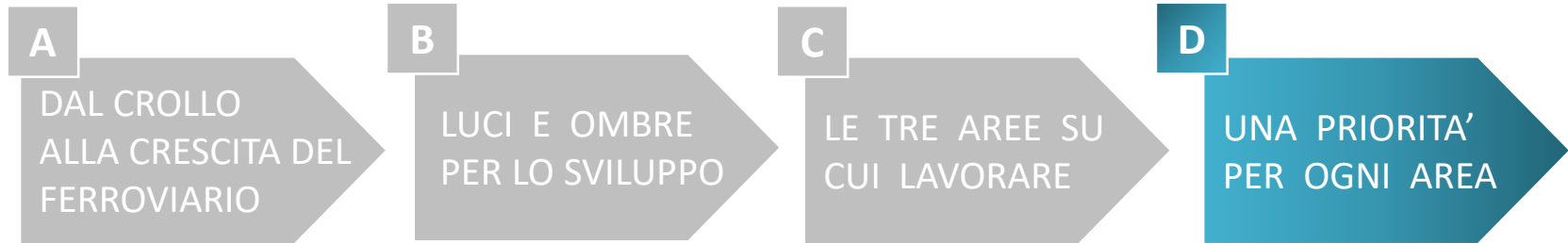
In generale le azioni sono quelle previste dal Quarto Pacchetto UE (+ liberalizzazione e regole per uno spazio unico Europeo) ma la priorità in questa area è eliminare la più grande differenza che ci separa da tutta l'Europa: adottare anche in Italia l'equipaggio ad agente solo.




**Nel 2020 sarà attivo il segnalamento unico europeo** per i corridoi e le principali linee afferenti ed anche i macchinisti potranno transitare al confine con la patente Europea rilasciata da ERA, anche se appartenenti ad una Impresa Ferroviaria con sede legale in un altro Stato. Essendoci il macchinista solo in tutta Europa gli altri verranno in Italia con un solo macchinista mentre noi andremo all'estero con due.

**Le ns Imprese non possono essere penalizzate rispetto a quelle di altri Paesi così come i ns Porti e le ns Industrie non possono perdere ulteriore competitività con il Nord Europa.**



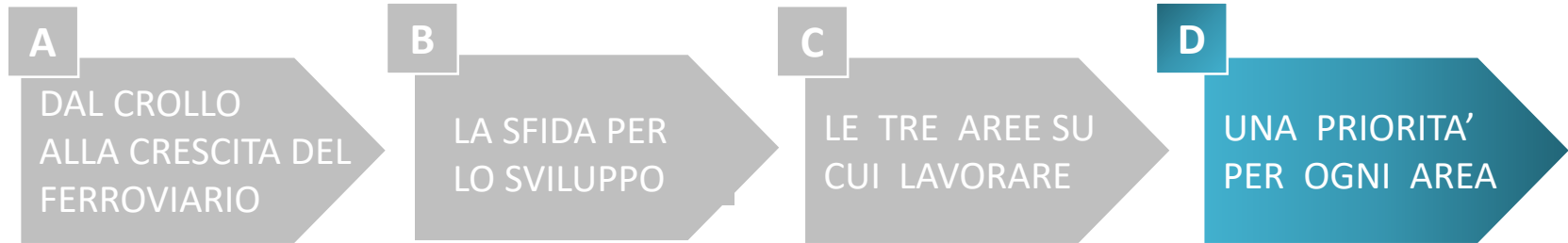


 E poi perchè un treno, che in caso di malore del conducente si arresta in sicurezza sul binario, deve averne due ed invece il camion che, non più controllato, sbanda e continua una pericolosa corsa, solo uno? Idem I bus. Il treno con un solo conducente garantisce la sicurezza propria e dei terzi mentre il camion no...**ed aiuta anche l'ambiente!!!** Per il ferroviario questa è una penalizzazione modale che ne limita la crescita, essendo il suo valore economico **> 10% del costo treno, con riflessi negativi anche sull'inquinamento.**



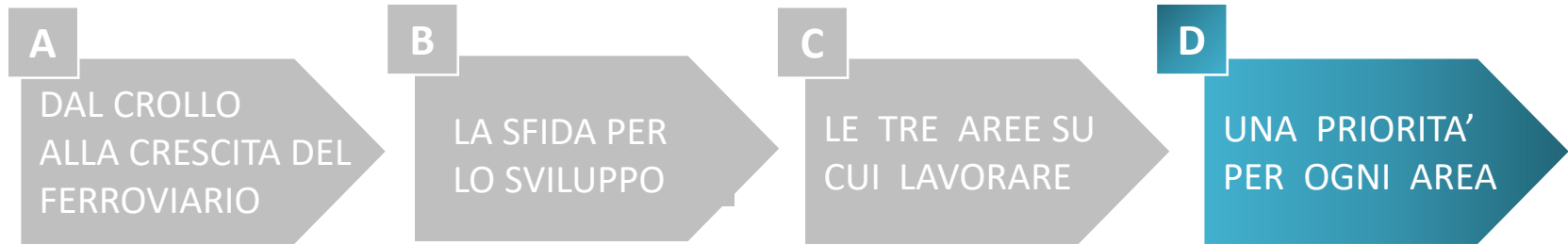
## **ATTENZIONE**

**Il minore costo non diventa guadagno per la ferrovia, ma per il mercato. In un sistema liberalizzato la competizione diminuisce il prezzo e quindi è primario interesse delle Associazioni Logistiche ed Ambientaliste chiedere il macchinista solo insieme alle imprese ferroviarie.**



Le azioni devono incentivare gli operatori ad orientarsi all'intermodalità ( fiscalità ed ammortamenti agevolati per l'acquisto dei semirimorchi, di gru di sollevamento ...) ma la priorità in quest'area è potenziare i terminal con binari lunghi 750 metri e con una manovra più efficiente

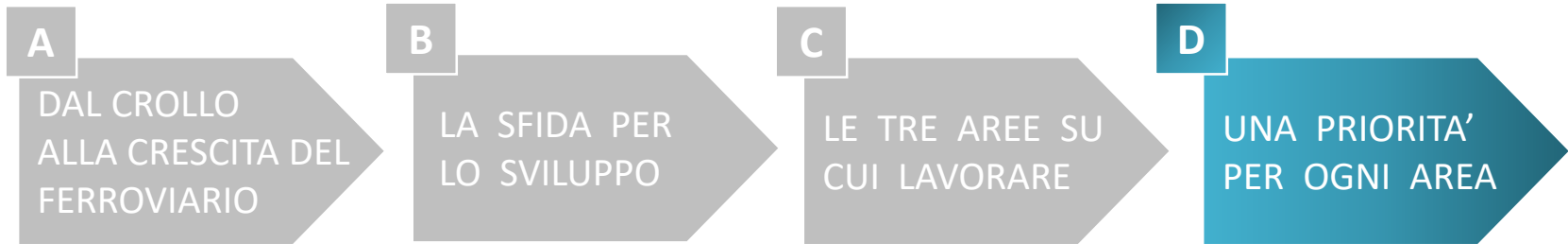
- **I terminal, se non potenziati, limiteranno lo sviluppo:** bene il raddoppio dell'hub di Melzo del Gruppo Contship, il potenziamento dell' Interporto di Padova, i progetti Mercitalia-Hupac di Milano, Brescia e Piacenza, ma non saranno sufficienti. Nel 2020 la nuova galleria delle Ceneri completerà il sistema svizzero 'TransAlp' e consentirà l'incremento di capacità ed anche il trasporto di semirimorchi che «rubano» spazio perché non impilabili.
- Servono investimenti mirati che riducono i movimenti di manovra e quindi i costi dell'ultimo miglio ( prolungamenti binari elettrificati, ... ) : la manovra costa dal **10 al 30%** del costo di un treno da terminal a terminal.



Con riferimento al Corridoio del Brennero si fa presente che il progetto deve affrontare l'intero sistema ed in particolare i nodi strategici posti lungo il corridoio.

Quindi il Quadrante Europa deve adeguare la sua capacità ferro-terminalistica agli standard europei della linea ed il progetto RFI- ZAI pianificato e condiviso ( marzo 2017 ) va in tale direzione

- **Nuovi binari di arrivo e partenza da 750 m. e nuovi binari di appoggio alle attività di terminalizzazione da 1 km;**
- **Nuovi piazzali e impianti di handling con binari di scarico e carico da 750 m. utili ( sotto gru );**
- **Aree di adduzione ai terminal collegati con le maggiori dorsali stradali e con caselli autostradali ad uso esclusivo delle aree terminalistiche dell'Interporto.**
- **Nuovo modello di gestione delle attività ferro – terminalistiche che identifichi un processo integrato con livelli di servizio e KPI condivisi con il mercato ( IF - MTO), valorizzando tutte le migliorie già utilizzate che hanno consentito (anni 2016-17 ) di lavorare 33.500 treni di cui il 90 % di combinato internazionale.**



Anche in quest'area le azioni sono molte e partono dalla constatazione dell'effetto positivo dei recenti incentivi che anticipano gli effetti degli investimenti. Qui la priorità è incrementare le risorse dello sconto pedaggio e della formazione macchinisti .

- **Lo sconto pedaggio sta riducendosi unitariamente perché il volume dei treni aumenta ed essendo lo stanziamento sempre lo stesso l'efficacia vs sviluppo si affievolisce. Idem per la formazione dei nuovi macchinisti di cui stanno aumentando le assunzioni.**
- **Recuperando le risorse, come fatto nell'ultima 'Manovrina' per il ferrobonus, il valore unitario viene rispettato e quindi l'efficacia si mantiene.**

A

DAL CROLLO  
ALLA CRESCITA DEL  
FERROVIARIO

B

LUCI E OMBRE  
PER LO SVILUPPO

C

LE TRE AREE SU  
CUI LAVORARE

D

UNA PRIORITA'  
PER OGNI AREA

**Grazie per l'invito e  
per l'attenzione**