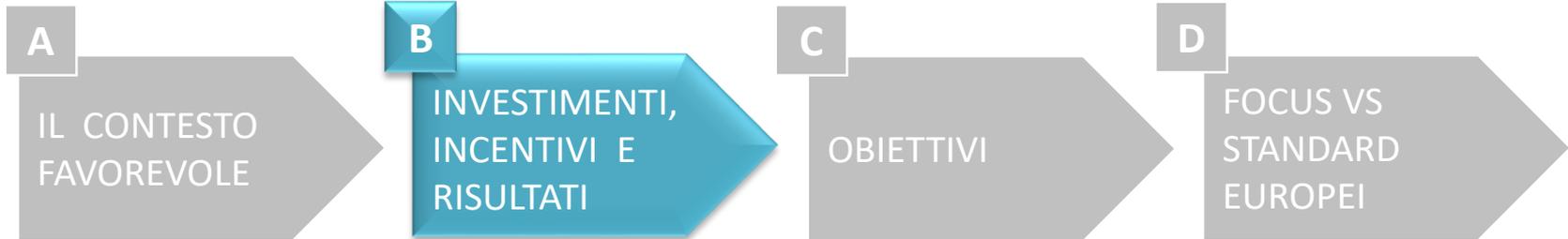




Giancarlo Laguzzi - Presidente





- 
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.



Settore ferroviario merci tutto

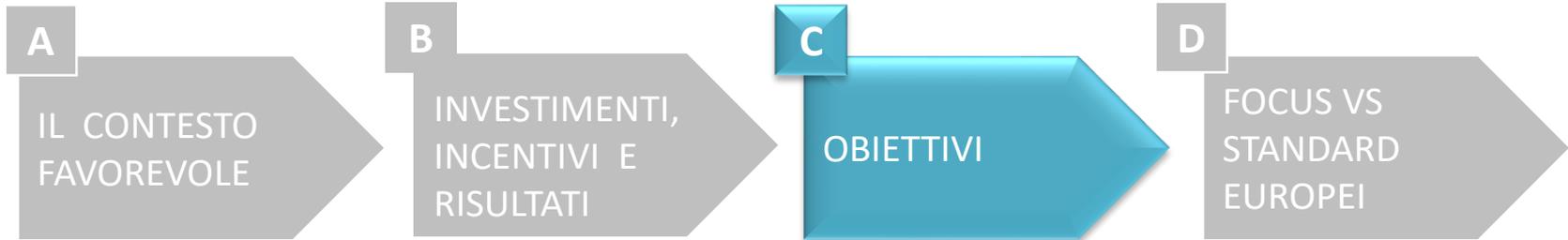
Crescita triennio
2015-16-17

> 10% >> crescita Pil

Imprese Associate a FerCargo

Crescita triennio
2015-16-17

> 35 %



Il successo della cura del ferro è stata possibile **solo grazie alle Imprese di FerCargo**, che con il loro incremento del **35%** hanno raggiunto importanti quote del mercato ferroviario cargo:

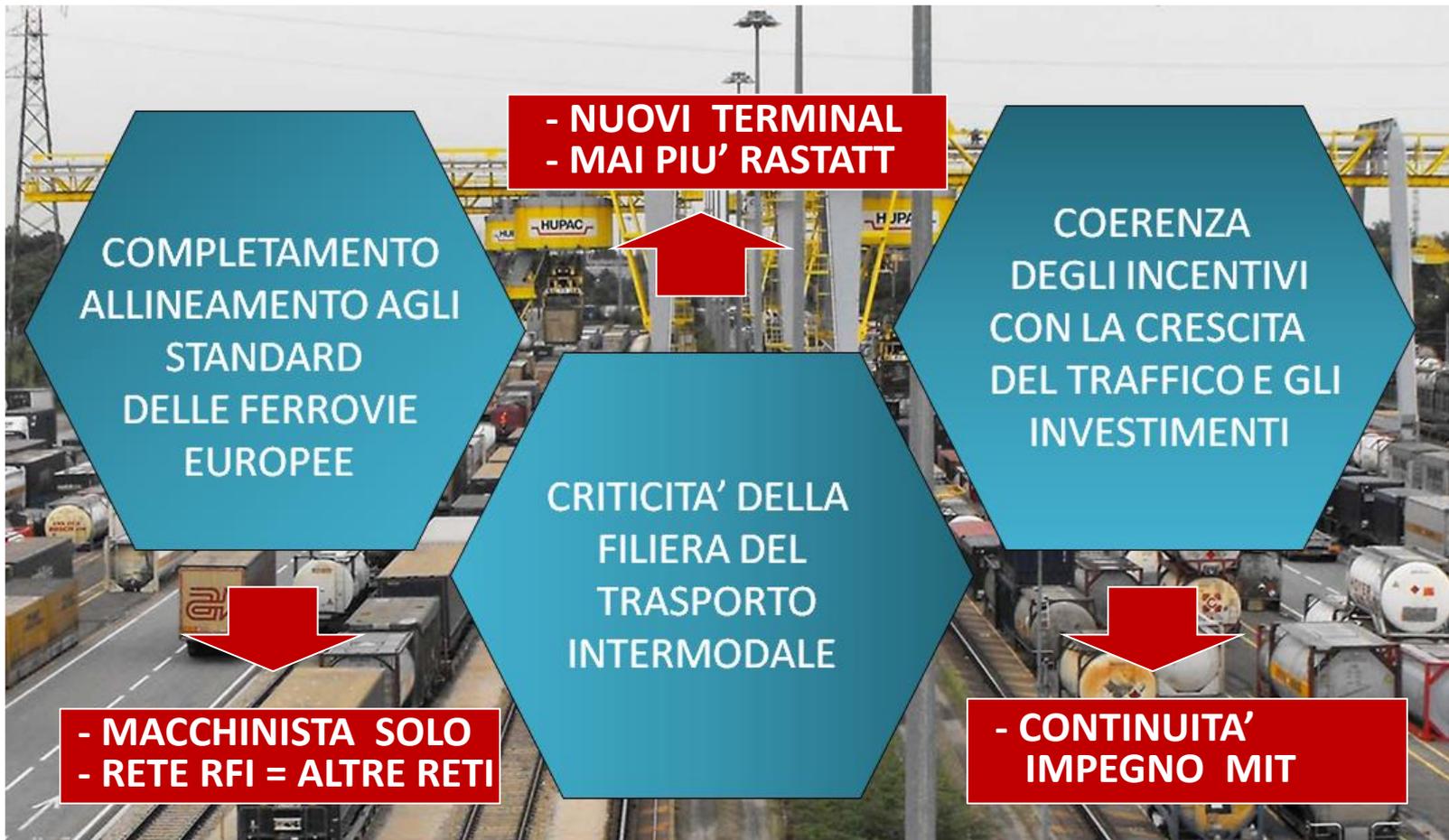
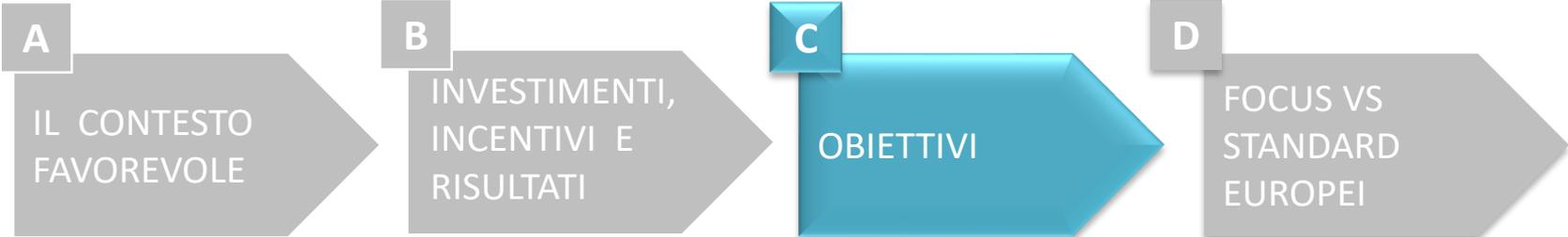
- 45%** di quota traffico nazionale
- 65%** di quota traffico internazionale

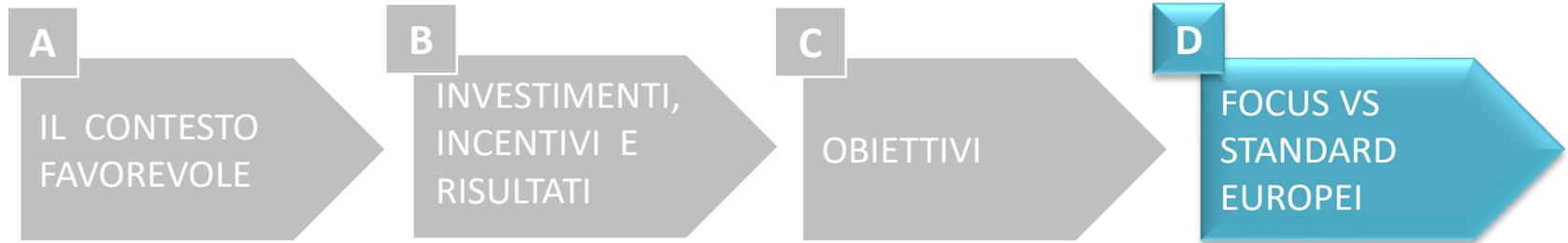


Riusciremo a sfruttare l'incremento di traffico possibile sui valichi a partire dal 2020 su Chiasso con l'apertura della galleria delle Ceneri?

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).

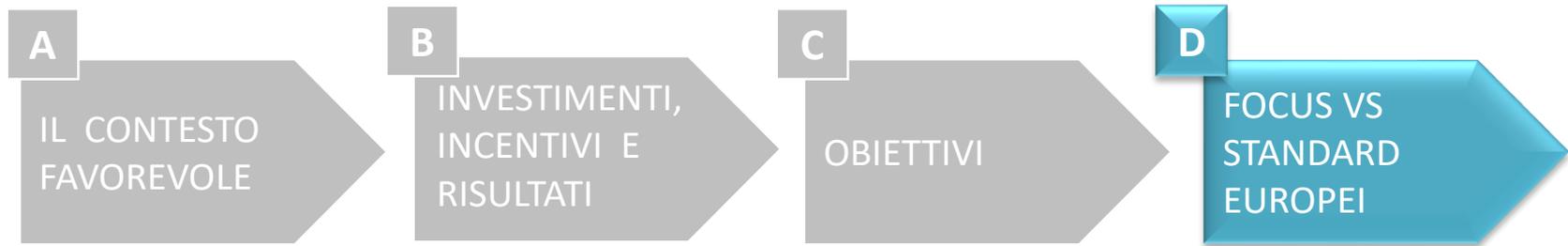




Il doppio Macchinista

Il doppio agente non è più necessario per la sicurezza della circolazione perché il treno si arresta immediatamente in caso di malore del macchinista (come confermato da Ansf e Digifema). Alcune Procure ritengono però che il tempo di intervento in caso di malore per il soccorso sanitario sia troppo elevato (35-40' per le gallerie più lunghe e con l'allarme del malore immediato), per altre Procure invece tutto è ok.

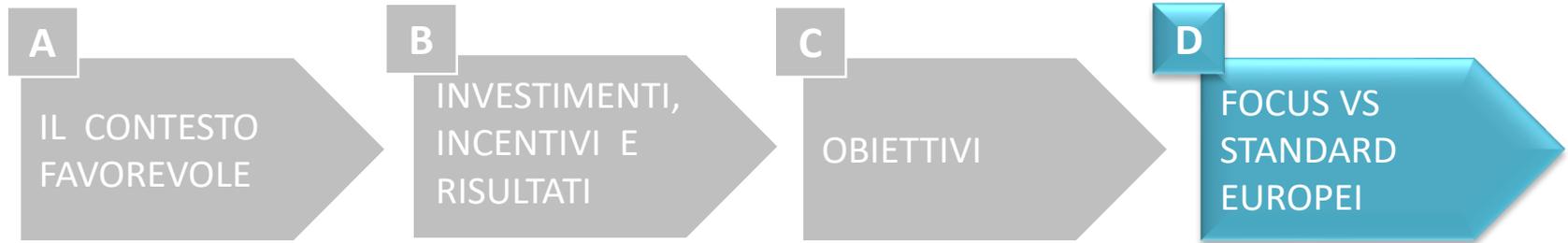
Essendo le situazioni più sfavorevoli in Europa (es. galleria del Gottardo di 57 km) ed essendo vigente per il soccorso in Europa la «golden hour» prescrivere tale limite anche in Italia. Peraltro l'autista di un camion o di un bus in caso di malore rischia subito la vita, non avendo le rotaie che lo mantengono in carreggiata e la tecnologia che arresta il veicolo . Ma non solo, se il fatto accade a qualsiasi lavoratore in un territorio/strada poco frequentata (camion compreso) il soccorso parte anche dopo ore perché l'allarme del malore non è automatico come per il treno...ma veramente il treno è amato dalla collettività?



Gli investimenti Rfi (Piano Commerciale)

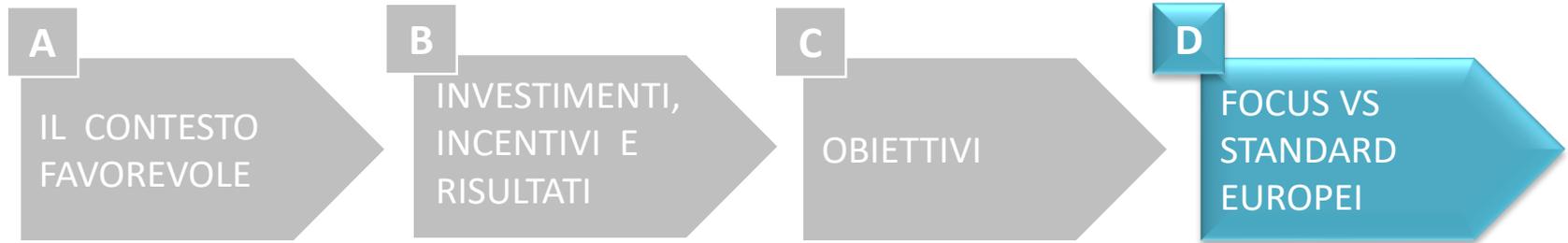
Dobbiamo premettere che il Piano Commerciale è un passo avanti sia per il metodo che per il merito ma ci sono ancora almeno tre importanti criticità:

1. Gli adeguamenti agli Standard Europei delle reti Ten T devono essere tutti inseriti **comprese le 2.000 ton di traino** ed i relativi adeguamenti alle Sse (avere i 750 mt di lunghezza treno e non le 2.000 ton non ha senso).
2. I binari di arrivo e partenza sono adeguati a 750 mt solo nei terminal pubblici ed in nessuno privato (ad eccezione di Fossanova e Rivalta Scrivia) anche se già oggi hanno volumi di oltre 10 volte superiori di parecchi pubblici.
3. Il Corridoio Rotterdam - Genova avrà nel terzo valico **l'unica tratta con due locomotive per i treni da 2.000 ton.** (però la scelta è di oltre 10 anni fa) senza l'adeguamento **a 750 mt per il terminal di Voltri** (produzione attuale di oltre 12 coppie giorno) **e con il collo di bottiglia a Pavia** non essendo previsto nessun intervento tecnologico adeguato (e queste sono scelte di oggi).



I Gestori delle reti nel quotidiano

1. E' un tema su cui le criticità sono veramente tante perché l'uniformità europea si è fermata alla pianificazione delle tracce e per la gestione, mentre per la gestione ordinaria, ad esempio il coordinamento interruzioni per corridoi, siamo ancora ai titoli.
2. Rfi è poi un campione nel continuare a gestire le merci con priorità inferiore ai passeggeri e ciò nonostante il Pir stabilisca le priorità per fasce orarie. Ecco due recenti esempi:
 - dopo lo svio di Pioltello sui due binari della linea veloce (ma a 3 Kv e con segnali luminosi da rete tradizionale) non è passato un treno merci per tutte le due settimane e nemmeno di notte in assenze di frecce e pendolari.
 - con il «Buriam» sono stati cancellati tutti i treni merci in tutta Italia, Sicilia compresa (provvedimento poi ritirato per ovvi motivi) mentre sulle linee AV un fenomeno meteorologico molto curioso evitava il gelicidio. Nelle **altre reti europee Slovena, Austriaca, Svizzera, Francese e Tedesca nessuna soppressione** (compresa quella della Provincia di Bolzano / Sad)



Riflessione conclusiva

Per cogliere il potenziale incremento di produzione che le nuove infrastrutture permetteranno sono indispensabili **molti nuovi clienti dell'intermodalità** che chiederanno rispetto al tutto camion:

- + qualità
- + affidabilità
- costi ad unità di merce



FerCargo in questi anni ha dimostrato che è possibile, ed il mercato ha risposto bene, ma siamo i primi ad essere consapevoli che serve un cambio di passo e, per fare meglio ma anche per essere credibili, incominciamo diventando almeno più uguali ai ferrovieri di oltralpe (e non ancora più diversi !).

A

IL CONTESTO
FAVOREVOLE

B

INVESTIMENTI,
INCENTIVI E
RISULTATI

C

OBIETTIVI

D

FOCUS VS
STANDARD
EUROPEI



GRAZIE DELL'INVITO
E DELL'ATTENZIONE