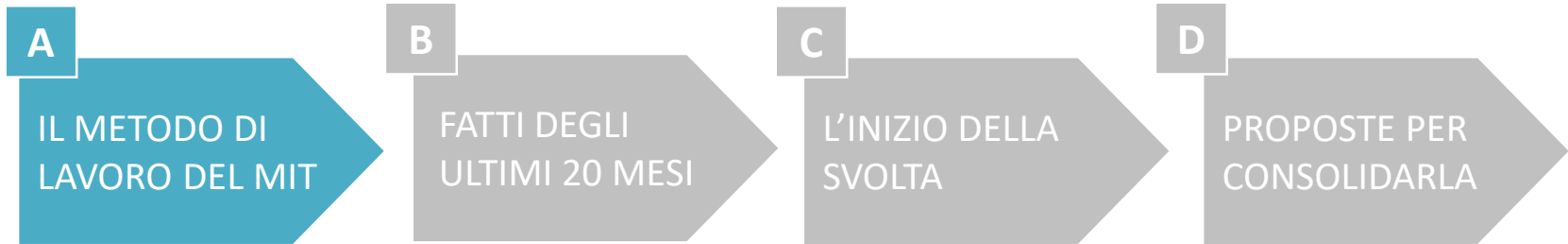




I PRIMI EFFETTI DELLA 'CURA DEL FERRO' INIZIO DI UNA SVOLTA

Relazione Introduttiva

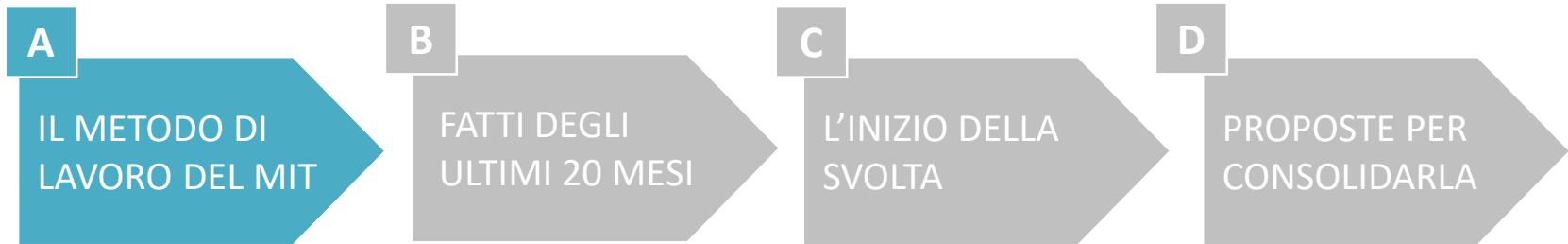
Giancarlo Laguzzi - Presidente FerCargo



La Nuova Struttura Tecnica di Missione - Coordinata dal Prof E. Cascetta - e tutte le Direzioni Generali hanno lavorato sull'intero sistema della logistica (insieme a tutte le Associazioni in Gruppi di lavoro) individuando specifiche cure che hanno creato i presupposti per l'efficacia della 'Cura del Ferro'.



Projet rewiew sui grandi progetti per rimodularli e recuperare le risorse per gli investimenti utili (che rendono più utili anche i grandi valichi ferroviari)



Investimenti per treni più lunghi e più pesanti che trasportano trailer e container high cube conformi agli standard delle reti Ten T (= - 15 / 20% costo unitario merce trasportata) e sconto pedaggio che ne anticipa in parte gli effetti.

Riforma della portualità, con nuova governance e change management (Presidenti, Comitati Esecutivi e Organismi di Partenariato)

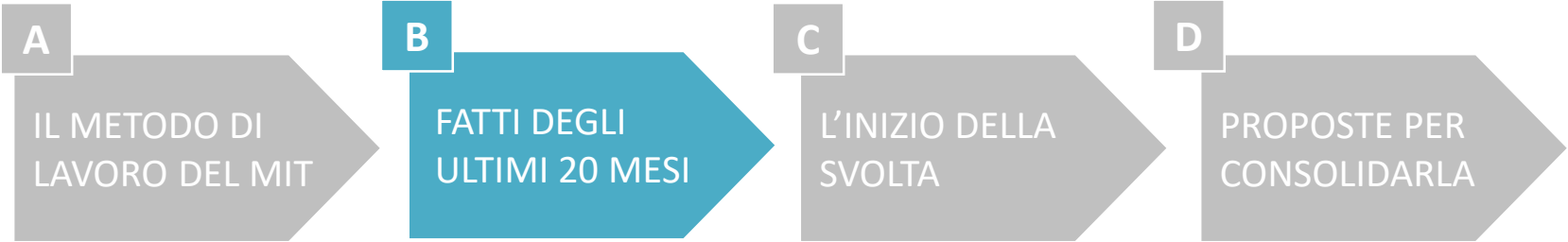


Autorità di Sistema Portuale

Pre clearing e fast corridor doganali per ridurre la sosta dei container nei porti. (nell'indice internazionale siamo passati dal fondo alla testa della classifica)



Ferrobonus e Marebonus per il cambio modale degli operatori logistici.



Ottobre 2015

Anita, Assologistica, Asstra, Conftrasporto, FerCargo, Sos Log e Trenitalia scrivono collegialmente al Sig. Ministro ritenendo prioritario il sostegno al cargo ferroviario. I ferrovieri di Asstra, FerCargo e Trenitalia hanno percepito, per la prima volta, che la Logistica Italiana aveva bisogno del treno e ci credeva. L'incremento del 2016, che vedremo dopo, ha confermato questo con i fatti perchè i consolidatori della merce e l'autotrasporto sono i veri protagonisti, più dei ferrovieri. Ma non solo: anche i terminal, inoltre, ci hanno aiutato e per questo oggi presentiamo un esempio terrestre ed uno marittimo.



Spett.le Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
c.a. On. Ministro Graziano Delrio
Piazza di Porta Pia, 1
00198 Roma RM

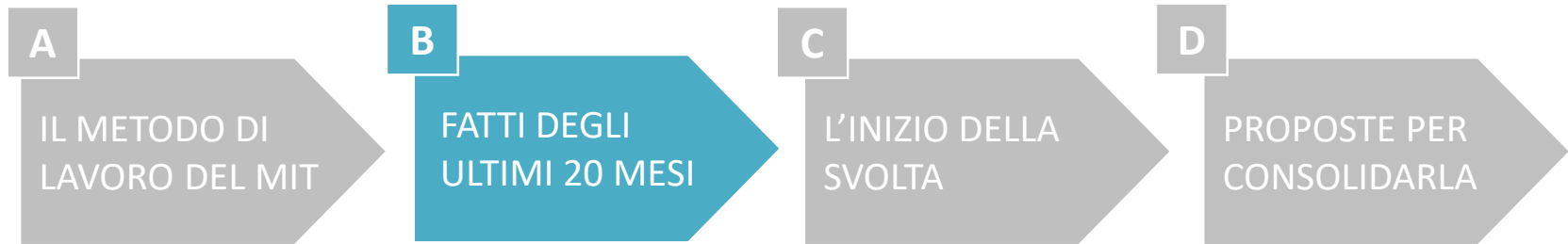
Egr. On.le Ministro,

Le scriventi Associazioni desiderano portare collegialmente alla Sua attenzione il tema del trasporto ferroviario merci nel nostro Paese che, come noto, continua a costituire una rilevante criticità nel più ampio contesto della complessiva filiera logistica.....

Nel ringraziarLa per l'attenzione si inviano i migliori saluti.

Roma, 20 ottobre 2015

ANITA 	ASSOLOGISTICA 	ASSTRA 	CONFTRASPORTO 
FERCARGO 	SOS LOG 	TRENITALIA 	



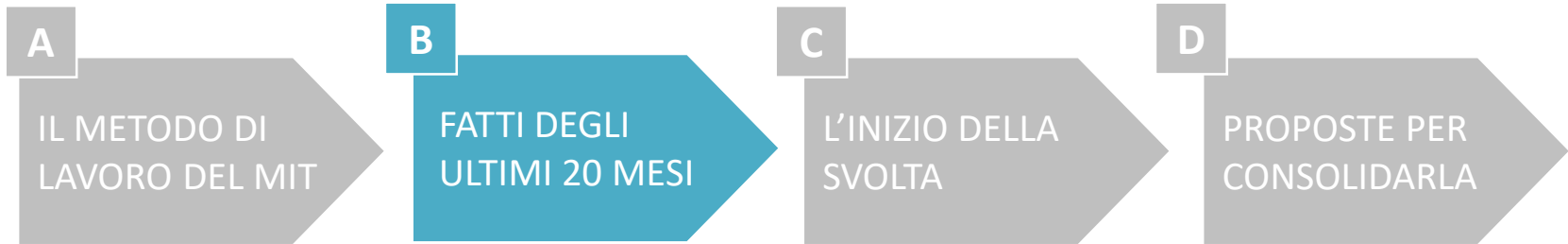
Novembre 2015

Solo due settimane dopo la PWC consegna alla Direzione Generale Trasporto Ferroviario l'analisi a supporto della risposta alle Autorità Europee che anche per lo sconto pedaggio, così come per il Ferrobonus e Marebonus, avevano richiesto una integrazione: le approvazioni sono poi arrivate a novembre e dicembre dell'anno successivo.



Febbraio 2016

La Nuova Struttura Tecnica di Missione avvia il tavolo collegiale con il Discussion Paper e Gruppi di Lavoro con le Direzioni Generali (precedente slide 2)



Febbraio 2016

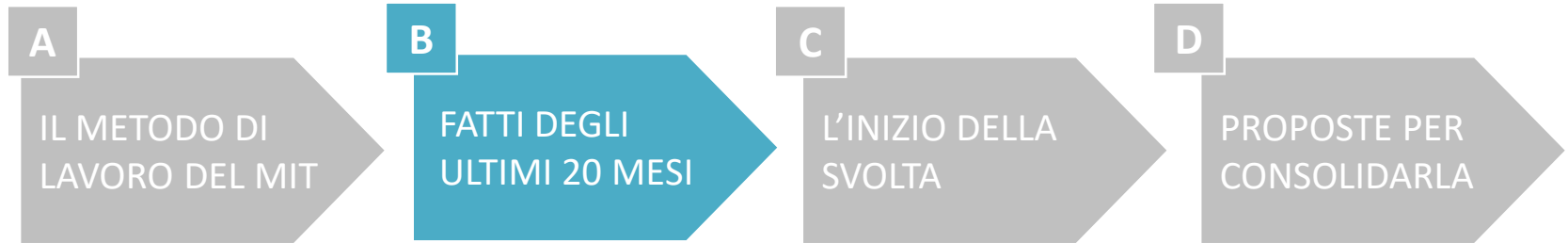
A Milano, nel museo della Scienza e della Tecnica, I firmatari della lettera al Sig. Ministro (con in più Struttura Tecnica di Missione, Rfi, Assiterminal e Uir) individuano la necessità di adeguarci a tutti gli standard Ten T.

(treni lunghi 750 mt, pesanti fino a 2000 t, idonei a trasportare trailer / container higt cube e con un solo macchinista). Il Convegno ha avuto il patrocinio di Erfa (Ass. Europea degli operatori ferroviari privati), di Isfort e del Cifi.



Ottobre 2016

L'Ing. Sciarrone (AD di Isc) al Forum internazionale Conftrasporto-Confcommercio di Cernobbio propone l'utilizzo delle linee AV di notte per potere circolare senza limiti di sagoma sulla dorsale.



Novembre 2016

Approvazione del Ferrobonus da parte della Comunità Europea.



Dicembre 2016

Approvazione dello sconto pedaggio da parte della Comunità Europea.



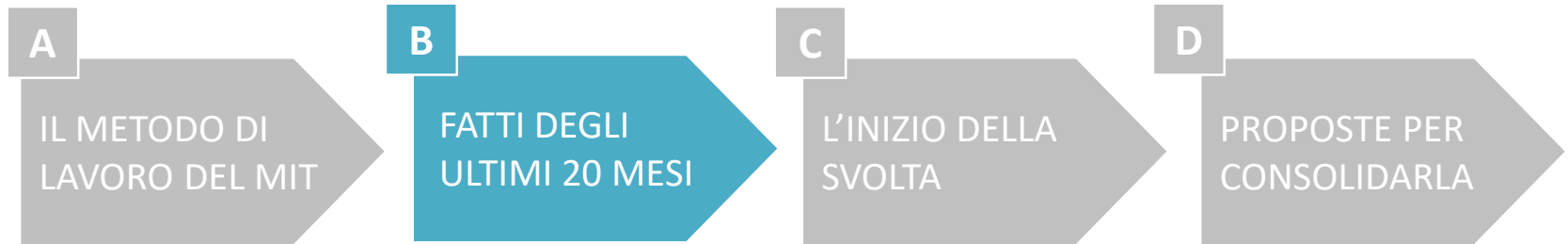
Gennaio 2017

Emanazione dal Ministero Infrastrutture e Trasporti del Decreto 'sconto pedaggio'



Febbraio 2017

Ristrutturazione Societaria del Gruppo Fs con la creazione del Polo Mercitalia e change management



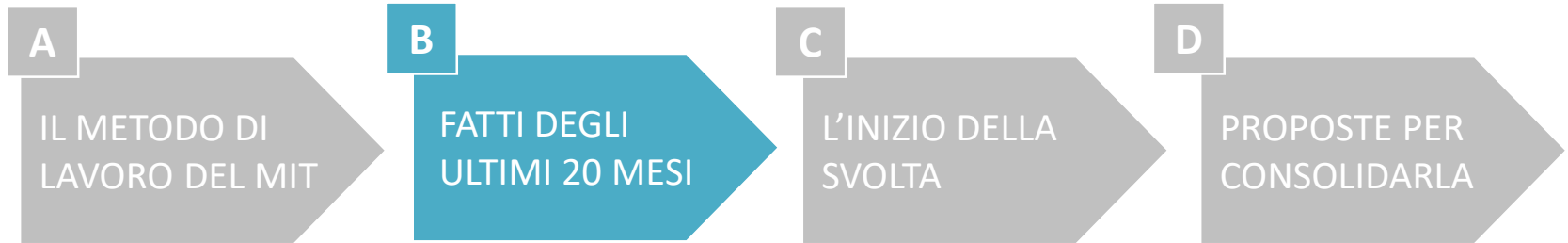
Aprile 2017

Rfi assegna ad Interporto Servizi Cargo le prime tracce notturne sulle linee Alta Velocità per la cui attivazione del servizio attualmente è in corso l'esame di Ansf per le necessarie omologazioni (approfondimento nella best practice successiva).

Giugno 2017

**Approvazione della «Manovrina» con proroga per due anni dello sconto pedaggio, un contributo per la formazione di neo-macchinisti, risorse per gli interventi antirumore sui carri e riutilizzo degli importi non spesi per ritardo del Ferrobonus.
(Conversione in legge del DL 24 aprile 2017 n.50)**

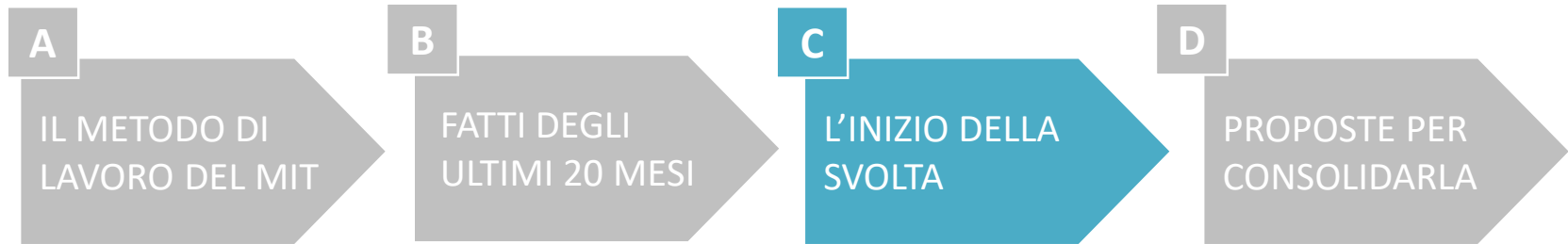




Luglio 2017 (previsione)

Emanazione da parte dei Ministeri Infrastrutture e Trasporti / Economia e Finanze del Decreto Ferrobonus (è stata convocata dal Mit una riunione il 5 luglio pv)

Abbiamo riportato prima i principali approcci metodologici e dopo i fatti più significativi per evidenziare il grande lavoro delle Istituzioni (soprattutto del Ministero Infrastrutture e Trasporti in tutte le sue articolazioni), delle Associazioni e delle Imprese, ferroviarie e non, che hanno creato i presupposti dello sviluppo di cui al successivo punto



INVESTIMENTI PER GLI STANDARD EUROPEI

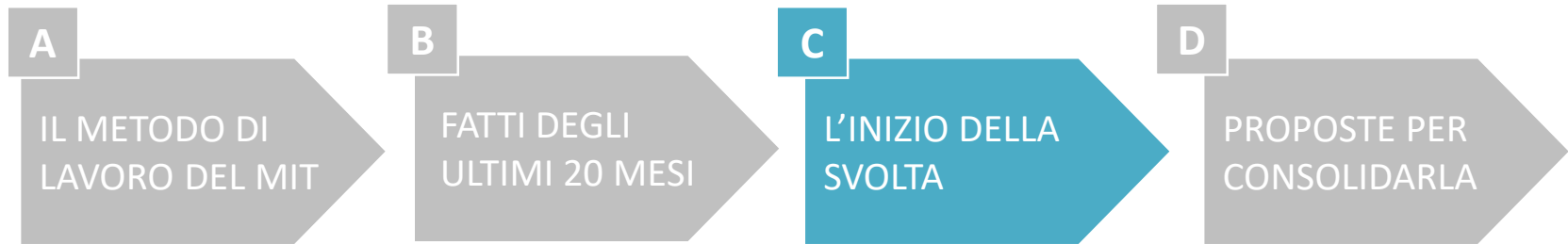
Rfi ha prima pianificato gli investimenti, sia per gli adeguamenti a standard europei che per aumentare la capacità dei nodi critici con segnalamento evoluto, e li ha comunicati alle Imprese.

Ma non solo, i cantieri sono partiti come previsto ed avanzano secondo i programmi (le nostre Imprese lo “toccano con mano” tutti i giorni perché le necessarie interruzioni costituiscono un vincolo per l’esercizio).

Però nei casi troppo penalizzanti per il mercato abbiamo sempre trovato in Rfi la disponibilità a trovare le possibili soluzioni.

Se Ansf consentisse la circolazione sul binario non interessato dai lavori le criticità si ridurrebbero (ovviamente con specifiche valutazioni del rischio e conseguenti mitigazioni da concordare tra Rfi e le IF interessate nel rispetto della sicurezza di esercizio ma soprattutto di quella dei lavoratori dei cantieri).





CRESCITA DEL TRAFFICO

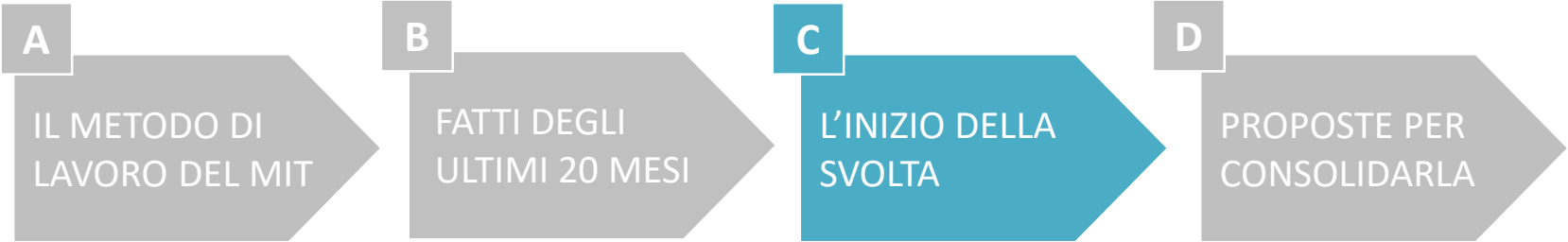
Le Imprese Ferroviarie avevano il dovere di fare la loro parte perché le Istituzioni Nazionali ed Europee, la Logistica, l'Autotrasporto ed i Terminal hanno fatto la loro.



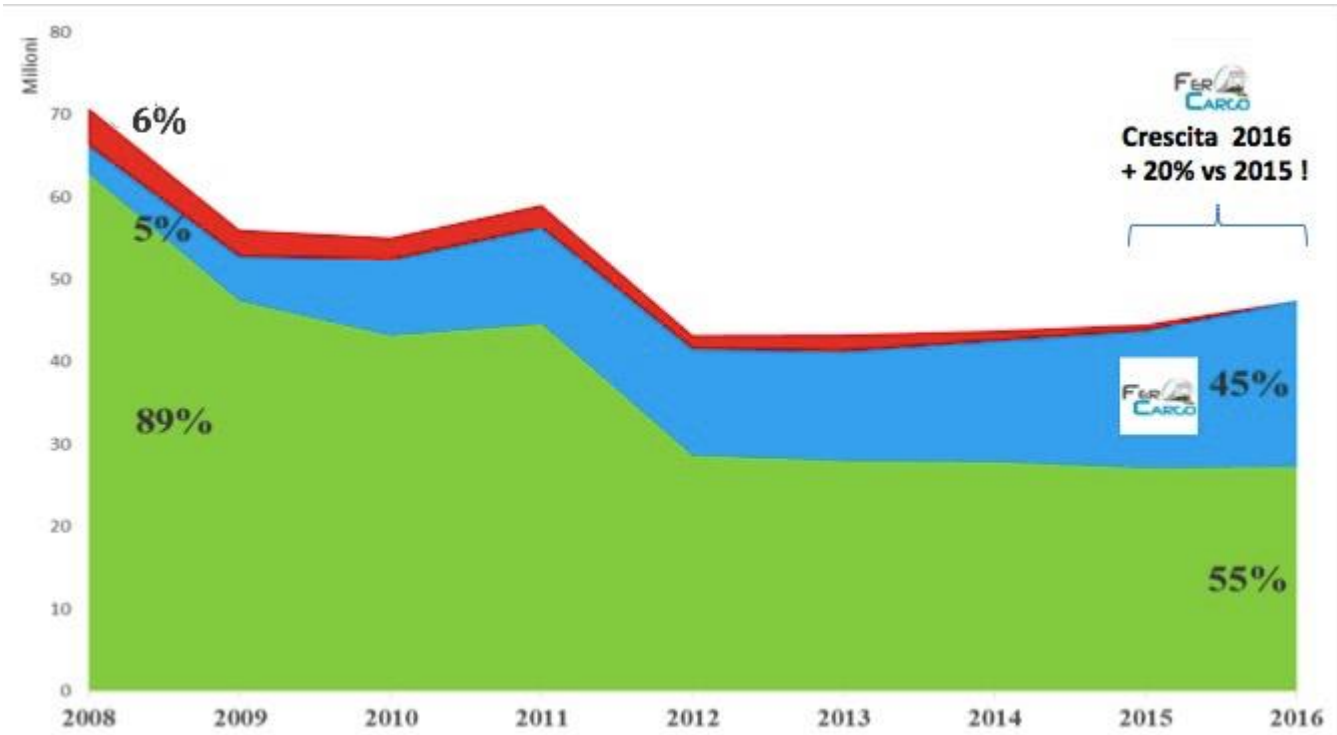
Nel 2015, dopo una serie negativa di 8 anni, il comparto ferroviario ha chiuso con un segno positivo del + 2% e le IF aderenti in FerCargo sono cresciute del 10%. Ma nel 2016 il comparto ferroviario merci ha chiuso con un segno positivo del 6% e le IF aderenti in FerCargo sono cresciute del 20%.

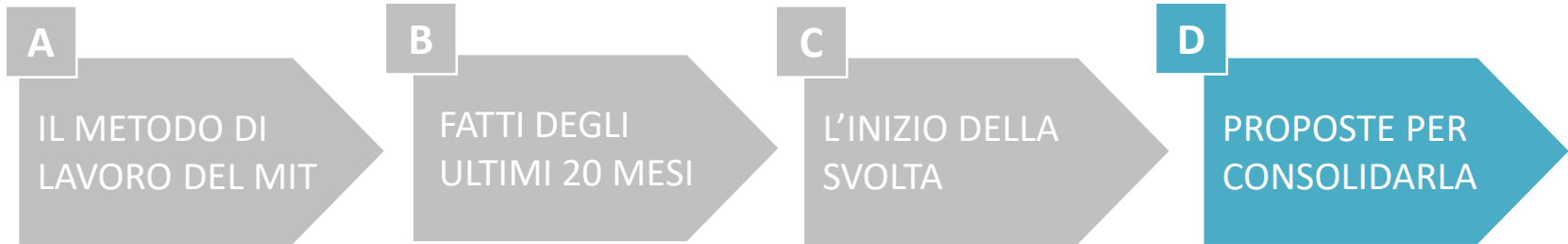
Grazie ancora a tutti i protagonisti dell'intermodalità senza i quali tutto ciò non sarebbe stato possibile (servono clienti stabili, il delivery, gli slot nei terminal...) il treno che partiva da uno stabilimento ed arrivava in un altro, in totale autonomia, oggi non esiste più: l'export e l'import seguono altre logiche e tempi più veloci.

E *Grazie!* a tutti i dipendenti che lo hanno realizzato con il loro impegno.



ANDAMENTO VOLUMI DI PRODUZIONE FERROVIARIA MERCI (Milioni Treni.Km)
 Le Imprese di FerCargo hanno sempre incrementato i traffici





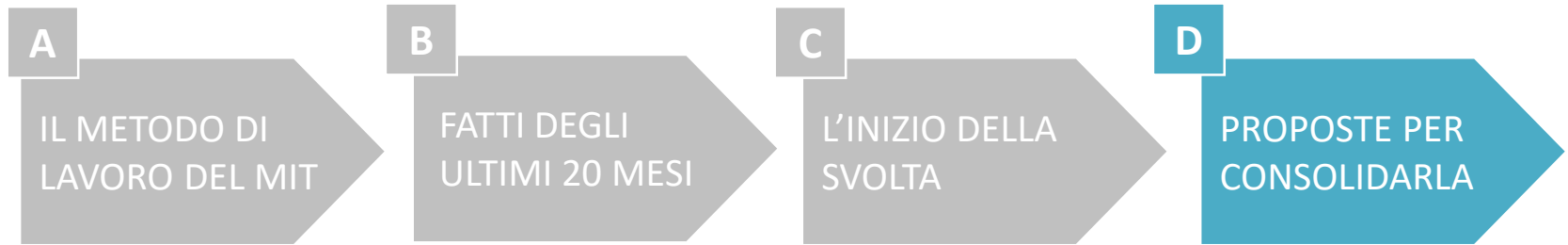
**Ma il cargo ferroviario si può considerare 'fuori pericolo' ?
Assolutamente no
E' iniziata una svolta che però bisogna ancora strutturare.
Quali azioni?**

1



La più importante è eliminare l'unica grande differenza che ci separa dalle reti Ten T europee: adottare anche in Italia il modulo di equipaggio ad Agente Solo.

**➡ Nel 2019-2020 sarà attivo il segnalamento unico per i corridoi e le principali linee afferenti ed anche I macchinisti potranno transitare al confine.
Vi immaginate lo stupore di un'Impresa Ferroviaria che per transitare quando arriva al confine Italiano deve fare salire un altro agente? Magari è partita dalla Cina e, percorrendo la via della seta, deve raggiungere un nostro terminal ma si scontra con una regola italiana diversa non solo dall'Europa ma da tutto il mondo.**



➔ **Il vantaggio per il mercato è paragonabile al valore di due ferrobonus e contribuirebbe in modo importante a consolidare lo sviluppo.**

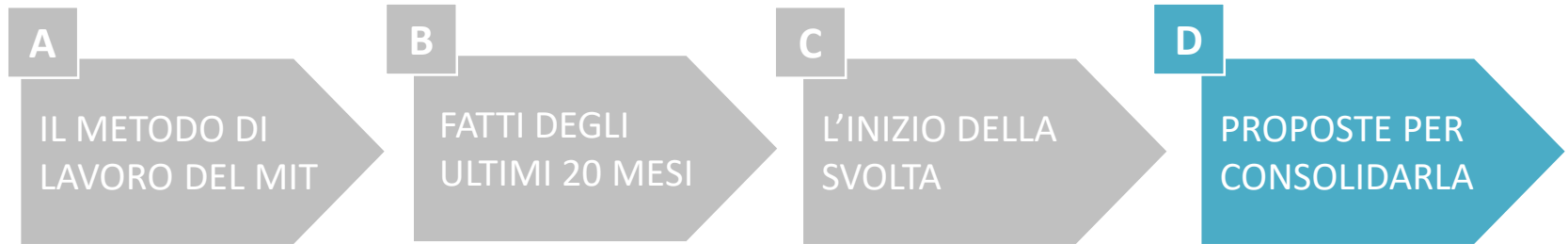
2

Efficientare l'attività di manovra ferroviaria e potenziare i terminal

➔ **Individuare piccoli interventi che eliminano o riducono la manovra (prolungamento elettrificazione...).**

➔ **Coerenza tra i tempi del Regolatore del Mercato (ART) e quelli del Presidio della Sicurezza (ANSF) soprattutto per l'adeguamento dei locomotori di manovra.**

➔ **Attenzione alle analogie che non possono gestire le specifiche complessità dei porti**

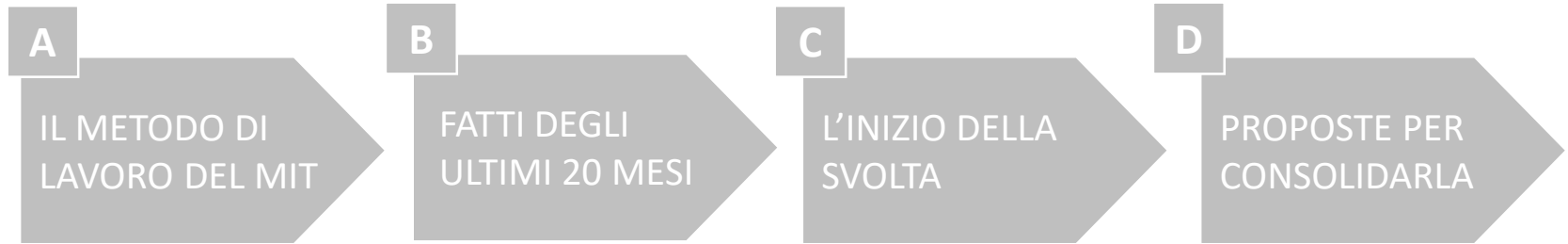


➡ I terminal, se non implementati, limiteranno lo sviluppo: bene il raddoppio dell'hub di Melzo del Gruppo Contship, il potenziamento dell'Interporto di Padova, i progetti Mercitalia-Hupac di Mi-Smistamento, Brescia e Piacenza, ma non saranno sufficienti (nel 2019 la nuova galleria delle Ceneri completerà il 'sistema' TransAlp e consentirà un importante incremento di capacità).

3

Incrementare le risorse 2018-2019 dello sconto pedaggio

➡ Lo sconto pedaggio sta riducendosi unitariamente perché il volume dei treni aumenta ed essendo la disponibilità economica sempre la stessa l'efficacia vs sviluppo si affievolisce.



Grazie alla Vice Presidente On.le Marina Sereni per la disponibilità della prestigiosa sala, al Sig. Ministro, ai Relatori ed a tutti voi per la partecipazione e l'attenzione