



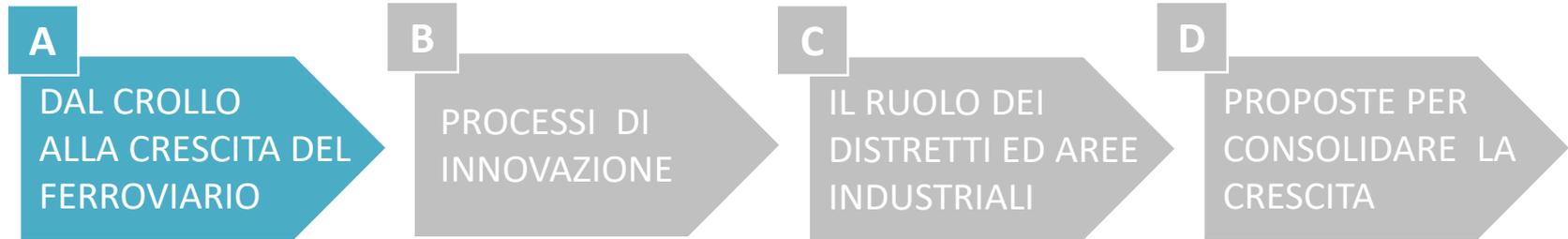
MERCINTRENO 2017

**PROCESSI DI INNOVAZIONE INCLUSIVI PER IL CONSOLIDAMENTO
E LO SVILUPPO DEL FERROVIARIO MERCI**

IL RUOLO DEI DISTRETTI ED AREE INDUSTRIALI

Giancarlo Laguzzi - Presidente FerCargo

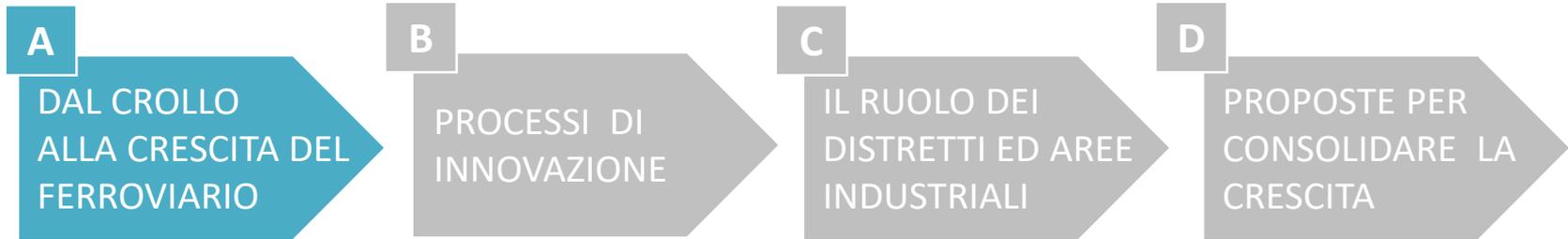
Roma , 26 Settembre 2017



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'.



- 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);**
- Sconto pedaggio che ne anticipa in parte gli effetti;**
- Ferrobonus e Marebonus per il cambio modale degli operatori logistici**



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 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 parte da uno stabilimento ed arrivava in un altro, in totale autonomia, oggi non esiste più: l'export e l'import seguono altre logiche con tempi più veloci.

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

A

DAL CROLLO
ALLA CRESCITA DEL
FERROVIARIO

B

PROCESSI DI
INNOVAZIONE

C

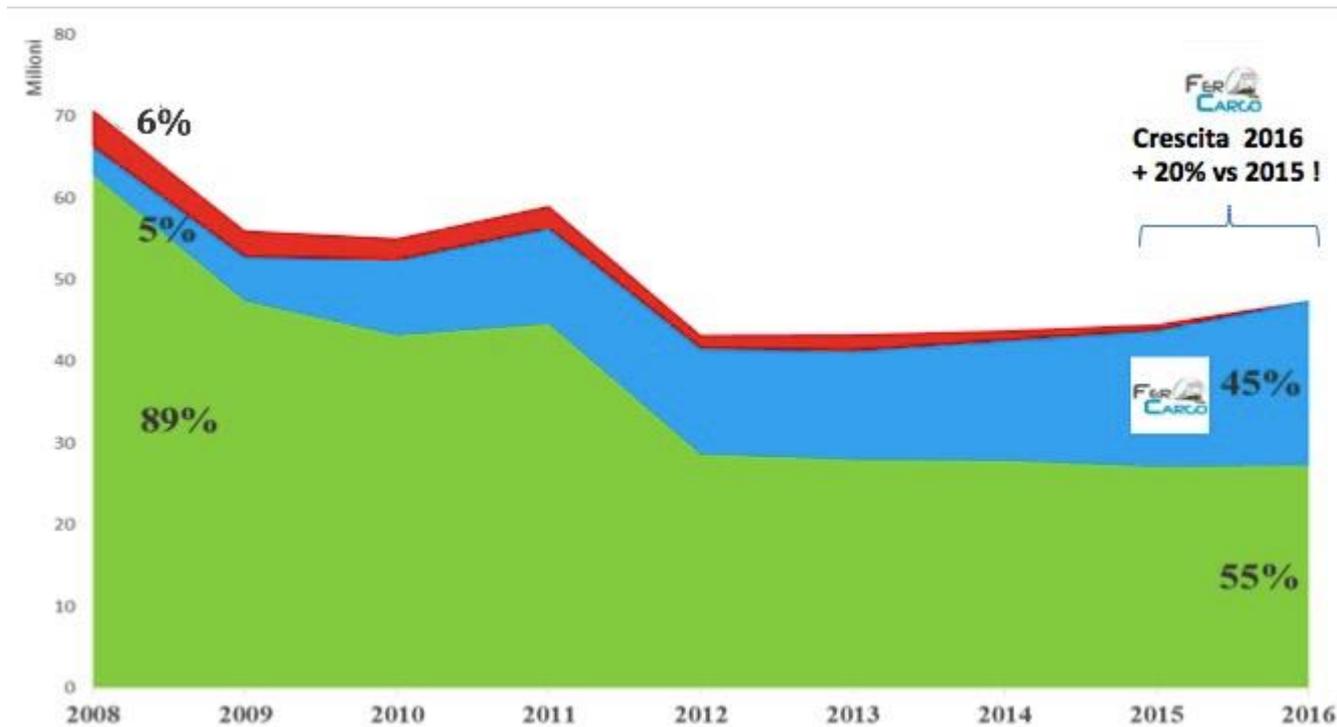
IL RUOLO DEI
DISTRETTI ED AREE
INDUSTRIALI

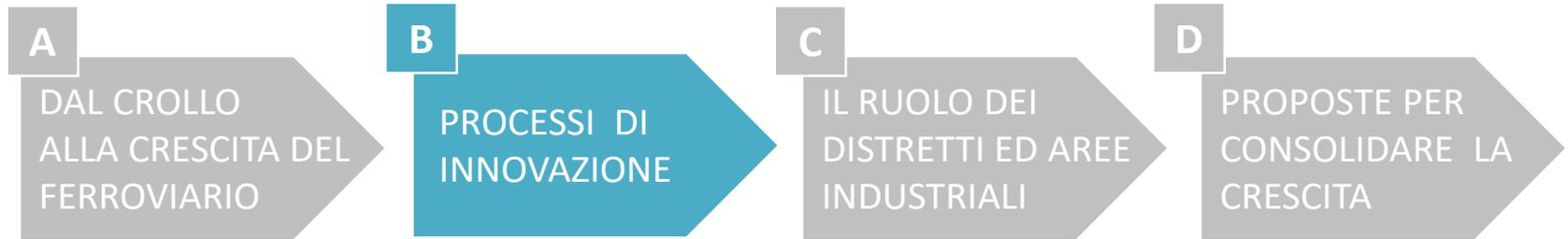
D

PROPOSTE PER
CONSOLIDARE LA
CRESCITA

ANDAMENTO VOLUMI DI PRODUZIONE FERROVIARIA MERCI (Milioni Treni.Km)

Le Imprese di FerCargo hanno sempre incrementato i traffici

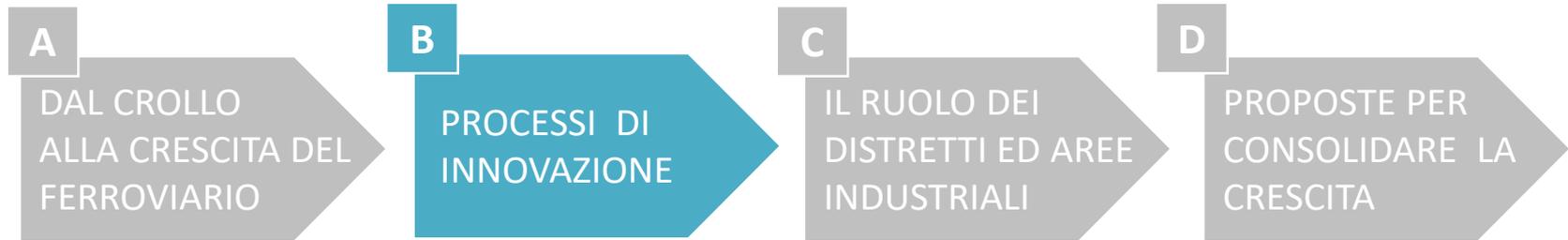




I processi di innovazione che stanno interessando la ferrovia sono molti e suddivisibili in tre gruppi:

➤ **L'interoperabilità europea (ovvero la rete Ten T):**
l'obiettivo è consentire al treno di attraversare il confine senza fermarsi come fa il camion. Oggi transita lo stesso treno (locomotiva e carri) ma non ancora il macchinista. E' in corso l'adozione di un segnalamento europeo uguale per tutti e degli adeguamenti organizzativi per consentire ciò. Le citate iniziative del Mit su lunghezza, peso e sagome sono da inquadrare in questo contesto.

➤ **Un mercato liberalizzato più tutelato (regole per le ferrovie statali) ed una sicurezza con regole europee uniformi (ovvero il ruolo centrale dell'ERA):**
ciò costituisce il IV pacchetto ferroviario che nel ' pilastro tecnico' impone molti processi innovativi sia tecnologici (es. segnalamento europeo) che organizzativi (es. il macchinista deve avere procedure uguali per l'interfaccia con le varie reti).

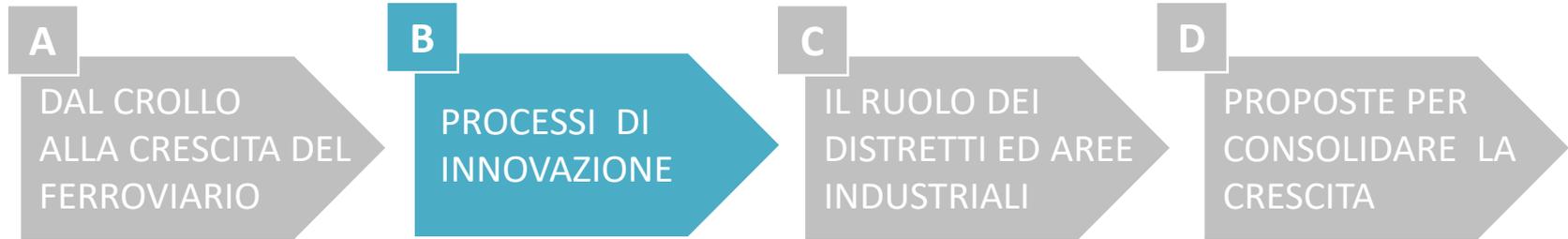


➤ **Le innovazioni di prodotto per un servizio intermodale competitivo:**

in questo caso le innovazioni sono orientate alla clientela che chiede affidabilità, qualità e costi competitivi con il tutto strada ed un servizio 'tailor made' sulle proprie esigenze logistiche.

I nostri Associati sono stati i primi ad utilizzare i locomotori interoperabili ed a monitorarne il funzionamento in remoto ed in tempo reale con strumenti diagnostici informatici tali da prevenirne i guasti ovvero intervenire conoscendoli evitando di staccare la locomotiva per portarla in officina.





Per la customer si sono attivati processi integrati di filiera per fornire al cliente finale il monitoraggio in tempo reale.

Altre sono in corso, ad esempio il nostro Associato ISC ha avviato le innovazioni necessarie per utilizzare a fine 2018/inizio 2019 le linee ad Alta Velocità la notte per sfruttarne la sagoma e proporre, primo nel mercato, nuovi prodotti nord-sud.

Ricordiamoci però che il cliente finale giudica il servizio sull'affidabilità e qualità essenziali: non gli interessano promesse e fronzoli ma l'arrivo e la partenza del treno previsto e reattività efficace in caso di inconvenienti.

Fatti come quelli di Rastatt in Germania sono un colpo mortale per l'intermodalità.



A

DAL CROLLO
ALLA CRESCITA DEL
FERROVIARIO

B

PROCESSI DI
INNOVAZIONE

C

IL RUOLO DEI
DISTRETTI ED AREE
INDUSTRIALI

D

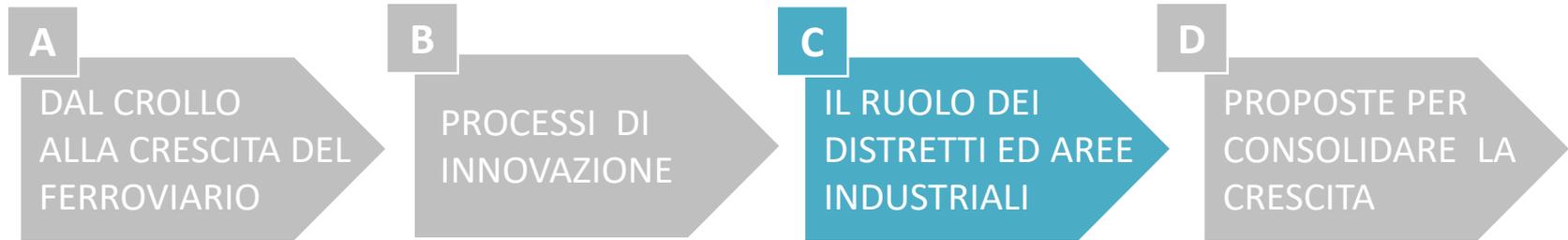
PROPOSTE PER
CONSOLIDARE LA
CRESCITA

I distretti e le aree industriali per avere servizi più affidabili e meno costosi debbono organizzare il terminal tale da avere:

➤ **binari lunghi 750 mt per i costi; lunghezze inferiori dei binari interni impongono più manovre per gli spezzamenti mentre i binari di arrivo e partenza più corti impongono la loro stessa lunghezza al treno fino a destino;**

➤ **manovre primaria e secondaria integrate sia per affidabilità che per costi; due soggetti distinti sono meno affidabili di uno solo e costano di più per i maggiori tempi morti delle squadre e per i doppi locomotori di manovra ;**





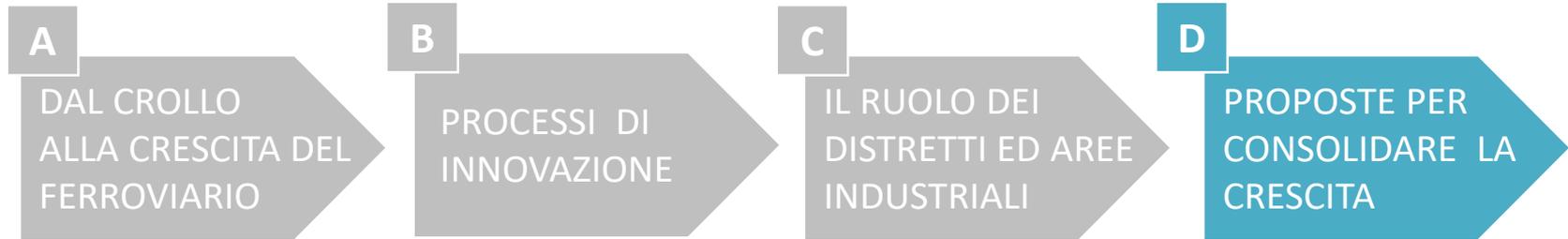
 volumi da treno completo per relazione.



ATTENZIONE

Cessati lo sconto pedaggio ed il ferrobonus, sulle relazioni non a standard europeo ovvero senza treni più lunghi, più pesanti e con le sagome attuali, i prezzi di oggi cresceranno perchè l'efficienza industriale non darà i benefici degli incentivi che stanno assorbendo gli aumenti dei costi inerziali (pedaggio, energia, adeguamenti per la sicurezza), gli investimenti per la crescita (locomotori e personale) oltre che un prezzo commercialmente competitivo.

E' del tutto evidente che, cessati gli incentivi ed ultimati gli investimenti, l'offerta si potrebbe riposizionare sulle relazioni che risulteranno competitive a regime.



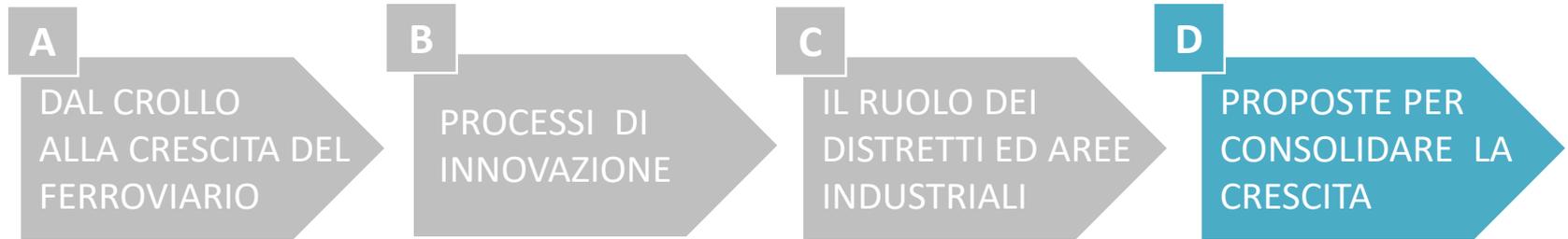
**Ma il cargo ferroviario si può considerare 'fuori pericolo' ?
Assolutamente no
E' iniziata una svolta che però bisogna ancora strutturare.
Ecco tre azioni:**



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.**



 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?

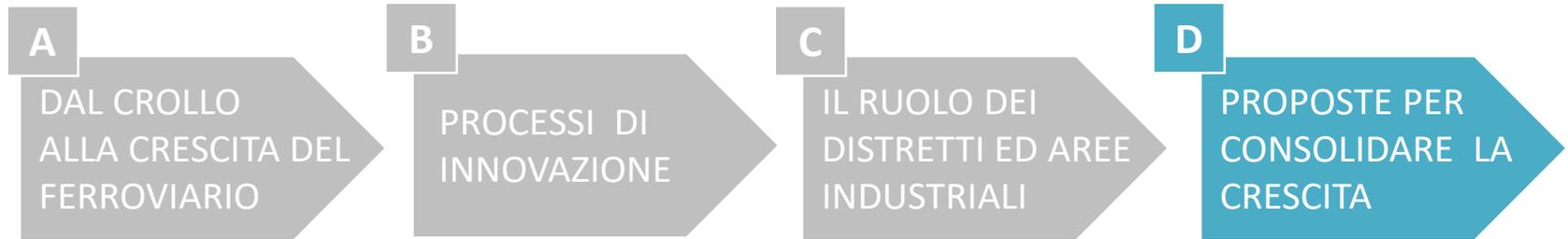
Il treno con un solo conducente garantisce la sicurezza propria e dei terzi mentre il camion no.

Per il ferroviario questa è una penalizzazione modale che ne limita la crescita essendo il suo valore economico del **10% del costo treno**.



ATTENZIONE

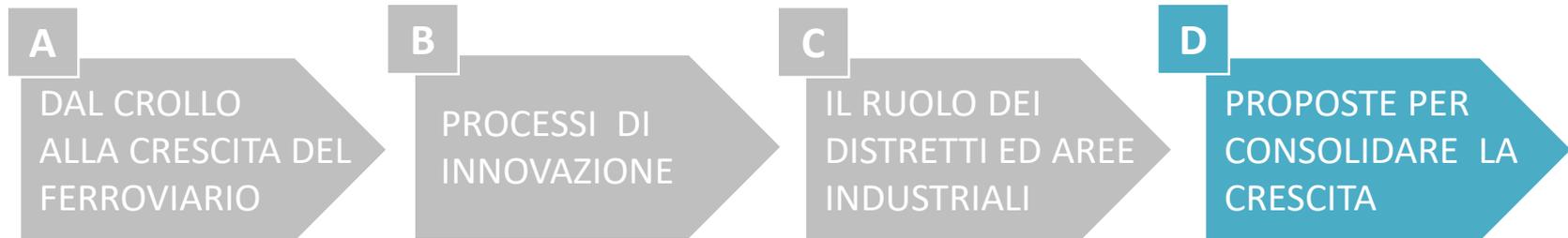
Il minore costo non diventa guadagno per la ferrovia ma per il mercato perchè in un sistema liberalizzato la competizione diminuisce il prezzo e quindi è primario interesse del comparto logistico e delle sue Associazioni chiedere il macchinista solo insieme alle imprese ferroviarie.



2

Potenziare i terminal (intermodali, portuali e dei distretti industriali) 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 Mi-Smistamento, Brescia e Piacenza, ma non saranno sufficienti: nel 2019 la nuova galleria delle Ceneri completerà il sistema svizzero 'TransAlp' e consentirà un importante incremento di capacità.**
- **Servono investimenti mirati che riducono i movimenti di manovra e quindi i costi dell'ultimo miglio (prolungamenti binari elettrificati, ...).**



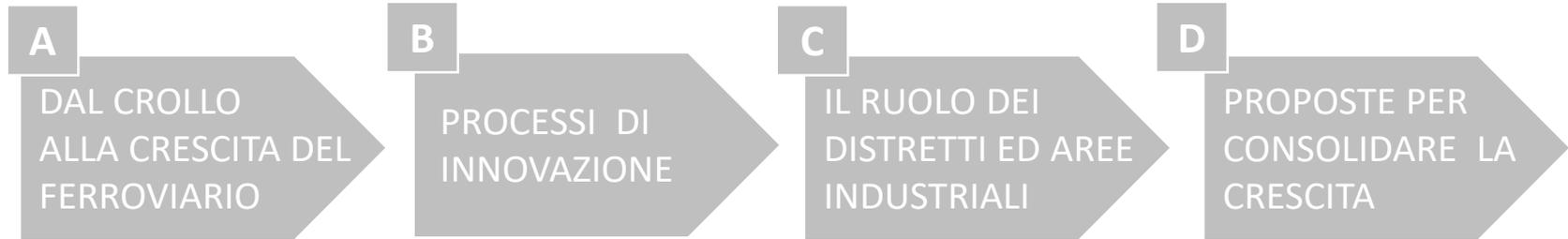
3

Incrementare le risorse dello sconto pedaggio e della formazione macchinisti con il residuo 2015 non utilizzato (oltre 50 milioni).

➤ **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.**

Idem per la formazione dei nuovi macchinisti di cui stanno aumentando le assunzioni.

➤ **Recuperando le citate risorse, in analogia a quanto fatto nella ' Manovrina ' per il ferrobonus, il valore unitario viene rispettato e quindi l'efficacia si mantiene.**



**Grazie a Mercintreno per l'invito
ed
a tutti voi per l'attenzione**