



ASSOCIAZIONE FERCARGO

Presentazione

Ottobre 2017

A

DAL CROLLO
ALLA CRESCITA DEL
FERROVIARIO

B

LA SFIDA 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 ne 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 su 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

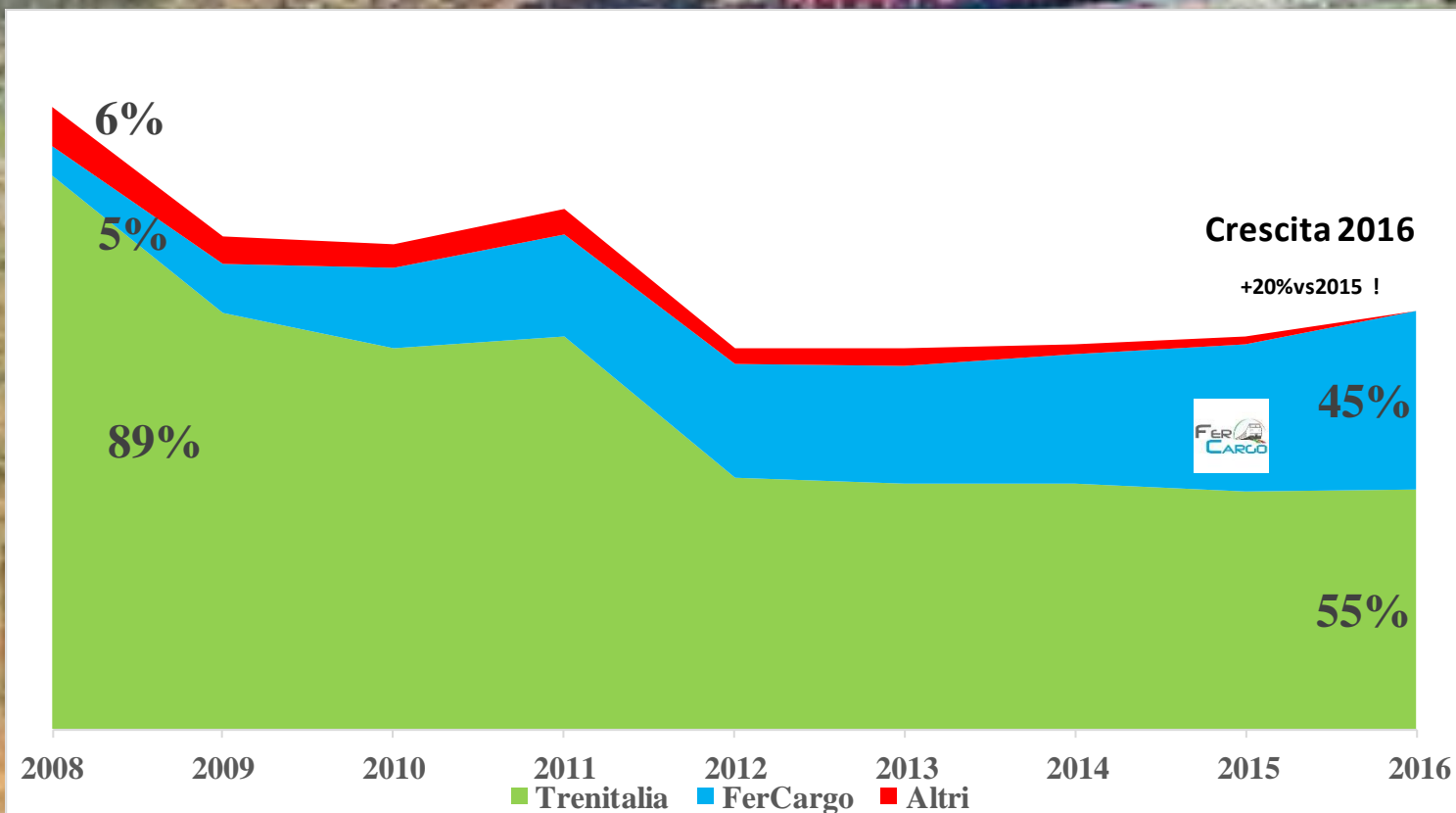
LA SFIDA PER
LO SVILUPPO

C

LE TRE AREE SU
CUI LAVORARE

D

UNA PRIORITA'
PER OGNI AREA



A

DAL CROLLO
ALLA CRESCITA DEL
FERROVIARIO

B

LA SFIDA PER
LO SVILUPPO

C

LE TRE AREE SU
CUI LAVORARE

D

UNA PRIORITA'
PER OGNI AREA



FerCargo ha consentito la crescita del comparto ferroviario merci ed ha raggiunto quote importanti



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 valico di Modane, del Brennero e del porto di Genova (terzo valico).

A

DAL CROLLO
ALLA CRESCITA DEL
FERROVIARIO

B

LA SFIDA PER
LO SVILUPPO

C

LE TRE AREE SU
CUI LAVORARE

D

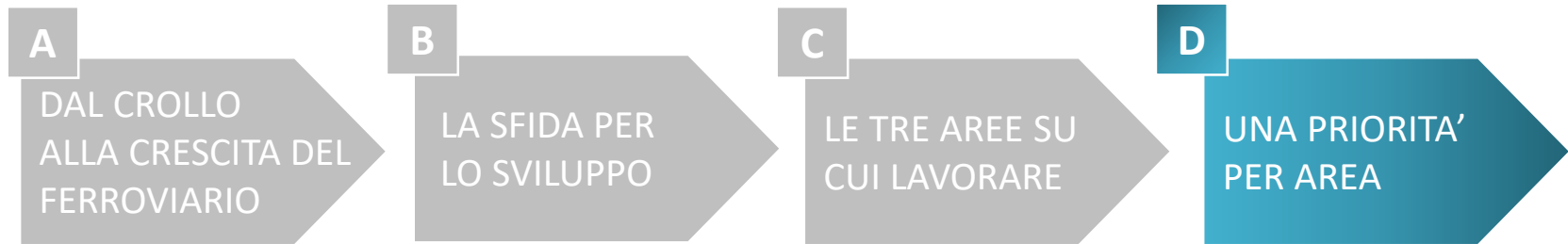
UNA PRIORITA'
PER OGNI AREA

COMPLETAMENTO
ALLINEAMENTO AGLI
STANDARD
DELLE FERROVIE
EUROPEE

CRITICITA' DELLA
FILIERA DEL
TRASPORTO
INTERMODALE

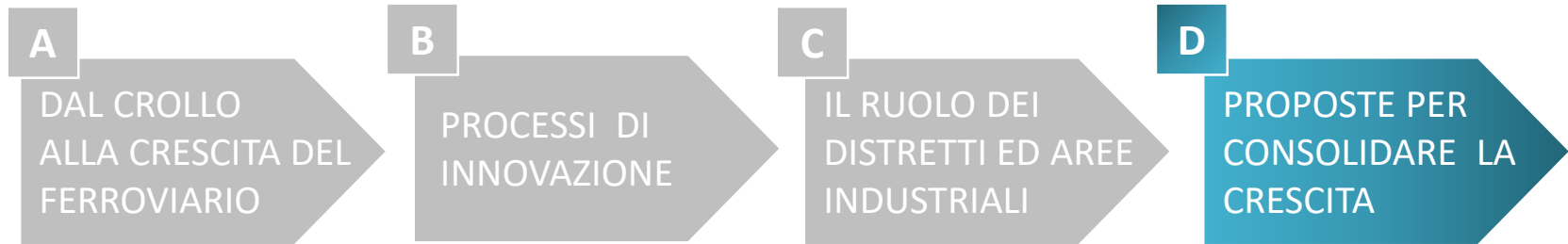
COERENZA
DEGLI INCENTIVI
CON LA CRESCITA
DEL TRAFFICO E GLI
INVESTIMENTI






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 dall'Europa: adottare anche in Italia l'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 di un'Asl deve fare salire un altro agente? Magari è partita dalla Cina e, percorrendo la via della seta, deve raggiungere un nostro terminal ma si imbatte in qualche Asl che ha un parere diverso non solo dalla maggioranza delle Asl italiane ma dall'Europa e 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?

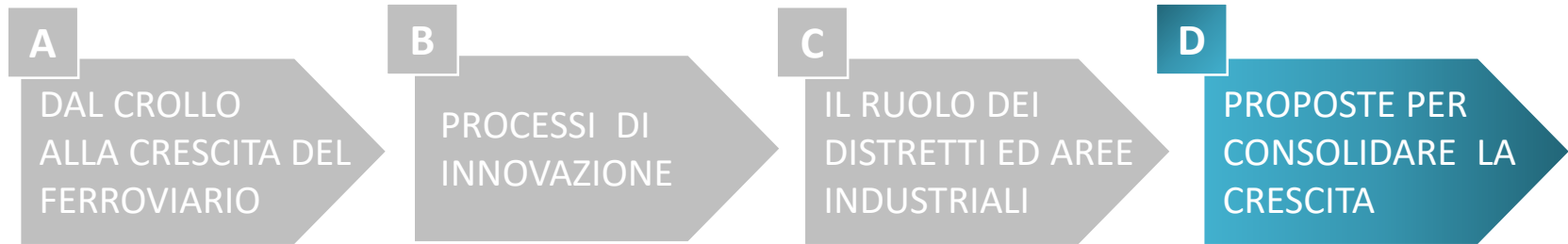
Il treno con un solo conducente garantisce la sicurezza propria e dei terzi mentre il camion no...**ed aiuta l'ambiente!!!**

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 sull'inquinamento.**



ATTENZIONE

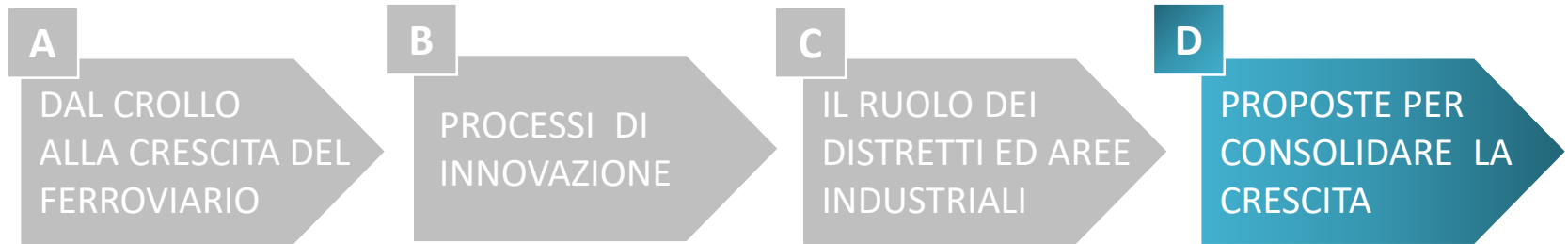
Il minore costo non diventa guadagno per la ferrovia ma per il mercato perchè in un sistema liberalizzato la competizione diminuisce il prezzo e quindi è primario interesse del comparto logistico e delle Associazioni Ambientaliste chiedere il macchinista solo insieme alle imprese ferroviarie.



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 Mi-Smistamento, Brescia e Piacenza, ma non saranno sufficienti: nel 2020 la nuova galleria delle Ceneri completerà il sistema svizzero 'TransAlp' e consentirà oltre che l'incremento di capacità 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.



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 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 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

PROCESSI DI
INNOVAZIONE

C

IL RUOLO DEI
DISTRETTI ED AREE
INDUSTRIALI

D

PROPOSTE PER
CONSOLIDARE LA
CRESCITA

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