



10 ANNI DI FERCARGO

13 marzo 2019

• • •

La Lanterna Rome

Via Tommacelli, 157

PROGRAMMA

Coordina i lavori il Prof. **Andrea Giuricin**

Ore 18.00 Registrazione ospiti

Ore 18.15 Saluti del Past President Fercargo Dott. **Giacomo Di Patrizi**

Ore 18.30 Relazione del Presidente Fercargo Ing. **Giancarlo Laguzzi**

Ore 18.45 Confronto sulla rinascita del trasporto ferroviario merci nella liberalizzazione
con il Prof. **Ugo Arrigo**

Ore 20.00 Cena



LA NASCITA E IL RUOLO DI ASSOCIAZIONE FERCARGO

I primi dieci anni di FerCargo si intrecciano con il processo di interoperabilità europea e di liberalizzazione del trasporto ferroviario merci.

In Italia la liberalizzazione è iniziata nel 2001, infatti a settembre dello stesso anno si è effettuato il primo treno merci non FS da parte di Ferrovie Nord Cargo che è partito da Melzo diretto a Zeebrugge (Belgio) ed il mese successivo, ad ottobre 2001, si è effettuato il primo treno merci da parte della prima nuova Impresa Ferroviaria, Rail Traction Company – RTC, tra Verona Quadrante Europa e Monaco (Germania).

I due treni citati, “pionieri”, erano internazionali e già anticipavano la vocazione al mercato logistico europeo delle nuove Imprese Ferroviarie.

Il processo di liberalizzazione ha avuto una forte accelerazione dopo il 2006 quando il Gruppo FS decise di non investire né in mezzi né in risorse nel settore cargo, per questo i suoi volumi in un solo quadriennio si dimezzarono passando da 70 milioni di treni km anno nel 2008 a 30 milioni nel 2004, e furono chiusi oltre 150 impianti merci.

Nel frattempo si affacciarono sul mercato nuove imprese ferroviarie nel settore merci che nel 2008 decisero di fondare l'Associazione FerCargo.

Tali Imprese fondatrici furono: Compagnia Ferroviaria Italiana, Crossrail Italia, Inrail, Linea, Rail Traction Company, Raillon Italia, Sbb Cargo Italia, SNCF Fret Italia, Veolia Cargo Italia.

Il primo Presidente di FerCargo è stato il Dott. Giacomo Di Patrizi con Segretario Generale il Dott. Giuseppe Rizzi.

Giacomo Di Patrizi è rimasto Presidente per tre mandati, dal 2008 al 2015, durante i quali l'Associazione dovette affrontare i problemi connessi con un mercato dominato dall'ex monopolista.

Nello stesso periodo fu costituita l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, deputata a rilasciare le Autorizzazioni di Sicurezza ai Gestori dell'Infrastruttura, RFI in primis, ed i Certificati di Sicurezza alle imprese ferroviarie, in armonia con i criteri europei che progressivamente venivano emanati con Direttive e Regolamenti. L'ANSF diventò operativa nella primavera del 2009, lo stesso anno della nascita di FerCargo.

Nel 2011 fu costituita l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con il compito di regolare il mercato liberalizzato passeggeri e merci, mercato che nel frattempo si era arricchito dell'impresa ferroviaria nell'alta velocità, Nuovo Trasporto Viaggiatori, che effettuò il suo primo treno nel 29 Aprile 2012.

Il secondo Presidente di FerCargo è stato l'Ing. Giancarlo Laguzzi che è subentrato nel 2015, attualmente in carica. Il Segretario Generale è sempre il Dott. Giuseppe Rizzi.

Molte istanze e proposte di Associazione FerCargo hanno ottenuto massima attenzione e un buon recepimento negli ultimi anni, caratterizzato dalla “Cura del Ferro”. Il precedente Governo, infatti, ha avviato gli investimenti necessari per il settore ferroviario merci, tra cui l'adeguamento della rete ferroviaria italiana alle caratteristiche del treno europeo che ha una lunghezza di 750 mt, che traina 2000-2500 tonnellate, che può caricare trailer e container high cube e che è guidato da un solo macchinista.

Gli standard descritti permettono di realizzare un treno europeo, che consente di trasportare la merce ad un costo del 40% inferiore di quello attuale, quindi l'intermodalità treno e camion potrà essere più competitiva della modalità tutto camion su nuove tratte, aiutando l'ambiente, ma anche le industrie italiane esportatrici, favorendo inoltre l'accesso di merce ai porti nazionali, grazie ad un costo inferiore di questa.

Il treno merci europeo ha il grande vantaggio di potere transitare al confine senza fermarsi, al pari dell'autotrasporto, e ciò significa meno tempo impiegato e più affidabilità del servizio.

FerCargo nel 2014 ha aderito in European Rail Freight Association – con sede a Bruxelles, al fine di rappresentare le istanze degli associati anche in sede Europea.



Dott. Giacomo Di Patrizi
Past President



Ing. Giancarlo Laguzzi
Presidente



Dott. Giuseppe Rizzi
Segretario Generale



Convegno Confcommercio 2015



Convegno FerCargo Milano 2016

Negli anni 2016 e 2018, FerCargo ha promosso rispettivamente, la nascita di FerCargo Manovra e FerCargo Rotabili, costituendo quindi il Forum FerCargo.

FerCargo nel 2018 si è iscritta a Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, poiché si ritiene che per raggiungere l'obiettivo del 30% di quota modale ferroviaria è indispensabile che anche la "comunità logistica" condivida tale obiettivo. In particolare lo switch modale proposto è stato e sarà perseguito con l'autotrasporto e non contro.

FerCargo non svolge relazioni sindacali, dato che tutte le imprese aderenti applicano CCNL nazionali e vigenti, che hanno come riferimento altre associazioni datoriali. Per questo motivo si ritiene pretestuosa, l'affermazione di alcune organizzazioni sindacali riguardo il dumping sociale. Nel dettaglio alcuni associati che sono nati da una precedente impresa ferroviaria regionale, adottano il contratto dell'Autoferro, mentre le nuove imprese applicano il CCNL della Logistica. Riteniamo che quest'ultimo sia quello di riferimento per tutti i settori della logistica.

Le Imprese Ferroviarie aderenti in FerCargo al 31.12.2018 rappresentano il 48% nel mercato nazionale e il 68% su quello internazionale.

Oggi le Imprese Associate sono: Adriafer, Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, DB Cargo Italia, Dinazzano PO, Ferrotramviaria, Ferrovie della Calabria, Fuorimuro, GTS Rail, Hupac, Interporto Servizi Cargo, InRail, OceanoGate, Rail Cargo Carrier Italia, Rail Traction Company, Sangritana, SBB Cargo Italia.

Tutti i risultati raggiunti da FerCargo in questi 10 anni sono stati realizzati grazie a tutto il personale delle Imprese Ferroviarie aderenti, alle imprese clienti, ai Governi che hanno creduto nel trasporto ferroviario merci e soprattutto agli "amici del treno"

FerCargo ha dimostrato che è possibile sviluppare il settore e si impegnerà anche nel futuro.



Seminario FerCargo Ultimo Miglio Ferroviario Senato della Repubblica 2017

LE PROPOSTE DI ASSOCIAZIONE FERCARGO PER IL FUTURO DEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI IN ITALIA

Descritta la storia dei primi dieci anni di FerCargo, cosa aspettarsi dal prossimo futuro?

Nel 2018 c'è stato il cambio di Governo e sono stati registrati fatti positivi ed importanti, tra loro coerenti.

Nel Contratto per il Governo del Cambiamento all'art. 27 sono fissati interessanti obiettivi di politica dei trasporti tra cui trasferimento delle merci dalla strada verso la ferrovia.

In materia di incentivi al settore, in particolare lo "sconto pedaggio", sono da citare il Decreto Fiscale 2018 e la Legge di Bilancio 2019. Questi provvedimenti prevedono risorse che rispettivamente hanno permesso di recuperare le riduzioni subite dai tagli lineari e prorogare con rifinanziamento la misura per il triennio 2020-21-22.

Si segnala inoltre che è infine in fase di recepimento in Parlamento, le novità normative europee presenti nel 4^o Pacchetto Ferroviario, che prevede che dal 2020 gli utili di bilancio di Rfi, realizzati anche grazie agli introiti dei pedaggi delle Imprese private, non siano consolidati nella Holding FSI ma che concorrano direttamente alle entrate del Ministero Economia e Finanze.

Esistono ancora molte criticità da risolvere, di seguito le principali.

È fondamentale avere una rete ferroviaria in Italia adatta al treno europeo. Senza un treno che trasporta più merce con meno macchinisti e che consenta ai clienti prezzi più bassi di oggi.

Le grandi infrastrutture in programma sia estere (in primis la nuova galleria del Sempione in Svizzera) sia italiane (galleria del Brennero, Terzo Valico e la Torino - Lione) sarebbero quasi inutili per le merci perché con i prezzi di trasporto attuali è difficile immaginare un significativo sviluppo del settore.

Rfi sta lavorando con impegno per una rete su cui può circolare il treno europeo, e di ciò ne dobbiamo dare atto, ma servono urgentemente ancora due azioni:

Adottare anche in Italia il peso rimorchiato degli altri Paesi facendo propria le specifiche già condivise a livello internazionale in sede UIC con la Fiche 421. Un treno più lungo, ovvero con il 30% di carri in più, non ha senso se il peso trainabile è quello attuale. Ogni giorno transiteranno ai confini treni con la stessa locomotiva e gli stessi carri, se diretti all'estero avranno la possibilità di aggiungere carri, se diretti in Italia avranno l'obbligo di togliere carri.

Un maggior coordinamento tra le varie reti ferroviarie di corridoio affinché il treno internazionale diventi un servizio per i clienti in ottica di affidabilità della relazione complessiva e non sia più la somma di tratte nazionali.

Occorre fare presto!!! Perché...

- A fine 2020 con la nuova galleria delle Ceneri in Ticino si completerà in Svizzera il progetto "Alp Transit" e pochi anni dopo con il Terzo Valico, il Corridoio Reno-Alpi sarà il primo corridoio merci Ten-T a raggiungere la sua configurazione a regime.
- L'orario ferroviario internazionale Dicembre 2020/Dicembre 2021 vedrà già un incremento importante di numero di treni che devono essere definiti in sede internazionale nella primavera 2020 e quindi dalle Imprese Ferroviarie discussi con i clienti nel prossimo autunno 2019.

Per questo motivo l'assetto della rete deve essere già definito entro questa estate.

Ultimo elemento per realizzare il treno europeo è consentire la guida dello stesso ad un solo macchinista.

Negli altri paesi europei il modulo di condotta con un solo macchinista esiste da sempre. Questo in analogia con l'autotrasporto, nonostante gli autisti dei camion non hanno il supporto delle rotaie e del sistema automatico di frenatura.



Convegno Unione Interporti Riuniti 2014

LE PRINCIPALI SFIDE DI ASSOCIAZIONE FERCARGO NEI 10 ANNI DI ATTIVITÀ

Nel Luglio 2009 una Direttiva della PdCM conferiva la totalità degli impianti per il traffico merci, di RFI, e di proprietà pubblica alle società del Gruppo FSI, con particolare riferimento a Trenitalia. Le Imprese aderenti in FerCargo intrapresero un'azione legale per impedire questo trasferimento, che prevedeva l'esclusione all'accesso di 2/3 degli scali pubblici e la riduzione del perimetro di scali utili per tutto il trasporto ferroviario merci. La decisione, priva di consultazione degli operatori, fu realizzata con un Atto di indirizzo politico. FerCargo ha sempre richiesto partecipazione nelle scelte utili e necessarie allo sviluppo per tutto il settore, nel rispetto dei principi di libera concorrenza.

A partire dal 2010 FerCargo ha iniziato una lunga contestazione del contratto di servizio per il trasporto ferroviario delle merci nel sud Italia, affidato in continuo regime di prorogatio a Trenitalia Cargo. FerCargo ha sempre ritenuto che l'assegnazione dello stesso sarebbe dovuta avvenire mediante procedimento ad evidenza pubblica, dato che già dall'anno 2004 erano presenti nel mercato operatori non appartenenti al Gruppo FSI che svolgevano servizi per il sud Italia.

La misura di incentivo denominata sconto pedaggio, che prevede la riduzione o l'abbattimento del costo del pedaggio per tutte le imprese ferroviarie nel settore merci in Italia, nasce dal nuovo utilizzo delle risorse destinate in passato al contratto di servizio citato. Il cambiamento è iniziato dall'anno 2015, anno in cui i volumi di traffico del settore hanno iniziato una ripresa costante.

Nell'estate 2014 in un provvedimento per la competitività del Paese, il decisore proponeva di aumentare a tutte le imprese di tutto il settore ferroviario, il costo dell'energia elettrica, dato che questi ultimi sono considerati soggetti energivori. Questo avrebbe provocato per il settore merci l'aumento dei costi di circa il 40%, ovvero il rischio chiusura per molte imprese. FerCargo organizzò una mobilitazione con tutti gli stakeholders del trasporto ferroviario, con il sostegno anche del Gruppo FSI, informando stampa e decisori politici. La norma fu modificata nell'interesse di tutti i fruitori dei servizi ferroviari, in questo caso anche viaggiatori.

Da sempre FerCargo ha dedicato particolare attenzione alle criticità infrastrutturali nell'ultimo miglio ferroviario, realizzando studi e proponendo soluzioni. Questi interventi sono necessari a migliorare l'accesso negli scali, recuperando efficienza e produttività per tutto il sistema. Nel 2018 Rete Ferroviaria Italiana, a seguito di una consultazione con tutti gli stakeholders, ha avviato un piano di interventi necessari a migliorare le condizioni dell'infrastruttura dedicato all'ultimo miglio ferroviario.



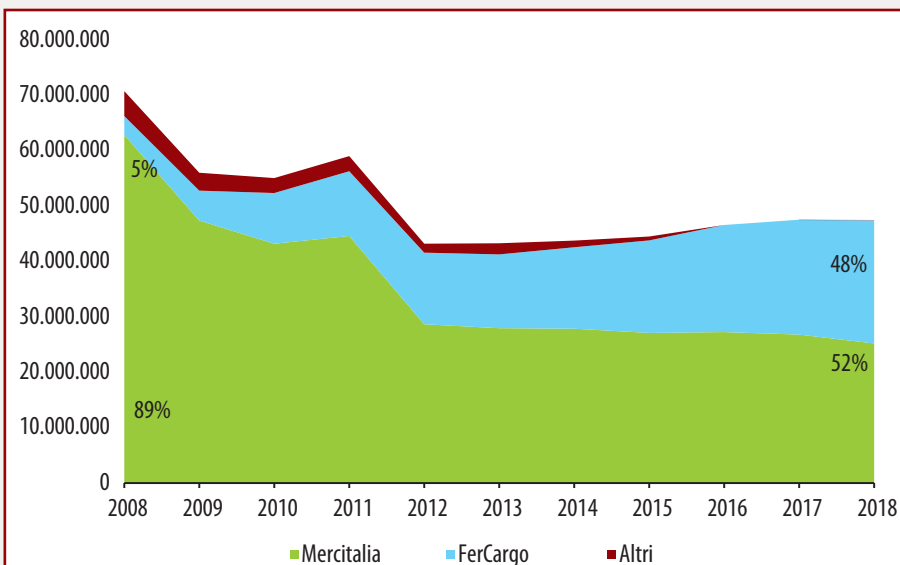
Visita Tunnel del Gottardo 2016



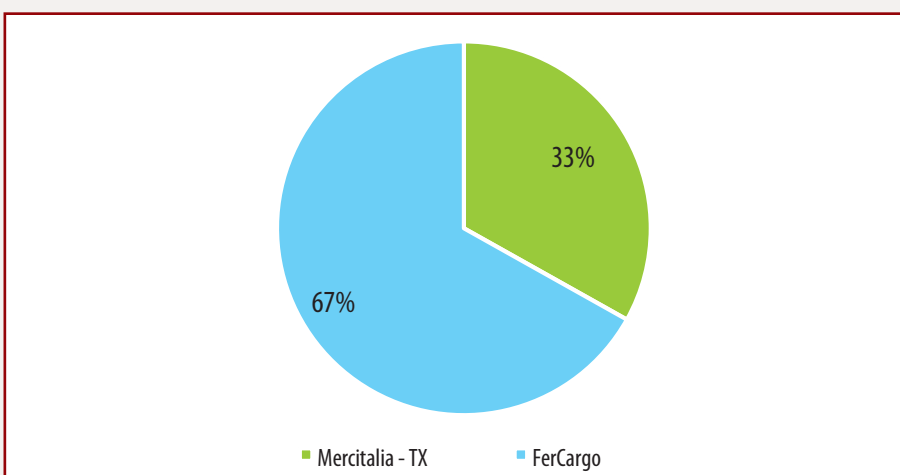
Visita Impianto Domodossola 2016

IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI IN ITALIA DAL 2008 AL 2018

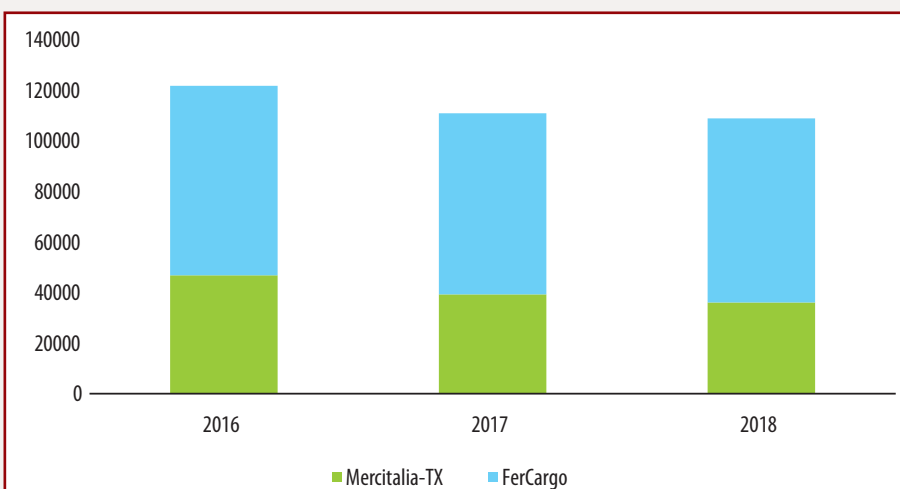
**Quote di mercato
del traffico ferroviario
merci - relazioni
nazionali**



**Numero treni
internazionali 2018**



**Numero treni
internazionali
2016-2017-2018**



LA LIBERALIZZAZIONE DEL SETTORE MERCI FERROVIARIO: I BINARI ANCORA DA PERCORRERE



Adj. Prof. Dr. Andrea Giuricin
CESISP - Università
Milano Bicocca
Vis.Prof. China Academy
Railway Sciences

Mercato Ferroviario Merci Domestico e PIL (anno base 2012 = 100)

Fonte: Elaborazione TRA consulting
su dati Fercargo e Istat. Dati PIL
e Tkm.

Il processo di liberalizzazione del settore ferroviario merci ha portato indubbiamente una nuova linfa alla logistica italiana.

Vi sono ancora molti problemi da risolvere, ma l'andamento negli ultimi anni evidenzia che un po' di dinamismo è arrivato nel settore del trasporto merci su ferro proprio grazie alla concorrenza.

Questo non deve sorprendere: lo abbiamo visto in molti altri mercati aperti alla competizione negli ultimi decenni, dall'alta velocità fino al trasporto aereo.

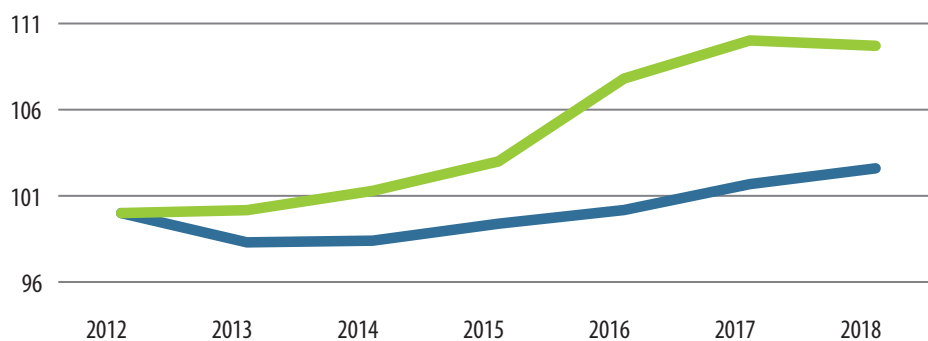
La liberalizzazione ha portato ad un decremento dei prezzi che di fatto ha permesso di essere al trasporto ferroviario più competitivo.

Ma la competizione non solo porta ad avere un sistema logistico più competitivo, ma al tempo stesso riesce a dare una maggiore qualità dei servizi.

La qualità è uno dei fattori sui quali il settore deve sempre più puntare per prendere quote di mercato sempre maggiori alla gomma.

Infatti, il trasporto merci vede circa l'88 per cento del traffico andare su gomma, mentre solo il 12 per cento restante via ferro. Percentuali molto distanti dalla Svizzera, dove ad esempio, la quota modale del ferro sfiora il 40 per cento.

Facendo un'analisi dell'andamento del prodotto interno lordo italiano, con quello del trasporto merci ferroviario domestico, si evidenzia come quest'ultimo abbia avuto una dinamica più brillante, anche grazie all'incentivazione ricevuta negli ultimi anni.



Rispetto al 2012, primo anno di recupero dal consolidamento dell'incumbent italiano, il mercato ferroviario merci ha avuto uno sviluppo sostenuto, nonostante le difficoltà incontrate nell'ultimo anno.

Il prodotto interno lordo si trova a fine del 2018 solo poco più di due punti percentuali superiore rispetto al 2012 e la recessione in cui il paese versa a fine dello scorso anno, rischia di avere un impatto importante anche sul 2019.

Al contrario, la dinamica del trasporto merci ferroviario domestico è stato più dinamico, dato che a fine dello scorso anno il totale dei treni chilometro è cresciuto di circa il 10 per cento rispetto al 2012.

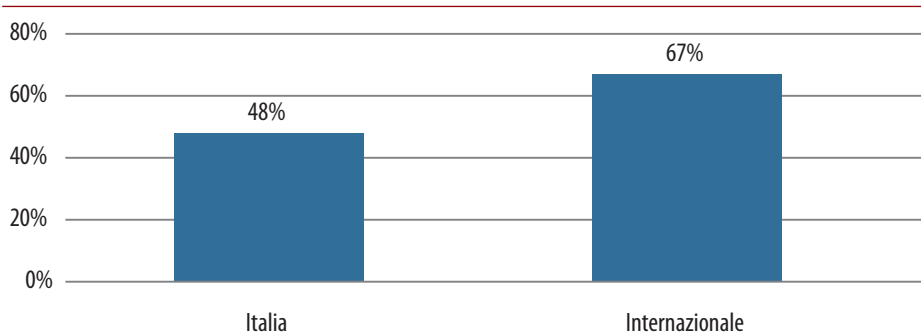
Nel complesso, nel mercato domestico, i nuovi player hanno quasi il 50 per cento della quota di mercato, quando solo dieci anni fa avevano l'11 per cento.

Nel settore internazionale, la concorrenza è stata ancora più importante, tanto che nel 2018 oltre due treni su tre sono effettuati da player diversi dall'incumbent.

Questa competizione sta portando anche l'incumbent verso innovazioni di prodotto e di processo e anche questo è un ulteriore effetto della competizione.

La crescita del settore ferroviario merci è importante perché questa modalità di trasporto ha le esternalità negative molto più basse rispetto al trasporto su gomma.

In generale il trasporto su gomma è 36 volte più pericoloso del trasporto su ferro (dati ufficiali dell'ERA, l'agenzia ferroviaria europea).



Quota di mercato nuovi entranti nel mercato ferroviario merci

(anno base 2012 = 100)

Fonte: Elaborazione TRA consulting, dati Fercargo. Dati Tkm per il mercato domestico e treni per mercato internazionale.

E forse può stupire che l'Italia è un paese sicuro nel settore ferroviario, avendo dati di incidentalità inferiori alla Francia e al Belgio.

Inoltre, lo studio dell'European Environment Agency, agenzia dell'ambiente indipendente dell'Unione Europea, evidenzia che il trasporto merci su strada emette 139 grammi di anidride carbonica per tonnellata chilometro, vale a dire quasi 10 volte di più del trasporto merci su ferro.

Sebbene vi siano diversi punti positivi circa il trasporto ferroviario merci in Italia, molti punti interrogativi circa il reale stato concorrenziale devono essere affrontati.

Le politiche europee hanno puntato molto sul trasporto merci ferroviario. I corridoi ferroviari, per esempio, sono sicuramente una delle politiche più importanti a livello comunitario per cercare di spostare parte del traffico merci attuale dalla gomma al ferro. Questi corridoi sono stati pensati negli anni scorsi e sono finanziati in maniera importante (anche fino al 40 per cento) dall'Unione Europea.

Questi corridoi sono dunque la politica di punta, anche in termini finanziari, per la creazione di un'area unica europea. L'obiettivo è quello di avere un'area unica nella quale i diversi operatori possano operare come se fosse un unico paese: esattamente quello che è successo nel settore aereo con il processo portato avanti nel corso degli anni Novanta.

È bene ricordare che il settore ferroviario merci funziona bene sotto determinate condizioni.

In primo luogo con tratte relativamente lunghe, perché nelle corte distanze la distribuzione delle merci su gomma è la più efficiente.

In secondo luogo con treni "lungi e pesanti", perché è proprio su grandi quantità di merci che il settore ferroviario è il più competitivo.

Non è un caso che il paese nel quale la quota modale del trasporto merci su ferro è superiore al 46 per cento sono gli Stati Uniti (un esempio tra i paesi avanzati), che vede una forte presenza di operatori privati che fanno treni lunghi e pesanti per distanze molto elevate.

Al tempo stesso bisogna puntare sempre più attenzione alla multi modalità, in modo che ogni segmento della catena logistica sia coperto dal modo di distribuzione più efficiente.

Conclusioni

Le infrastrutture, senza un mercato unico competitivo, hanno una funzione molto limitata. Per tale ragione è sempre bene pensare alle ferrovie come ad un sistema unico, dove i diversi player, con i diversi ruoli, devono cercare di avere un obiettivo comune: la creazione di un mercato unico efficiente.

Gli incentivi al pedaggio sono sicuramente uno strumento per aiutare il settore, ma altre soluzioni devono essere trovate per poter abbassare ulteriormente i costi produttivi e rendere sempre più efficiente il trasporto ferroviario merci.

Una maggiore liberalizzazione del settore potrebbe favorire ancora di più lo shift modale verso il trasporto ferroviario, che come ricordato, è il più efficiente in termini ambientali e di incidentalità.

Il Governo ha un ruolo fondamentale in tutto questo e può spingere in maniera importante verso un sistema logistico più efficiente.

Negli ultimi dieci anni molti chilometri di binario sono stati percorsi, ma è chiaro che è possibile fare ancora di più per arrivare alla stazione dell'efficienza tramite una maggiore equa competizione tra tutti i player del settore. ■

IL PROTAGONISTA DELLA LIBERALIZZAZIONE FERROVIARIA IN ITALIA: L'ING. GIUSEPPE SCIARRONE

L'interoperabilità e la liberalizzazione sono stati uno dei cardini della politica europea dei trasporti ed è stata oggetto di Atti Regolatori, dibattiti e convegni. Ma in Italia la realizzazione di questo disegno è stato possibile solo grazie ad una persona, l'ing. Giuseppe Sciarrone.

Il curriculum è di tutto rispetto.

Formatosi alla scuola "trasportistica" del Prof. Maternini, ha assunto prima la responsabilità del Centro Studi Servizi di Trasporto del Gruppo Fiat, poi del Piano Generale dei Trasporti e quindi dell'Area Trasporti del Gruppo FS.

Con l'apertura del mercato merci, nel settore ferroviario, ha fondato la prima Impresa Ferroviaria Merci, Rail Traction Company, di cui è stato il primo Amministratore Delegato. Nell'ottobre 2001 ha iniziato il primo servizio merci in competizione con Trenitalia Cargo sulla relazione Brennero – Monaco, in sinergia con una nuova impresa ferroviaria tedesca, Locomotion.

Il modello di business adottato sin dall'inizio, era basato su treni completi con una frequenza giornaliera o pluri-giornaliera per soddisfare le esigenze di qualità e tempi di consegna dei clienti, modello adottato dalla quasi totalità delle future nuove Imprese Ferroviarie merci.

Successivamente è stato "l'anima trasportistica" della nuova Impresa Ferroviaria di Alta Velocità Viaggiatori, Nuovo Trasporto Viaggiatori – NTV, di cui è stato il primo Amministratore Delegato.

Oggi è Amministratore Delegato dell'Impresa Ferroviaria merci Interporto Servizi Cargo – ISC, che il prossimo autunno effettuerà i primi treni merci per il trasporto di casse mobili e semirimorchi dai terminal del Nord Italia a quelli del Centro Sud Italia utilizzando di notte le linee ad Alta Velocità.

Con questa citazione si riconosce all'ing. Giuseppe Sciarrone una grande professionalità manageriale, ma anche la sua attenzione e valorizzazione delle risorse umane, perché oltre ad essere stato protagonista dei trasporti in Italia e pioniere della liberalizzazione ha cresciuto molti dirigenti e quadri che oggi operano ai vertici sia del Gruppo FSI, sia delle Imprese Private. ■



Ing. Giuseppe Sciarrone

Le Imprese Ferroviarie aderenti in FerCargo sono:

Adriafer

Captrain Italia

Compagnia Ferroviaria Italiana

DB Cargo Italia

Dinazzano PO

Ferrotramviaria

Ferrovie della Calabria

Fuorimuro

GTS Rail

Hupac

Interporto Servizi Cargo

InRail

OceanoGate

Rail Cargo Carrier Italia

Rail Traction Company

Sangritana

SBB Cargo Italia



Con il sostegno di



BOMBARDIER



STUDIO LEGALE GIORDANO

ANTITRUST & REGULATION

CORSO VITTORIO EMANUELE II, 187 - ROMA

VIALE CALDARA, 9 - MILANO



Fercargo
Associazione delle Imprese Ferroviarie nel Trasporto Merci
P.zza Cola di Rienzo, 80/A - 00192 Roma
www.fercargo.net