



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*



Primo incontro con il Partenariato Economico Tavolo Tecnico dell'Area Logistica Integrata Campana

Giancarlo Laguzzi - Presidente FerCargo

Napoli , 12 aprile 2017

A

La situazione del
cargo ferroviario

B

La nuova
pianificazione
infrastrutturale

C

Le ferrovie per
i Porti

D

FerCargo verso
lo sviluppo

La Svizzera e l'Egitto hanno eliminato le "strozzature,, marittima e ferroviaria ed ora per l'Italia (al centro del corridoio Reno-Alpi integrato con i flussi marittimi) si presenta una grande opportunità per importanti incrementi di traffico:

➔ dal Far East per i ns Porti

➔ dai nostri Porti e dalle nostre
Industrie per i mercati del
centro Europa



E' un'opportunità da non perdere anche perchè i porti hanno necessità per il loro sviluppo di servizi ferroviari efficienti



A

La situazione del
cargo ferroviario

B

La nuova
pianificazione
infrastrutturale

C

Le ferrovie per
i Porti

D

FerCargo verso
lo sviluppo

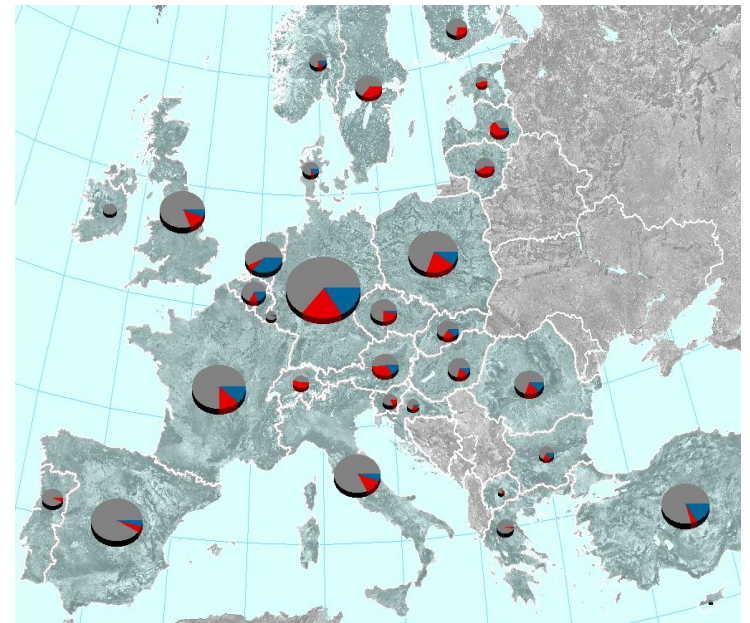
L'intermodalità in Italia è il "fanalino di coda,, dell'Europa

Quote

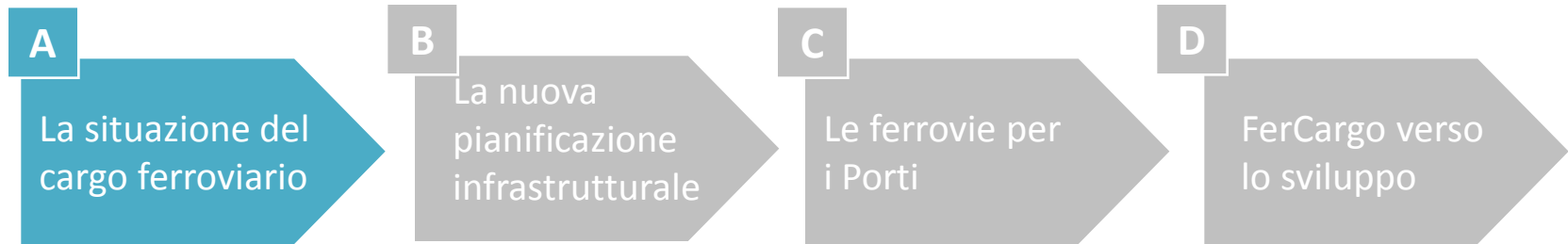
Italia	< 7 %
Media Europa	18,7 %
Germania	22,4 %
Austria	35,5 %
Svizzera	> 70 %

Obiettivi

Libro Bianco	30 % al 2030
	40 % al 2050
Mit (+50%)	11-12 % al 2021



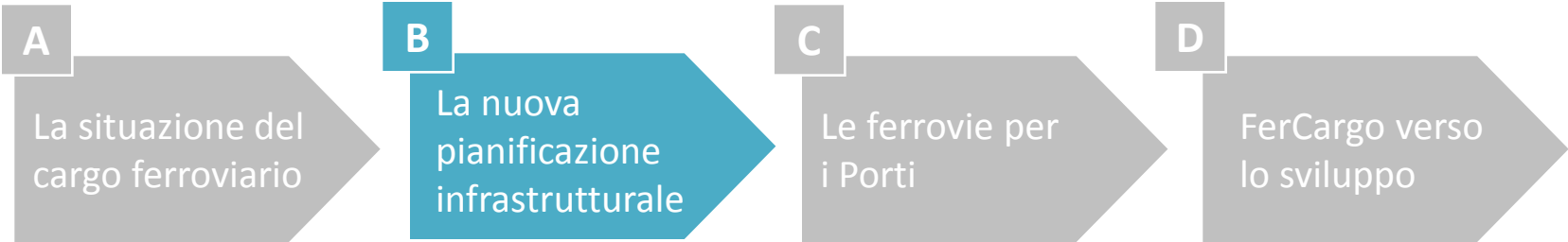
Lo sviluppo ferroviario, visti gli attuali numeri residuali, dipende solo dalla capacità di proporre soluzioni più competitive con il tutto gomma (insieme alla gomma ed agli altri attori dell'intermodalità)



Il contesto appare oggi, per la prima volta, favorevole allo sviluppo e quindi al riequilibrio modale:

- ➔ E' rafforzata la centralità dell'area mediterranea.
- ➔ Esiste un' **Autorità di Regolazione del Mercato (ART)**.
- ➔ Il «**4^ Pacchetto Ferroviario**» completa interoperabilità e liberalizzazione (Era più forte, utili **GI** al Mef...)
- ➔ **IMPORTANTI** differenze vs l'Europa sono superate con Le **politiche del MIT** che consentono di ridurre il costo del trasporto ferroviario e quindi di rendere **più competitiva l'intermodalità**.



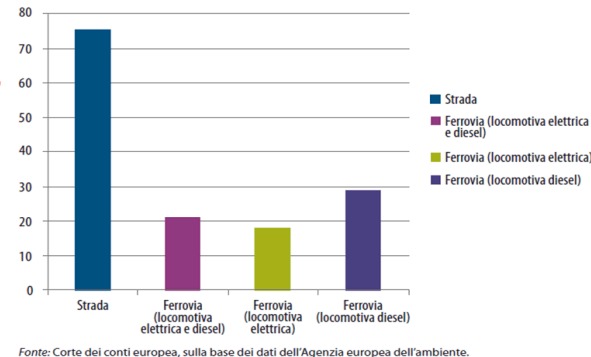


**Con un nuovo approccio "strategia - obiettivi - azioni,,
Il Mit ha dato finalmente priorità alle opere utili.**

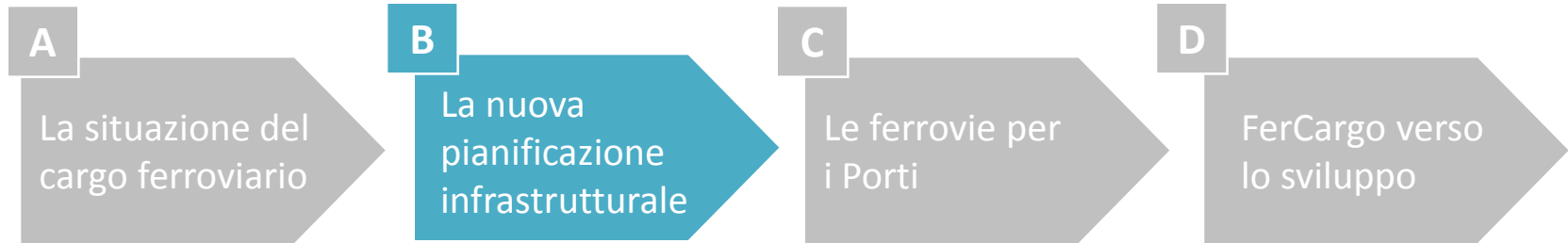


Gli interventi avviati dal Mit per la cura del ferro (e dell'ambiente):

- ✓ Treni lunghi **750** metri (oggi 500-600 m): entro 2019
- ✓ Peso trainabile **2000** tonn (oggi 1600 t): entro 2017
- ✓ Adeguamento delle **sagome** gallerie: entro 2020/22
- ✓ Utilizzo nella notte della **rete AV** : entro 2018
- ✓ Utilizzo macchinisti **interinali** : entro 2017



- + 25% merce a treno
- trasporto semirimorchi
- flessibilità per crescere



Ma non solo:

Sono finanziati, e approvati a Bruxelles, il **ferrobonus** ed un **incentivo pedaggio** che anticipano in parte significativa gli effetti degli adeguamenti infrastrutturali.

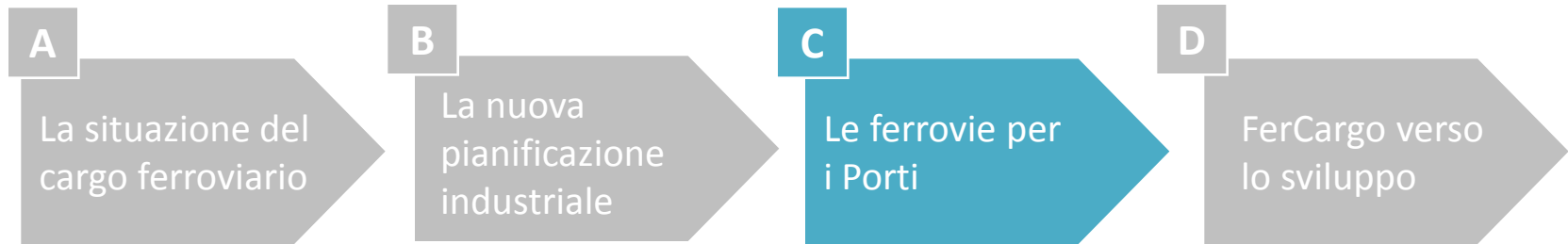
E' apprezzabile che gli effetti degli investimenti rendano strutturali gli incentivi garantendo alla clientela costanza del pricing e quindi fidelizzazione nel tempo.



Il gap con l'Europa valeva il 25-35% del costo di trasporto delle merci di cui:

- ❖ il 15-20% per i treni meno lunghi e pesanti e per le sagome (gap eliminato)
- ❖ il 10-15% per il doppio macchinista (gap da eliminare). Si tratta di una non conformità che va oltre il valore economico perché nel 2019, a segnalamento europeo realizzato (ETCS), il treno destinazione Italia al confine non può transitare con il suo macchinista **ma si deve fermare per fare salire un secondo agente!!!**





1. Binari di arrivo e partenza (Rfi) e Terminal portuale

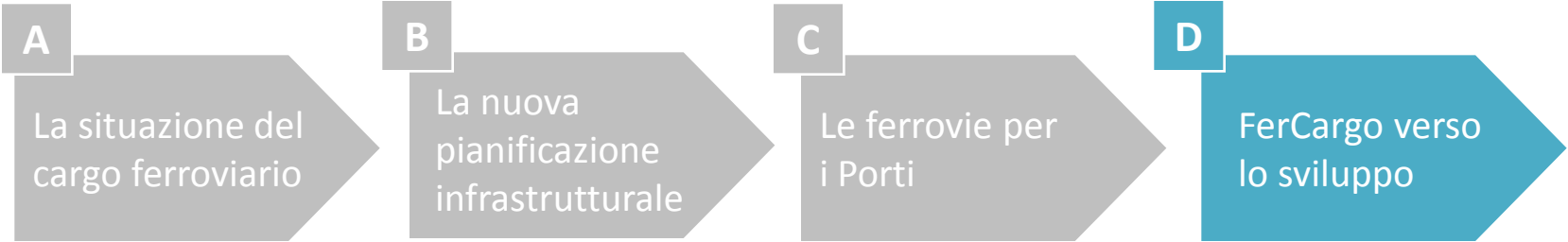
Per avere i vantaggi di competitività del treno che trasporta + 25% di merce **I binari di arrivo e partenza di Rfi devono essere assolutamente di 750 mt.:** la loro lunghezza determina quella del treno fino a destino e viceversa.

Per la potenzialità e per i costi di manovra anche i binari interni al Terminal dovrebbero essere di 750 mt.

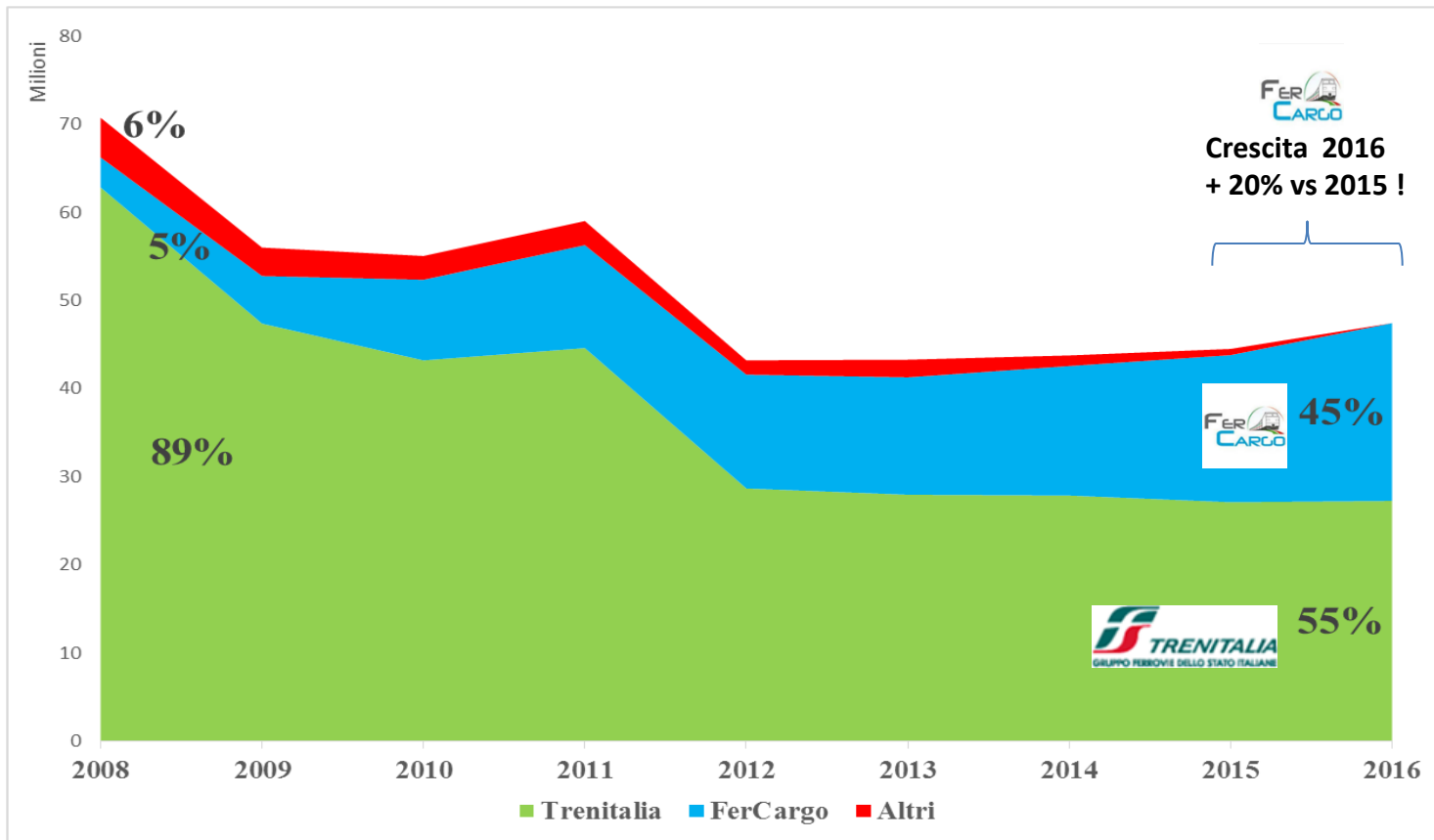


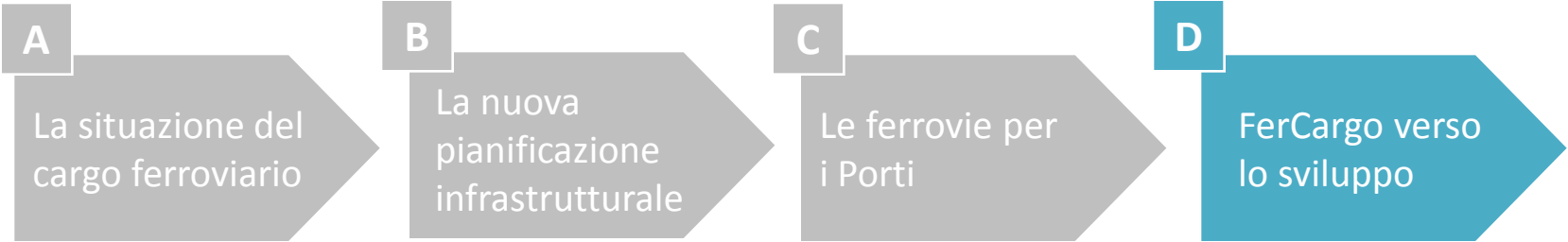
2. Manovre ferroviarie

Ancora per la potenzialità ed i costi di è auspicabile che le manovre primarie (binari Rfi di arrivo e partenza) e quelle secondarie (binari interni al Terminal portuale) siano effettuate da uno stesso soggetto. **Ciò in particolare se i binari interni al terminal sono più corti di quelli di arrivo e partenza.**



**Solo le Imprese di FerCargo hanno contenuto la perdita dei volumi ferroviari
 (da 70 mil tr-km a 50 mil tr-km - PEGGIORE CRISI DEL DOPOGUERRA !!!)
 ANDAMENTO VOLUMI DI PRODUZIONE FERROVIARIA MERCI (Milioni Treni.Km)**





Traffico Internazionale

(Numero Treni: Arrivi, Partenze e Transiti)

