



Forum di Pietrarsa... un anno dopo

Museo Nazionale ferroviario Pietrarsa

Napoli

15 Novembre 2017

Le interviste a:
Alberto Lacchini
Pietro Spirito
Francesco Pagni
Michele Paruzzi
Daniele Testi
Luigi Corradi
Paolo Guglielminetti
Antonio Malvestio
Nazario de Girolamo
Riccardo Pasinetti

Forum Pietrarsa è organizzato da



Sponsored by



FORUM DI PIETRARSA, UN ANNO DOPO

Dal bilancio della "Cura del ferro" allo sguardo sul futuro del trasporto merci ferroviario

"Forum di Pietrarsa....un anno dopo". Il titolo già richiama la continuità di un appuntamento che vuole diventare tradizionale, considerato anche il successo e l'importanza della edizione precedente. Assoferr e Confetra organizzano questa nuova sessione del Forum – in uno degli scenari più suggestivi del mondo ferroviario – con l'obiettivo di verificare quanto è stato ulteriormente realizzato quest'anno e, soprattutto, quali sono le aspettative e gli obiettivi per il prossimo futuro.

L'edizione 2016 fotografò la rinnovata vitalità di un settore, il trasporto ferroviario merci, che – dopo lunghi anni di declino – ha ripreso a crescere, sull'onda di una ripresa economica (in realtà, abbastanza timida) dell'intero Paese, ma anche sulla base di politiche finalmente coerenti per favorire il rilancio del settore, a partire da una pianificazione e programmazione degli investimenti capaci di individuare le reali priorità e velocizzare contemporaneamente procedure ed interventi, e – dall'altra parte – dall'attuazione di alcuni provvedimenti di sostegno e di incentivo (ferrobonus e marebonus, sconto pedaggio etc.). Un processo che va – sinteticamente – sotto il nome di "cura del ferro", grazie anche al fatto che

uno dei principali protagonisti di questa politica – il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Delrio, che anche quest'anno non farà mancare il suo intervento al Forum – ne ha fatto il suo item di riferimento, sottolineandone anche il potenziale comunicativo dello slogan.

Qual è il contesto in cui si inserisce l'edizione 2017 del Forum di Pietrarsa? Traiamo i dati dalla "Nota congiunturale" di Confetra (Confederazione generale italiana dei Trasporti e della Logistica), che fornisce l'analisi più accurata sull'andamento dei fenomeni nei settori del trasporto merci e della logistica. Confetra stima, per l'intero anno 2016, un incremento del traffico merci per ferrovia (in termini di treni-km) pari al + 4,1 per cento, un dato che in sé può apparire scarsamente significativo, ma che – per il settore – rappresenta un'autentica inversione di tendenza rispetto al passato. Nel primo semestre del 2017 – sempre secondo i dati della Nota congiunturale di Confetra – il trasporto ferroviario merci ha avuto un aumento dell'1,7%, ma si tratta di un incremento comunque positivo, perché nel frattempo (sono gli scherzi delle statistiche percentuali) la base di partenza si è alzata e l'asticella – quindi – si è spostata un po' più in alto.

con il patrocinio di:



CONFINDUSTRIA

FORUM DI PIETRARSA... un anno dopo

Ore 10.50 **INDIRIZZI DI SALUTO**
Luigi Cantamessa - *Direttore della Fondazione FS*
Michele Meta - *Presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera*

Moderatore Matteo Cantile - *Transport*

Ore 11.00 **RELAZIONI**
Guido Gazzola - *Presidente ASSOFERR*
Ennio Cascetta - *Amministratore Unico RAM*

Ore 11.30 **TAVOLA ROTONDA:**
"Il Futuro del trasporto merci per ferrovia"
Zeno D'Agostino - *Presidente ASSOPORTI*
Maurizio Gentile - *Amministratore Delegato RFI*
Marco Gosso - *Amministratore Delegato MERCITALIA Logistics*
Giancarlo Laguzzi - *Presidente FERCARGO*
Riccardo Stabellini - *Logistics Director Italy BARILLA*

Ore 12.30 **CONCLUSIONI**
Nereo Marcucci - *Presidente CONFETRA*
Stefan Pan - *Vice Presidente CONFINDUSTRIA*

Graziano Delrio - *Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Al di là dei numeri e delle percentuali, però, il dato più significativo di questi ultimi tempi è che il settore ha riacquisito fiducia, crede nella possibilità di una svolta e di uno sviluppo autentico, ed in qualche maniera ne è una dimostrazione anche l'interesse che ha circondato e circonda questo Forum di Pietrarsa, che quest'anno ha fatto registrare un ulteriore boom di partecipazioni.

La fiducia poggia non solo sui dati di traffico, ma anche sul fatto che il settore ha ripreso ad investire: per rimanere solo al settore ferroviario, sono ripartiti gli ordini delle locomotive e sono ripartite soprattutto le assunzioni di macchinisti, corteggiati ormai più dei piloti di aereo. Solo Interporto Servizi Cargo, l'impresa campana che si appresta a portare a compimento l'ennesima sfida di un innovatore come Giuseppe Sciarrone portando i treni merci sui binari delle rete Alta Velocità/Alta Capacità, ha in programma l'assunzione di 60 nuovi macchinisti (che hanno bisogno di una formazione speciale per la guida AV) e l'acquisto di nuove locomotive e carri che hanno le caratteristiche adatte per viaggiare su quei binari, un dato che da solo dice la dimensione dell'investimento. Il 2017 è anche l'anno che ha visto la nascita del Polo Mercitalia, cioè la riorganizzazione – su nuove basi – delle intere attività dell'operatore cosiddetto incumbent, Ferrovie dello Stato Italiane, sia nel settore ferroviario che in quello logistico. Un'operazione, anche qui, che comporta numerosi e importanti investimenti, ma significa anche una nuova focalizzazione sui business e un ruolo molto più attivo e potremmo dire preponderante nella logistica (non a caso è stata individuata in Mercitalia Logistics la sub-holding che guida le diverse società operative del gruppo - Mercitalia Rail, Mercitalia Transport & Services, Mercitalia Terminal, Gruppo TX Logistik, Cemat e Teralp -, ora unificate per gestire la strategia di sviluppo nell'intero settore del trasporto merci e della logistica integrata).

Non mancano poi altre nuove iniziative, con investimenti ancora una volta coraggiosi: Ferrovie Nord Milano, ad esempio, ha lanciato Locolitalia, cioè la prima ROSCO (Rolling Stock Company) in Italia dedicata al fleet management, in pratica l'acquisto di una flotta di locomotive che poi vengono concesse in noleggio alle imprese ferroviarie, un'innovazione che costituisce una piccola rivoluzione nel settore.

Ma non c'è solo il ferroviario: nel settore marittimo, la riforma dei porti ha ridato slancio ai traffici (Trieste, Genova, La Spezia inseguono record su record, e Trieste – in particolare – sta sviluppando il trasporto ferroviario con crescite a due cifre), ma ha ridato so-

prattutto slancio agli investimenti. A pochi chilometri da Pietrarsa, nel porto di Napoli hanno preso il via i dragaggi per l'adeguamento dei fondali delle banchine, una di quelle opere di cui sempre si parla ma che raramente prendono il via; e così in altri porti, a partire da Livorno, dalla stessa Trieste, da Savona Vado e via dicendo. I porti meridionali, compreso il porto di Napoli, si preparano a lanciare la scommessa delle ZES, le Zone Economiche Speciali, con una serie di agevolazioni fiscali e incentivi allo sviluppo dei traffici che costituiscono una sorta di "carta jolly": come spiega il presidente dell'Adsp Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, è una carta che va giocata con attenzione, non va sprecata l'occasione di costruire una prospettiva di crescita duratura e di funzionamento ottimale del sistema, anche dopo la fine delle agevolazioni.

Ovviamente tanto, tantissimo resta da fare. Uno dei compiti di Pietrarsa è proprio raccogliere la voce degli operatori per individuare le soluzioni alle problematiche più urgenti. Guido Gazzola è presidente di ASSOFERR, che è l'associazione degli operatori ferroviari e intermodali (in pratica, le imprese operatrici logistiche e i detentori di carri ferroviari privati) e organizza Pietrarsa anche per richiamare l'attenzione su uno dei settori spesso dimenticati sia nelle analisi che nelle scelte politiche, cioè quello dei fattori della produzione, le gambe o gli strumenti su cui poi camminano i processi di trasporto delle merci. L'Unione Europea ha varato una severa politica di protezione ambientale con normative antirumore che stanno per essere applicate, con rapidità e anche con grandi investimenti, nella Svizzera (che non è un paese qualsiasi, ma il cuore nevralgico dei trasporti soprattutto merci), mentre l'Italia accusa i soliti ritardi nell'adeguarsi alla normativa e adottare gli opportuni rimedi. Mentre nasce la Rosco per le locomotive, un analogo processo (pur ipotizzato in una proposta di legge parlamentare e fortemente sponsorizzato dalla stessa Assoferr) riguardante i carri ferroviari non riesce a vedere la luce, così come provvedimenti per favorire la rottamazione di un parco rotabili in gran parte obsoleto e che – abbandonato a se stesso – costituisce un costo e una dispersione di patrimonio, anche di sede ferroviaria.

La carne al fuoco sul tavolo del Forum di Pietrarsa, insomma, non manca e anche l'edizione di quest'anno costituirà un'utile occasione per misurare la "temperatura" e la capacità di sviluppo del settore.

A.D.

LE INTERVISTE

Per la seconda edizione del Forum Pietrarsa organizzato da Assoferr in collaborazione con Confetra, Confindustria ed il sostegno del MIT, Ferpress ha chiesto a alcuni dei partecipanti alla prima edizione del Forum cosa è cambiato nell'ultimo anno nel settore e nella percezione del mondo industriale dei servizi merci su ferro.

ALBERTO LACCHINI

AD Locolitalia

Merci su ferrovia: nel 2017 con Locolitalia nasce la prima Rosco italiana

Locolitalia è certamente una delle novità del 2017. Da anni si parla di un'azienda per il noleggio della trazione. Ora l'iniziativa è partita da Ferrovie Nord Milano. Con quali obiettivi?

Locolitalia è la prima ROSCO (Rolling Stock Company) italiana dedicata al fleet management, con la missione di supportare la crescita del settore ferroviario merci in Italia.

La Società si occupa dell'acquisizione e noleggio di locomotive merci, nonché di supportare il business dei propri clienti tramite attività di consulenza tecnica, gestionale e commerciale.

Ad oggi la flotta di Locolitalia è costituita da 10 locomotive, di cui 2 moderne locomotive elettriche Siemens Vectron e 8 locomotive da manovra.

Il piano strategico prevede un investimento iniziale di circa 28 milioni di Euro in ulteriori 8 locomotive elettriche, il cui processo competitivo di acquisizione è in fase di lancio e la cui conclusione è prevista all'inizio del 2018.

Gli elementi distintivi di Locolitalia sono l'Italianità, ovvero la conoscenza delle dinamiche del mercato domestico e dei suoi principali attori, una struttura snella e flessibile che permette di comprendere appieno le esigenze degli operatori ferroviari, e l'esperienza e solidità del gruppo FNM, che ha finalizzato a fine settembre l'ingresso in Società come socio di maggioranza al 51%.

Per quanto riguarda FNM, l'operazione rientra nel più ampio piano strategico del Gruppo e, nello specifico, del piano di sviluppo del cargo ferroviario che ha visto precedentemente l'ingresso al 49% nell'azionariato di FuoriMuro, con l'obiettivo di realizzare nuovi servizi shuttle tra i porti liguri e il nord Italia.

PIETRO SPIRITO

Presidente AdSP Tirreno Centrale

Le zone economiche speciali per un nuovo sviluppo: il ruolo strategico dei porti meridionali

Le nuove Autorità di Sistema guardano con sempre maggiore attenzione lo sbocco su ferro dei loro sbarchi. Vede una maggiore attenzione da parte dei principali MTO?

La riforma dei sistemi portuali nel nostro Paese avrà pieno successo solo se si lega strettamente alla riorganizzazione del tessuto economico, al rilancio della produttività totale dei fattori, alla ripresa di competitività dell'industria e della logistica italiana sui mercati internazionali. Questo aspetto vale in particolare per le regioni meridionali, che hanno vissuto ancor più intensamente il decennio di crisi economica e che devono essere la leva fondamentale per far ripartire un ciclo di crescita.

Qualche segnale va nella giusta direzione, dopo decenni nei quali si è predicata la logica del puro mercato fine a se stesso e della cancellazione della politica industriale. Ne abbiamo visto i frutti: speculazione finanziaria, mancanza di visione di medio e lungo termine, affermazione di un modello economico egoistico e miope.

Dopo gli ultimi decenni nei quali le misure di intervento per il Mezzogiorno erano state bandite dal vocabolario della politica economica italiana, finalmente si assiste ad una rinnovata attenzione alla questione meridionale. Il 12 agosto scorso è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto legge n. 91, concernente disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno, convertito con legge n. 123 il 3 agosto 2017.

Tra gli interventi previsti, sono state istituite le zone economiche speciali (ZES). Dovremo prendere familiarità con questo termine.

Per ZES si intende una zona geograficamente limitata e chiaramente identificata, nella quale le aziende

già operative, e quelle che si insedieranno, potranno beneficiare di speciali condizioni per gli investimenti e per lo sviluppo. Proprio per le caratteristiche speciali di tale legislazione, essa deve essere limitata alle aree di intervento per la coesione territoriale della Unione Europea.

Al fine di generare vantaggi competitivi, il legislatore ha deciso che la perimetrazione delle ZES deve includere almeno un'area portuale compresa nella rete transeuropea dei trasporti. I vantaggi si traducono in benefici fiscali ed in semplificazioni amministrative: il credito di imposta viene elevato ad un valore massimo pari 50 milioni di euro per ciascun singolo investimento effettuato nelle ZES, mentre si punta su procedure semplificate ed adempimenti basati su criteri derogatori, fissati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare su proposta del Ministro della coesione territoriale e il Mezzogiorno. Con successivo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, nelle prossime settimane saranno fissate le modalità ed i criteri per la istituzione delle ZES. Poi, con successivi provvedimenti di Governo, saranno istituite le singole zone economiche speciali, in base ad un piano strategico che deve essere predisposto da ciascuna regione dopo una deliberazione concernente il territorio potenzialmente oggetto di intervento.

Le Regioni Campania e Calabria si sono già candidate ad essere i primi luoghi insediativi per le ZES, avendo approvato provvedimenti di Giunta che definiscono criteri e modalità per la costituzione delle aree nelle quali saranno resi operativi i meccanismi di agevolazione previsti dalla legge approvata di recente. I porti di Napoli, Salerno e Gioia Tauro saranno i baricentri di questa innovazione.

Dopo la crisi economica del 2007, il divario territoriale nel nostro Paese si è dilatato. Solo di recente cominciano ad emergere, in alcune aree del Mezzogiorno, segnali di inversione di tendenza, che vanno incoraggiati e rafforzati. Serve una accelerazione che non può essere data solo dalle forze endogene del mercato. Va rinnovata la cassetta degli attrezzi della politica economica.

Le ZES si sono affermate nel mondo come laboratori per l'attrazione degli investimenti e come incubatori di innovazione, capaci di promuovere lo sviluppo produttivo ed occupazionale. La storia delle ZES ha conosciuto una rapida accelerazione negli ultimi decenni, anche per contrastare la crisi emersa a partire dal 2007. Oggi esistono nel mondo oltre 4.500 zone

economiche speciali, istituite in più di 135 Nazioni, che contribuiscono al mantenimento di circa 70 milioni di posti di lavoro.

Nella sola Unione Europea esistono formalmente 16 ZES operative, di cui 14 in Polonia.

L'esperienza polacca mostra risultati particolarmente interessanti, raggiunti grazie allo strumento delle ZES: sono stati creati oltre 287.000 nuovi posti di lavoro tra il 2005 ed il 2015, con una attrazione di investimenti pari a 170 miliardi di euro: l'Italia, tra l'altro, è il quinto investitore nelle ZES polacche; nelle aree in cui è stata istituita una ZES, la disoccupazione è inferiore del 2-3%, ed il PIL è più alto del 7-8% rispetto alla media delle altre aree. Proprio per i positivi risultati conseguiti, il governo polacco ha deciso di prorogare gli effetti temporali delle ZES, che dovevano cessare la propria operatività al 2020, portando il tempo sino al 2026.

Nella individuazione del perimetro delle ZES, il Governo italiano ha scelto il criterio in base al quale l'area, anche non territorialmente adiacente, deve presentare un nesso economico-funzionale che comprenda almeno un'area portuale, collegata alla rete transeuropea dei trasporti.

Il legame tra attrazione degli investimenti produttivi ed adeguatezza logistica costituisce una delle chiavi di volta per l'efficacia delle politiche industriali e per il recupero di competitività dei territori. Non contano più solo lavoro e capitali per generare produttività, ma anche competenze e connessioni. Nel paradigma della nuova economia industriale, la logistica svolge un ruolo determinante.

Senza un accesso efficiente ai mercati si determina uno svantaggio competitivo difficilmente colmabile. Accanto a questo elemento, che conta sempre più nella determinazione della produttività totale dei fattori, serve la capacità di far crescere la dimensione delle imprese e di puntare sui settori ad elevato contenuto tecnologico, per modificare la traiettoria di una specializzazione manifatturiera ancora concentrata sui settori maturi.

Con le ZES si apre una nuova stagione per le politiche di sviluppo nel Mezzogiorno. Né incentivi a pioggia, né intervento diretto dello Stato nell'economia.

Le forze produttive potranno contare una cornice di maggiore competitività determinata da strumenti di semplificazione, crediti di imposta adeguati per la realizzazione di investimenti, contiguità ad aree già dotate di infrastrutture e di servizi per la logistica.

Quando saranno adottati dal Governo i provvedi-

menti attuativi del decreto 91, la palla passerà al tessuto economico e sociale del Mezzogiorno, che dovrà dimostrare di essere pronto all'appuntamento dell'innovazione.

Se vogliamo lavorare perché l'Italia superi la grave crisi industriale e sociale dell'ultimo decennio, una delle chiavi attraverso le quali è possibile riaprire la porta dello sviluppo è la attivazione di una nuova politica economica: le zone economiche speciali possono essere uno strumento efficace in questa direzione.

I porti saranno, assieme ad i retroporti ed alle strutture logistiche, l'asse strategico di questo intervento di politica industriale.

Ai Presidenti delle Autorità di Sistema è affidato dalla legge anche il compito di guida del Comitato di Indirizzo chiamato a governare la zona economica speciale, nel quale saranno presenti anche un delegato della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministro dello sviluppo economico e della Regione.

Il segretario generale della Autorità di Sistema sarà chiamato a svolgere la funzione di segretario del Comitato stesso. Saremo quindi parte di primo piano in questo meccanismo di rilancio della politica industriale. Ne sentiamo tutta la responsabilità ed accettiamo di buon grado la sfida.

FRANCESCO PAGNI

Direttore Operations Interporto Servizi SpA

Imprese ferroviarie del sud Italia. Il 2018 anno di grandi sfide per Interporto Servizi Cargo

Dopo un anno dal primo Forum di Pietrarsa le potenzialità delle imprese ferroviarie del Sud Italia sta trovando nuovi sbocchi di mercato ed una notevole vitalità. Il 2018 sarà l'anno del primo treno sulla linea AV Roma Napoli?

Sicuramente il 2017 è stato un anno di ulteriore crescita per i traffici intermodali da e per il sud Italia, la qualità del servizio offerto dalle imprese ferroviarie private e dagli MTO è ulteriormente migliorata e questo ha attratto nuovi operatori a preferire la modalità ferroviaria alle altre modalità di trasporto.

Inoltre è un dato di fatto che la necessità di investire

dell'ex incumbent non possa che far bene al settore e porterà noi privati a voler fare sempre meglio.

Il 2018 sarà per Isc un anno di grandi sfide, un anno in cui incrementeremo ulteriormente il numero di circolazioni ferroviarie settimanali di collegamento tra il nord Italia ed il sud Italia, in particolare dei nostri servizi giornalieri storici Milano – Pomezia – Nola e Verona – Bologna – Nola, ma anche del nostro servizio sull'Adriatica, Verona – Giovinazzo, dove, dopo una naturale fase di start up stiamo raccogliendo i primi importanti frutti.

Sarà un anno dove continueremo l'investimento per la formazione di nuovo personale, con l'inizio di nuovi corsi Isc che porteranno al completamento dell'organico necessario nel 2019 per l'avvio del grande progetto di portare i treni merci sulle linee AV/AC tra il nord Italia (Verona, Melzo e Novara e Roma (Pomezia) e quindi permettere ai semirimorchi P400 di poter coprire il Lazio e le regioni limitrofe con la modalità ferroviaria. Per poter trasportare i semirimorchi P400 fino alla Campania bisognerà invece attendere il 2021.

MICHELE PARUZZI

GBU Soda Ash & Derivatives CS /FO Manager Europe - Gruppo Solvay

Decreto Ferrobonus: nutro speranza che queste misure portino a nuovo modo di considerare la "via del ferro"

Lo scorso anno a Pietrarsa si percepiva una viva preoccupazione dei produttori del settore chimico per le forti restrizioni imposte al trasporto dei loro prodotti. Sta cambiando qualcosa o le preoccupazioni permangono?

Rispondo volentieri alla sua domanda, evidenziando che le preoccupazioni sono, per il momento, solo mitigate dai provvedimenti e dalle iniziative entrate in vigore grazie ai contributi della commissione Europea ed alla loro effettiva applicazione e fruibilità attuate dal decreto Ferrobonus, che peraltro abbiamo appreso è stato positivamente prolungato fino a Dicembre 2019.

Infatti, le perplessità sull'effettivo miglioramento del

servizio e delle condizioni offerte all'Industria Chimica italiana per il trasporto su rotaia non sono sostanzialmente diminuite, in quanto permangono tuttora restrizioni nella tipologia di trasporto (carro singolo e diffuso) e limitazioni nelle soste oltre che nella diminuita disponibilità di terminali e raccordi ferroviari idonei che rendono – ancora – difficile ed onerosa in termini di tempo e di costi una significativa e stabile inversione di tendenza.

L'augurio che posso farmi e fare a nome del Gruppo Solvay e del Comitato Logistica di Federchimica di cui faccio parte è che questi importanti e confortanti passi in avanti – non solo economici ma caratterizzati ed identificabili in una indiscussa ed accresciuta attenzione verso il trasporto ferroviario a livello governativo, ministeriale e dei fornitori di servizi – possano concretizzarsi concretamente, e nel più breve tempo, in un nuovo modo di considerare la “via del ferro” in termini di competitività, sostenibilità e sicurezza della filiera e delle infrastrutture e ricominciare ad attirare nuovamente i settori industriali come il Chimico che ne sono stati così tanto penalizzati negli ultimi anni.

DANIELE TESTI

Presidente SOS LOGistica

Logistica sostenibile: servizio intermodale prospettiva virtuosa e da ricercare con più determinazione

Il trasferimento modale dalla gomma al ferro per i trasporti a media/lunga distanza è tra gli impegni di chi punta ad una logistica sostenibile. Che voto potrebbe dare al mercato dei trasporti nell'ultimo anno?

L'azione del MIT da un punto di vista strutturale e mediatico sta contribuendo a creare una nuova sensibilità sui vantaggi del trasporto intermodale in Italia. Fondamentalmente non ci sono strade alternative sia da un punto di vista economico che ambientale. Economico perchè se l'Italia vuole essere hub logistico europeo deve guardare a mercati non solo domestici ma internazionali. Mercati che possono essere raggiunti in maniera efficace solo attraverso l'uso del treno. Il nuovo Gottardo ridurrà ulteriormente il

gap competitivo con i servizi offerti dal nord Europa così come il piano di investimenti di RFI in Italia contribuirà a ottimizzare la capacità di trasporto via ferrovia sui principali assi economici del nostro paese. Ambientale perchè il treno è di fatto la soluzione elettrica per il trasporto pesante già disponibile. La combinazione con il servizio di ultimo miglio attraverso mezzi stradali alimentati a carburanti alternativi (in primis LNG e bio metano) offrono il completamento virtuoso della catena con evidenti vantaggi sul profilo delle emissioni di particolato che sono il vero dramma per la salute pubblica. Troppo spesso infatti ci concentriamo sul tema della CO2 (che ovviamente ha un impatto sul clima) dimenticando quello delle emissioni nocive che impatta quotidianamente sulla salute dei cittadini. Inoltre il treno vuol dire anche organizzazione e programmazione. Aspetti di non poco conto che di fatto sono abilitanti di strutture organizzative dove la piaga dell'illegalità fa molto più fatica ad insinuarsi. Le normative stringenti sulla sicurezza del lavoro e l'organizzazione dei processi di produzione ferroviaria generano cioè una attenzione specifica che rende il settore dell'offerta intermodale praticamente immune a molti comportamenti troppo spesso presenti in altri settori che definirei al limite dello sfruttamento. Per chi punta ad una logistica sostenibile dal punti di vista economico, ambientale e sociale non ci sono dubbi che il servizio intermodale rappresenti una prospettiva virtuosa e da ricercare con sempre più determinazione.

Al mercato do un voto di sufficienza. Potremmo dire che il ragazzo ha ottime prospettive ma deve applicarsi di più. In questo senso un ruolo fondamentale sarà sempre di più garantito dalla committenza. Sono i caricatori finali che possono determinare il vero cambio modale nel momento in cui inseriranno nei propri tender elementi rilevanti e stringenti per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, evitando di continuare a ricercare solo il minor costo, o come abbiamo spesso detto, l'efficienza viziosa: ovvero la ricerca di ottimizzazione dei propri bilanci sulle spalle dell'anello più debole della catena. Il fornitore di servizi logistici e di trasporto.

LUIGI CORRADI

AD Bombardier Transportation Italy

“La cura del ferro”: l’impegno di Bombardier

Qual è la posizione di Bombardier nei confronti della tematica principale del forum “La cura del ferro”?

Bombardier si è impegnata moltissimo negli ultimi anni per venire incontro alle esigenze di mercato relative al tema del materiale rotabile come alternativa al trasporto su gomma.

Devo ammettere che i risultati del lavoro svolto hanno dato oggi ottimi frutti, grazie allo sviluppo del prodotto BOMBARDIER TRAXX, una locomotiva di ultima generazione in grado di rispondere alle esigenze principali degli operatori in termini di prestazioni, infrastruttura e segnalamento. Oltre ad un incremento della potenza e della massa, che consentono caratteristiche di carico e traino maggiori, la particolarità di questa macchina è rappresentata dalla possibilità di utilizzare la modalità di trasposto Ultimo Miglio: le nuove BOMBARDIER TRAXX possono infatti entrare in autonomia nei porti e nei terminal privi di linea elettrificata; evitando qualsiasi interruzione di carico e movimento, rendono possibile il trasporto delle merci su ferro fino al punto di consegna e offrono agli operatori la possibilità di gestire i propri traffici in modo veloce e flessibile. In modalità Ultimo Miglio, la BOMBARDIER TRAXX ha una forza di trazione all’avviamento pari a 300 kN e consente una velocità di servizio fino a 40 km/h, in funzione della pendenza e del carico trainato. L’utilizzo di un motore diesel industriale, adattato alle esigenze del trasporto ferroviario, assicura inoltre un significativo abbassamento dei costi rispetto al ricorso ai tradizionali locomotori da manovra e soddisfa gli standard sulle emissioni dei gas di scarico “Stage IIIB”. Tecnicamente inoltre, la BOMBARDIER TRAXX è stata studiata per viaggiare anche oltre confine, tramite un sistema di segnalamento avanzato in grado di supportare la locomotiva nei traffici esteri.

PAOLO GUGLIELMINETTI

Associate partner PWC

Incentivi alle imprese ferroviarie, serve stabilizzarli in maniera permanente

Dal punto di vista dell’osservatore attento dei processi industriali, pensa che gli incentivi decisi lo scorso anno abbiano generato traffico e, soprattutto, aspettative tra chi deve trasportare merci?

Ritengo di sì, ma soprattutto perché hanno dato fiducia alle imprese ferroviarie attive nel settore nel proporre o mantenere offerte commerciali che – in carenza del provvedimento – avrebbero considerato problematiche in termini di sostenibilità economica. Per rendere strutturale l’effetto a livello di domanda, occorre stabilizzare in modo permanente gli incentivi, conservando una struttura semplice ed evitando complessità di applicazione che possono rendere incerta l’erogazione, e quindi determinare scarsa leggibilità da parte del mercato. L’esperienza di queste forme di incentivo anche all’estero mostra infatti che stabilità nel tempo e semplicità di applicazione sono le caratteristiche determinanti per rendere gli incentivi realmente efficaci sul fronte della domanda. Si può certamente discutere, in termini teorici, se il perimetro di applicazione identificato sino ad ora sia il più idoneo, magari analizzando in dettaglio i dati di monitoraggio sugli effetti, per segmento di traffico e per area geografica. Occorre però evitare, a mio avviso, che la volontà di rendere scientificamente più solida la modalità di determinazione dell’incentivo, determini significativi cambiamenti da un anno all’altro che generano inevitabilmente costi amministrativi per le imprese, per interpretare correttamente la norma, e scarsa comprensibilità da parte del mercato finale, oltre che l’impressione che la misura non fosse ben calibrata all’inizio da parte, ad esempio, delle autorità europee. E’ tra l’altro necessario avere un tempo adeguato perché la misura espliciti completamente i suoi effetti, una revisione può avvenire solo dopo un congruo periodo di applicazione degli incentivi previsti dopo la fine del regime basato sul contratto di servizio che copriva le regioni meridionali, direi almeno un quinquennio. Ancora, è opportuna un’azione più capillare per far

conoscere l'incentivo ai potenziali beneficiari, non limitandosi alla pubblicazione delle norme.

ANTONIO MALVESTIO

Presidente Freight Leaders Council

L'e-commerce e la distribuzione delle merci, tema dibattuto nel Quaderno 26 di FLC

Intermodalità e nuove forme distributive delle merci. FLC studia il settore da anni ed ora l'e-commerce sta modificando profondamente il mondo della distribuzione. Cosa è cambiato nell'ultimo anno?

Difficile dire che cosa sia cambiato nell'ultimo anno. Oramai siamo in presenza di fenomeni talmente disruptive che sono in grado di portare cambiamenti ed evoluzioni continue e profonde. Il Freight Leaders Council ha studiato l'impatto dell'e-Commerce sulla logistica nel Quaderno 26 che presenteremo il prossimo 14 novembre in un convegno a Roma. Ci siamo resi conto di essere davanti a un rivoluzione silenziosa che impatta su ogni singolo aspetto dell'azione dell'acquisto e che sta avendo grandi conseguenze sull'intera supply chain, non solo sull'ultimo miglio e le consegne in città.

Si stanno delineando importanti fenomeni di concentrazione. Chi vende sta creando gruppi internazionali dietro ad Amazon che sta raggiungendo livelli impensabili di crescita. Chi muove le merci è sotto una spinta concorrenziale mai subita prima. Amazon si sta occupando anche dei trasporti: è un inizio ormai ben avviato. Chi si ferma in una piazza di una città, in Italia come all'estero, può fare un giro d'occhio a 360° e vedrà almeno un veicolo addetto alla consegna di pacchi. I comuni, che con difficoltà hanno affrontato le problematiche degli accessi delle merci alle ZTL (zone a traffico limitato), si trovano ora di fronte alla problematica di sosta su tutto il territorio urbano. E la pressione sta arrivando anche nelle case distribuite nel territorio fuori dalla città e nei piccoli centri. Anche chi oggi non ha ancora internet a casa, ha uno smartphone ed ordina sul web cose che gli devono essere recapitate a domicilio.

Dopo l'ultimo click, parte la spedizione: è la seconda rivoluzione. Non esiste più un numero pur grande di

players che vende ad un numero limitato di clienti (che poi rivendono al minuto ai consumatori finali), bensì ogni cittadino del mondo dotato di un indirizzo di consegna e di un mezzo di pagamento elettronico diventa un potenziale destinatario della merce. Il problema ingegneristico di ottimizzare un simile sistema appare subito non risolvibile: un'atomizzazione dei punti di consegna di questo genere rende impossibile qualsiasi ottimizzazione e fa esplodere i costi di recapito, incidendo sulla sostenibilità ambientale, sociale e strutturale del sistema.

Prendiamo l'aspetto sociale. L'e-Commerce ha reso necessaria la nascita e la proliferazione di tre categorie di lavoratori (sempre esistiti, ma non nei numeri richiesti dallo sviluppo dell'e-Commerce): chi preleva la merce in magazzino e confeziona il pacco, chi muove i colli nei centri di smistamento e chi effettua materialmente la consegna. Queste tre categorie vengono alimentate con personale scelto in base alla forza fisica e alla resistenza alla fatica come non avveniva più da quando l'automazione industriale ha eliminato la maggior parte dei lavori pesanti e ripetitivi. Il lungo periodo di crisi economica a livello mondiale ha consentito il reclutamento di queste persone ai livelli salariali più bassi. Nel nostro paese la possibilità di avere cooperative di lavoratori ha inserito problematiche aggiuntive circa gli appalti, i cambi di appalti ed i subappalti di lavoratori, esacerbando il rischio di sfruttamento. Gli scioperi di questi giorni sono le prime conferme di una situazione molto calda.

Nel Quaderno 26 diamo indicazioni su come affrontare nel breve e nel medio periodo questa e le altre emergenze che si stanno verificando.

NAZARIO DE GIROLAMO

Vice presidente ASSOFERR

ASSOFERR, finalmente un'inversione di tendenza culturale nel trasporto merci

Nel corso della prima edizione del Forum Pietrarsa registrammo tra le aziende che operano nel settore un diffuso sentimento positivo per la possibilità del settore dei trasporti su ferro di riprendere un cammino di crescita. Che sentore avete a fine 2017?

Le prime rilevazioni del Ministero delle Infrastrutture

e dei Trasporti, come pure quelle degli operatori del settore, lasciano presagire anche per quest'anno un aumento dei volumi delle merci trasportate su rotaia nel nostro Paese, confermando un trend positivo iniziato nel 2015.

Va innanzitutto rilevato che stiamo assistendo, finalmente direi, ad un'inversione di tendenza culturale che riconosce nel binomio intermodalità e logistica i presupposti fondamentali per una svolta ecologica del trasporto merci, attraverso soluzioni integrate che permettano di valorizzare innanzitutto le reti ferroviarie italiane.

Vi sono quindi tutte le potenzialità affinché il nostro Paese – grazie alla cosiddetta "cura del ferro" adottata due anni fa dal Governo – sia protagonista della logistica in Europa e possa quindi muoversi in modo competitivo nelle relazioni con le grandi piattaforme internazionali che determinano lo sviluppo del commercio nel mondo.

Come conseguire questo obiettivo richiama evidentemente a questioni di metodo e di merito.

Sul primo aspetto, nell'auspicio di una continuità dell'azione istituzionale, va mantenuto alto e serrato il confronto tra Governo, Regioni e Rappresentanze di settore, con il concorso ed il contributo dei diversi Enti ed organismi promossi dallo steso MIT, come la Struttura Tecnica di Missione, i Tavoli Tecnici per le reti logistiche Integrate, le nuove Autorità Portuali di Sistema.

Nel merito, poi, è fondamentale che gli interventi fin qui realizzati, in virtù dei quali sono stati conseguiti i risultati prima ricordati, vengano consolidati con una selezione mirata degli investimenti, da Nord a Sud, per migliorare l'efficienza di piattaforme logistiche ferroviarie integrate, interporti, porti, corridoi e valichi – in altri termini rafforzando l'accessibilità ai nodi e l'interconnessione tra le reti, presupposti imprescindibili per un riequilibrio della domanda verso modalità di trasporto sostenibili ed economicamente più competitive e quindi per la promozione dell'intermodalità.

E' infatti opinione comune condivisa che l'Italia, secondo Paese manifatturiero del continente, potrebbe assumere posizioni economiche di vertice nell'Unione Europa con una logistica ancor più efficiente nella fornitura dei materiali all'industria, ovvero nella mobilità delle merci lungo la catena di approvvigionamento, fino a raggiungere il consumatore finale.

Più dettagliatamente occorre proseguire nel sostenere azioni ed interventi che guardino da un lato a

questioni di carattere generale – come il potenziamento e lo sviluppo della rete infrastrutturale nel suo complesso, come semplificazione delle procedure amministrative, dall'altro ad interventi specifici in grado di favorire l'integrazione trasportistica e l'intermodalità.

Trattasi di iniziative già contenute nell'agenda di Governo, peraltro ribadite anche nell'autorevolissimo contesto internazionale del recente G7 trasporti, iniziative alle quali però vanno assicurate continuità nel tempo e rapida attuazione: dai collegamenti ferroviari dell'ultimo miglio alle aree logistiche integrate; dall'upgrading della rete ferroviaria per il superamento dei cosiddetti colli di bottiglia, agli investimenti per il potenziamento delle connessioni con i porti sui corridoi transnazionali che interessano il nostro Paese; dalle incentivazioni per il trasporto ferroviario intermodale nei nodi logistici e portuali, ai fondi per miglioramento della catena intermodale e dei nuovi servizi per il trasporto combinato delle merci.

A tal riguardo, ottenuto il risultato generale, occorrerebbe approfondire i risultati ottenuti per verificare se trattasi di reale incremento a favore del sistema o di dati di gruppi di stakeholders che hanno travasato volumi da un comparto ad un altro all'interno della stessa filiera; inoltre, occorrerebbe verificare se determinate modalità di trasporto anch'esse contribuite e che viaggiavano a mercato, abbia senso incentivarle ulteriormente, diversamente un reale riequilibrio modale non ci potrà mai essere.

Concludo riportando, perché assolutamente condivisibile, un concetto espresso dal Ministro Delrio in occasione del ricordato G7 Trasporti: "Connettere l'Italia" vuol dire dotare il Paese di un sistema infrastrutturale moderno ed efficiente, costruito con regole chiare, risorse adeguate e tempi certi, con l'obiettivo di assicurare ai cittadini ed alle merci la piena mobilità sul territorio nazionale, rendendo l'Italia un paese accessibile per i mercati internazionali.

E ciò, aggiungo, mentre le nuove tecnologie, l'informatica e la digitalizzazione stanno rivoluzionando anche l'industria della logistica e del trasporto merci, ponendo in maniera sempre più evidente veri e propri elementi valoriali quali la velocità e la puntuale organizzazione della movimentazione delle merci, non disgiunte dalla sicurezza e dall'accuratezza del trasporto.

Gli operatori ferroviari sono già impegnati in questa sfida per contribuire alla ripresa economica del Pa-

se ed al miglioramento della qualità della vita di intere comunità.

RICCARDO PASINETTI

Direttore Commerciale prodotti ferroviari Lucchini RS

Lucchini, lavoriamo per rinnovare parco rotabile merci e ridurre emissioni acustiche

Lucchini RS conosce l'andamento del mercato ferroviario con ampio anticipo rispetto all'offerta commerciale dei servizi merci. Siete in grado, sulla base del vostro portafoglio ordini, di valutare il mercato del 2018?

Anche quest'anno Lucchini RS partecipa attivamente al 2° Forum di Pietrarsa "PIETRARSA UN'ANNO DOPO".

Nell'ambito di un settore caratterizzato da importanti cambiamenti, l'Italia si prepara a giocare un ruolo di sempre crescente importanza in ambito Europeo

per le soluzioni adottate, in termini di logistica e di sicurezza.

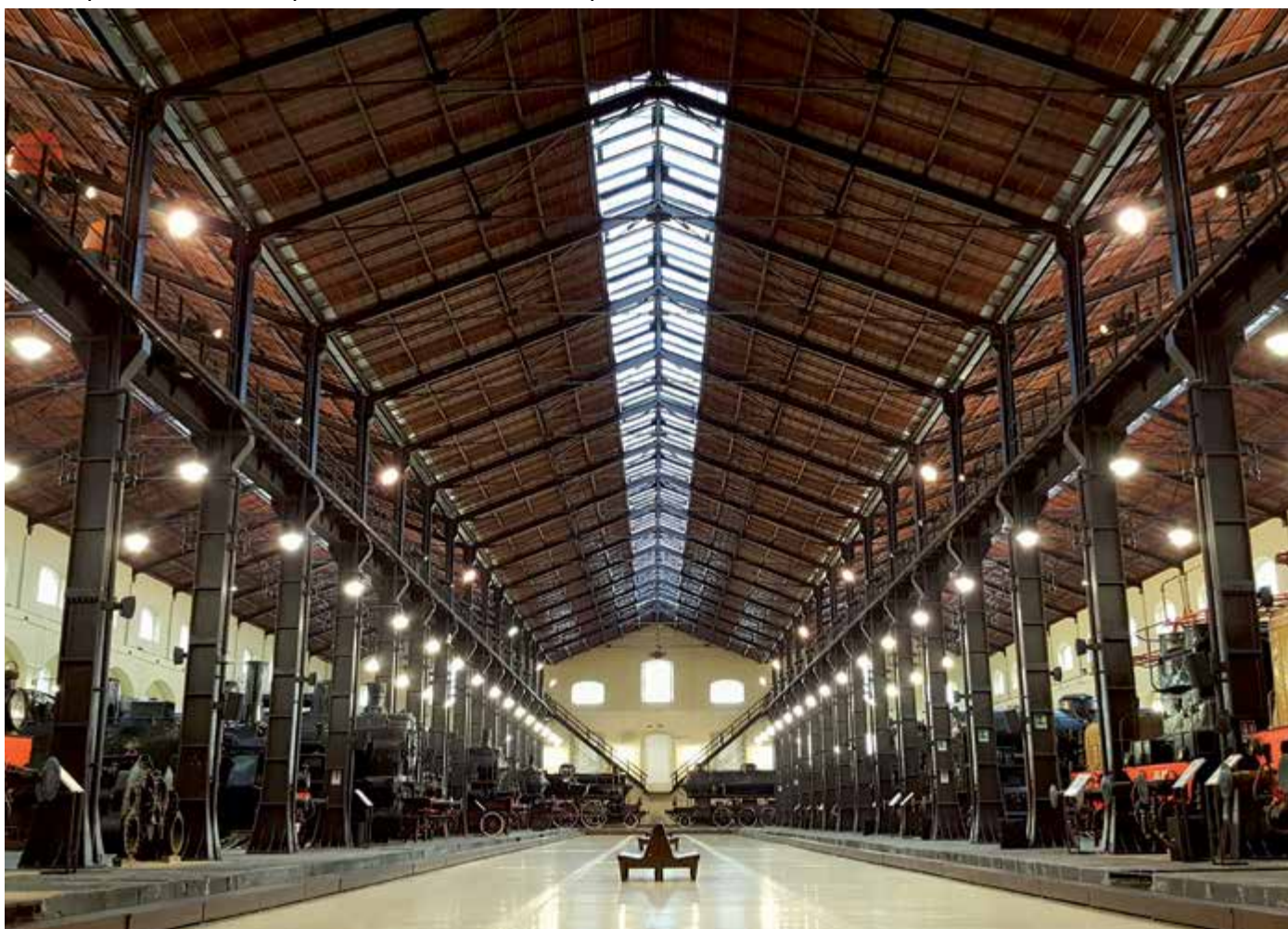
Per questo motivo Lucchini RS presenta a Pietrarsa la famiglia di ruote a "basse tensioni residue", nominata SURA®.

La caratteristica vincente di questa ruote deriva da una progettazione conforme alle norme EN ed alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), nell'obiettivo di facilitare il completo rinnovamento del parco rotabile merci, ancora condizionato dalla presenza in esercizio in Europa di ruote di vecchia concezione.

Altro tema fondamentale per mantenere il settore merci al passo con i tempi sarà quello della riduzione delle emissioni acustiche.

Lucchini RS è da tempo attiva su progetti Europei con la propria soluzione di ruote frenate a ceppi a bassa emissione acustica: HYPNO®.

Lucchini RS augura a tutti i partecipanti al Forum un proficuo scambio di esperienze, nell'ottica di portare l'eccellenza italiana come indispensabile contributo nella scenario del trasporto merci del XXI° secolo.





FERPRESS QUOTIDIANO



redazione@ferpress.it
Ogni giorno alle 18.00

FERPRESS CONSULENZA

Monitoraggio Parlamento e Governo
Monitoraggio Media e social,
International Tender
Servizi di Comunicazione e Relazioni
pubbliche

FERPRESS SETTIMANALE



FERPRESS EVENTI



Progettazione e organizzazione di eventi

FerPress.it è un'agenzia di informazione specializzata trasmessa da Roma e registrata presso il Tribunale di Roma (registrazione n. 453 del 06/12/2010). ISSN 2531-4955
00186 ROMA – Piazza di Firenze 24
Tel 06-4815303 fax 06-68806085
Per Pubblicità e abbonamenti
Segreteria di redazione segreteria@ferpress.it

Direttore Responsabile Gisella Pandolfo
Direttori editoriali Lorenzo Gallico e Antonio Riva
Redattore esperto Antonio D'Angelo
Redazione quotidiano, settimanale e speciali:
Anna Argiolas, Alessia Belcastro, Roberta Ferlicca, Giulia Ratini, Ilaria Li Gambi
Redazione social Silvia D'Andrea