



Official Global Rail Carrier



MILANO 2015

Stati Generali

**Piano strategico nazionale della portualità e della
logistica**

Roma, 9 febbraio 2015

Piano strategico nazionale della portualità e della logistica

Obiettivi strategici sui quali si impernia il Piano:

- ❑ migliorare la competitività del sistema portuale e logistico nazionale;
- ❑ favorire la crescita dei traffici delle merci e delle persone
- ❑ agevolare la promozione dell'intermodalità nel traffico merci.

Piano strategico nazionale della portualità e della logistica 1/2

Le linee Guida del Piano:

- 1. Pianificazione strategica a lungo, medio e breve periodo** - Il Piano fonda la sua strategia su uno sviluppo sinergico tra una domanda - che guarda prospetticamente all'evoluzione del mercato nel lungo, medio e breve periodo - e un'evoluzione e specializzazione del sistema dell'offerta.
- 2. Specializzazione delle realtà portuali, razionalizzazione del sistema di governance, integrazione dei “distretti logistici”** - Il Piano terrà conto della specializzazione dei porti e/o delle aree/ambiti logistici retrostanti prevedendo una semplificazione della rete delle Autorità portuali, in parallelo ad azioni adeguate alla vocazione dei principali porti e alle caratteristiche dei grandi flussi di domanda di trasporto e logistica.
- 3. Creazione di sinergie tra attori chiave appartenenti al settore pubblico** - Il Piano punta a impegnare gli attori pubblici a perseguire scelte strategiche concordate e convergenti. Non si ritiene più sufficiente il semplice “coordinamento” fra comparti che spesso hanno incontrato difficoltà anche nella semplice condivisione di informazioni. Ciò di cui il Paese ha urgente bisogno è una “strategia” logistica condivisa dai principali attori istituzionali. È questo uno dei motivi - e per noi rappresenta una grande opportunità – partecipare ai tavoli di lavoro insieme ai rappresentanti delle principali istituzioni centrali responsabili dei segmenti chiave della catena logistica.
- 4. Programmazione coordinata degli investimenti pubblici nel settore della portualità e della logistica** - Il Piano definisce, in un'ottica integrata e di sistema, la strategia nel settore della portualità e della logistica, e come tale compie delle scelte e fornisce indirizzi che andranno a definire la modalità di programmazione, selezione e realizzazione degli investimenti. Il Piano individua a livello centrale un adeguato organismo per lo svolgimento di una forte azione di coordinamento e di pianificazione dell'impiego delle risorse pubbliche in materia di portualità e logistica.
- 5. Rimozione di bottlenecks infrastrutturali** - Il Piano punta a migliorare l'accessibilità (sia ferroviaria che stradale) ai nodi portuali e interportuali, e individua la necessità di garantire il medesimo livello di qualità sia sulle infrastrutture di lunga percorrenza in coerenza con la programmazione europea (corridoi TEN-T) sia sui collegamenti ultimo miglio, fattori abilitanti per l'utilizzo della capacità sull'intera catena di trasporto e logistica.

Piano strategico nazionale della portualità e della logistica 2/2

Le linee Guida del Piano:

- 6. *Semplificazione delle procedure e razionalizzazione dei processi decisionali*** - Il Piano individua una serie di interventi di semplificazione procedurale e amministrativa quale elemento cardine per il raggiungimento di un livello standard di efficienza operativa che diventi elemento di supporto alla competitività del sistema portuale e logistico nazionale.
- 7. *Intermodalità*** – che significa innanzitutto consistente innalzamento dell'utilizzo della capacità di trasporto delle merci su ferro. Questo richiede, da un lato alcuni, ma essenziali interventi infrastrutturali sui corridoi e sulle linee di adduzione agli scali principali, tesi a garantire standard operativi (lunghezza treni ammissibili, sagome) in linea con le moderne esigenze di efficienza del trasporto ferroviario; dall'altro la definizione di una strategia complessiva di razionalizzazione e sviluppo della offerta di servizi ferroviari, anche attraverso l'individuazione di strumenti di incentivo dedicati.
- 8. *Evoluzione tecnologica come abilitatore di un nuovo modello operativo più efficiente e più orientato a logiche di mercato e upgrade tecnologico infrastrutturale*** - Il Piano individua nello sviluppo della componente tecnologica un fattore critico di successo da realizzare attraverso l'integrazione orizzontale dell'intero ciclo logistico portuale e interportuale per soddisfare le esigenze di semplificazione procedurale, pianificazione e track&tracing, degli utenti finali (industrie, operatori, terminalisti, spedizionieri, autotrasportatori...) attraverso interventi di adeguamenti/upgrade del patrimonio infrastrutturale esistente in linea con i più elevati standard di mercato. Tali soluzioni, valorizzando anche le piattaforme esistenti, saranno progettate e realizzate o evolute - in ottica di massima integrazione, e finalizzate alla messa in esercizio di processi snelli ed efficaci per gli operatori di mercato - al miglioramento dello scambio informativo tra i diversi player della logistica, all'integrazione dei processi mediante logiche di interoperabilità, alla realizzazione di servizi logistici d'eccellenza, alla tracciatura della merce lungo il trasporto,
- 9. *Integrazione tra sistema portuale e logistico e mondo imprenditoriale*** - Interventi sul lato della domanda attraverso driver di sviluppo che non si limitano ai porti ma alla connessione di questi al sistema produttivo e logistico nazionale e internazionale.

La Rete Ten-T Merci – I Porti Core

COLLEGATI ALLA RETE FERROVIARIA

Porto	Tonnellate	TEU
Trieste	56.586	458.597
Genova	48.524	1.988.013
Gioia Tauro	33.753	3.094.254
Taranto	28.485	197.317
Livorno	27.953	559.180
Venezia	24.411	446.591
Ravenna	22.486	226.879
Napoli	20.391	477.020
La Spezia	15.546	1.300.432
Ancona	6.975	152.394

NON COLLEGATI

Cagliari-Sarroch	35.633	702.143
Augusta	26.946	203
Palermo-Termini	6.507	20.647
Bari	4.222	31.436

Fonte: ASSOPORTI- 2013



La riforma della legislazione portuale

La posizione FS

1/2

► Pianificazione del sistema portuale e classificazione dei porti

L'attuale frammentazione del sistema portuale italiano, quale elemento di fragilità, deve essere superato



► Strumenti di pianificazione del porto

Emerge la forte esigenza di disporre di uno strumento programmatico unitario di medio-lungo periodo per gli investimenti ferroviari, in area portuale ed extra-portuale, di collegamento alla rete nazionale ferroviaria



► Autonomia finanziaria e finanziamento degli investimenti portuali

Si propone, la stipula di contratti ad hoc tra il gestore dell'infrastruttura ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con l'Autorità Portuale competente, che disciplinino la concessione di finanziamenti per nuovi investimenti sulla rete ferroviaria di esclusivo uso portuale, per la manutenzione e per il rinnovo della stessa rete.

Relativamente alle occupazioni e all'utilizzo di beni ed aree del demanio per le infrastrutture ferroviarie, si ravvisa la necessità di una diversa regolamentazione della materia che favorisca l'intermodalità nave-treno



La riforma della legislazione portuale

La posizione FS

2/2

► Mercato delle attività e dei servizi portuali

I prezzi dei servizi di movimentazione merci devono essere trasparenti e non discriminatori, basati su condizioni di mercato eque e non distorsive, ed essere regolati in base alle condizioni presenti sul mercato.



► Regolazione del mercato del lavoro portuale

Si propone di consentire l'autoproduzione dei servizi per le imprese ferroviarie (a fronte del possesso di specifiche competenze e requisiti), sotto il monitoraggio di un organo snello di supervisione operativa in autorità portuale che sia deputato a risolvere conflitti, definire priorità e regolare le interferenze



► Responsabilità e competenze amministrative nel porto

Relativamente alla semplificazione delle procedure doganali, si propone di estendere le iniziative finalizzate a favorire la crescita del trasporto combinato ferroviario, quali il progetto di "sdoganamento in treno" che, attraverso un "Corridoio doganale" ferroviario, consente di caricare sul treno i container, direttamente dalle navi cargo, semplificando e velocizzando le pratiche burocratiche grazie a nuovi sistemi tecnologici

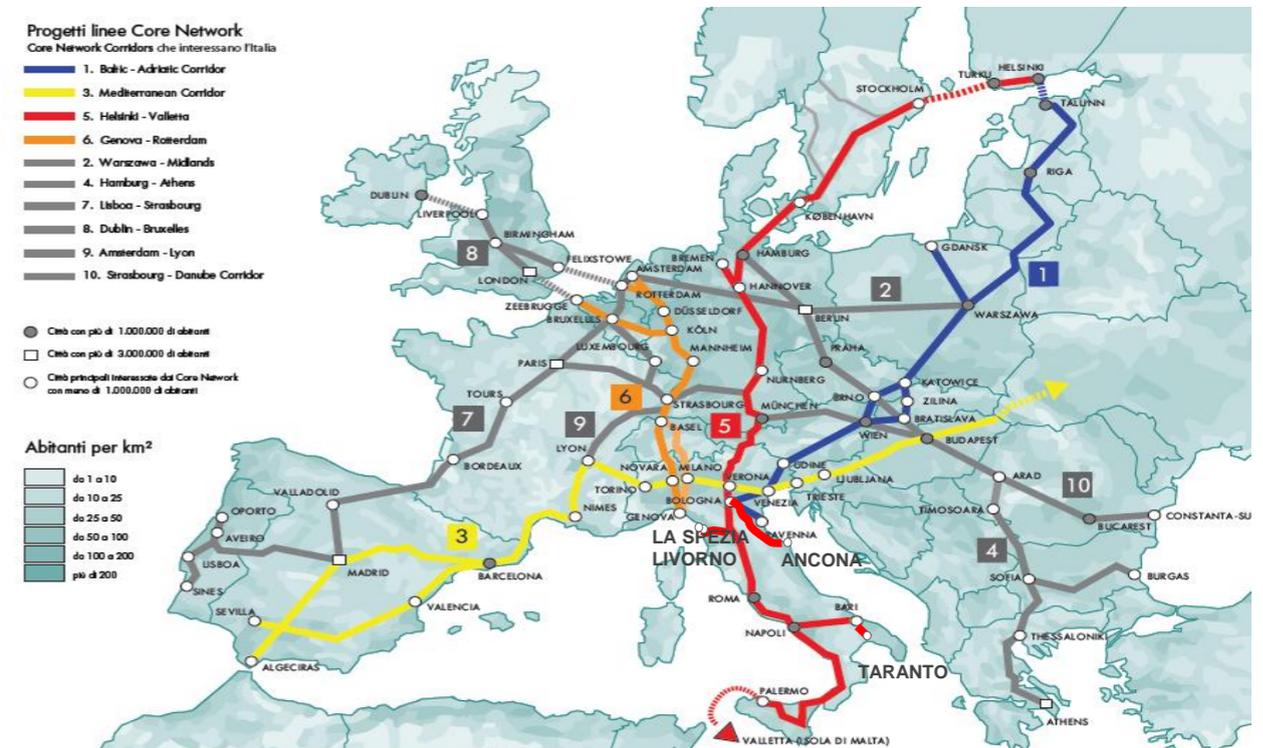


Sviluppare le infrastrutture di collegamento ai corridoi internazionali per il trasporto ferroviario delle merci

Rispondendo ad una logica di rafforzamento dei grandi assi europei, gli interventi infrastrutturali a supporto dello sviluppo dei porti devono essere orientati anche al potenziamento dei collegamenti ferroviari fra i porti ed i corridoi internazionali.

Le azioni, concentrate, graduali e coerenti con le logiche previste nell'ambito dei Corridoi della Rete TEN-T, devono risultare congruenti con le effettive previsioni di crescita dei porti e, in merito a queste, devono essere selezionate in termini di priorità temporale.

L'obiettivo degli interventi è la fluidificazione e l'efficientamento del flusso delle merci lungo tutta la catena logistica, anche in un'ottica di riequilibrio modale a favore delle modalità di trasporto ferroviaria a minore impatto ambientale.



Il Piano di sviluppo del Network Mercati



Gli investimenti per lo sviluppo del network merci

Gli interventi in corso o di prossimo avvio

Corridoio Mediterraneo

- Completamento PC80 Torino-Trieste
- Modulo 750m Torino-Trieste

Corridoio Reno-Alpi

- PC80 linee Chiasso e Luino
- Modulo 750m linee Chiasso, Luino e Domodossola via Arona e Borgomanero

Corridoio Scandinavia-Mediterraneo (porti alto Tirreno)

- PC80 Brennero-Livorno/La Spezia
- Modulo 750m

Potenziamento inland terminal

- Milano Smistamento
- Modulo 750m

Corridoio Baltico-Adriatico

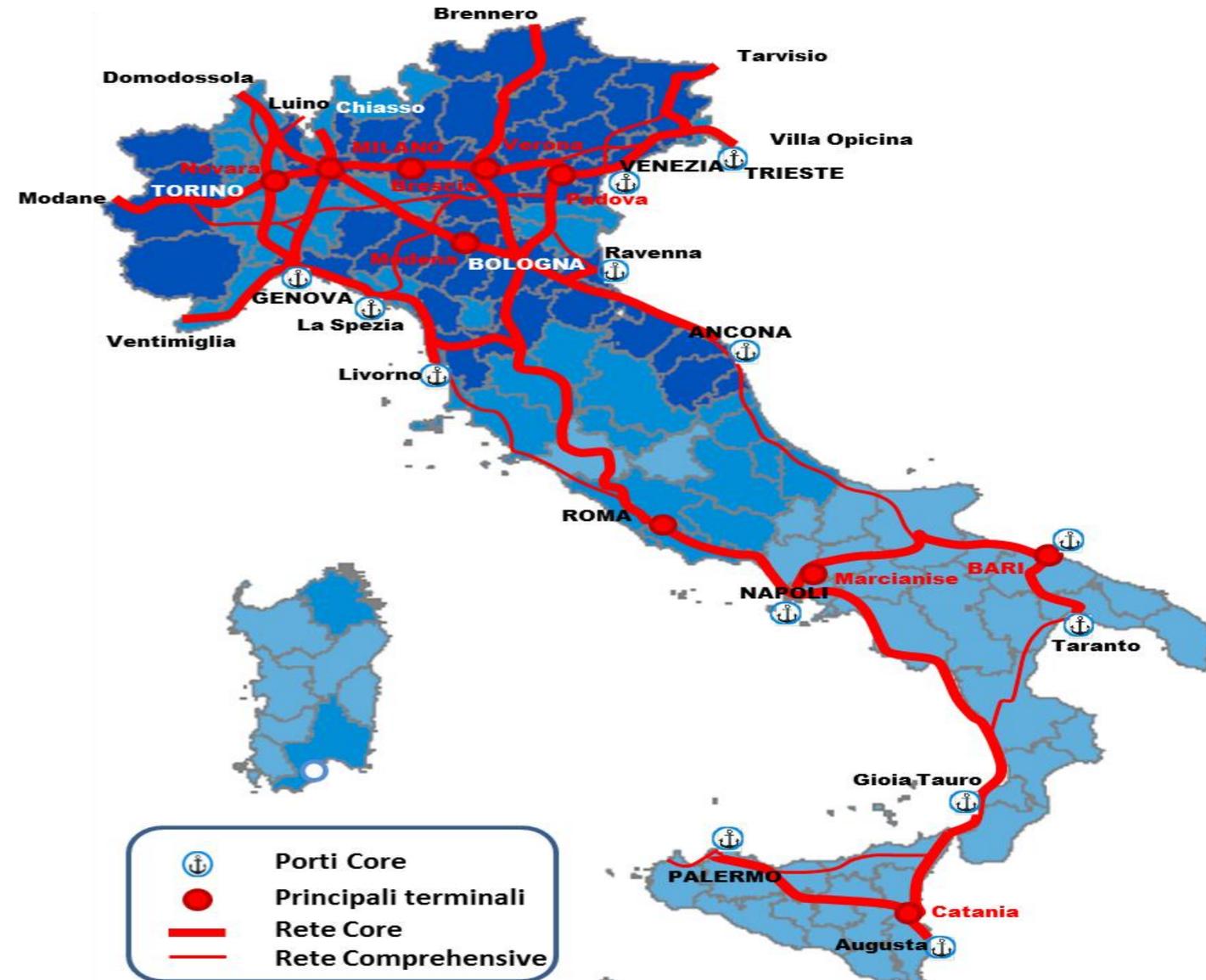
- Modulo 750m
- Potenziamento nodo di Udine

Corridoio Scandinavia-Mediterraneo (porti Adriatico e Mezzogiorno)

- PC80 Ancona-Bari-Taranto
- Modulo 650m

Potenziamento collegamenti e impianti nei porti core

- Trieste
- Genova
- Livorno
- La Spezia
- Ancona
- Napoli
- Taranto
- Gioia Tauro



Censimento 2011, addetti delle Imprese per 100 abitanti – fonte Istat

Il Piano di sviluppo del Network Merci

Risultati e benefici attesi

fino a +50% effetto adeguamento a modulo 750m vs modulo 500m

Incremento della capacità di carico del treno

Per effetto dell'adeguamento a sagoma P/C45 e P/C80

Possibilità di transito container high cube (+15% di merce), semirimorchi e autoarticolati

Incremento quota modale ferro e benefici associati per la collettività

Esempio: +1% di quota ferro produce:

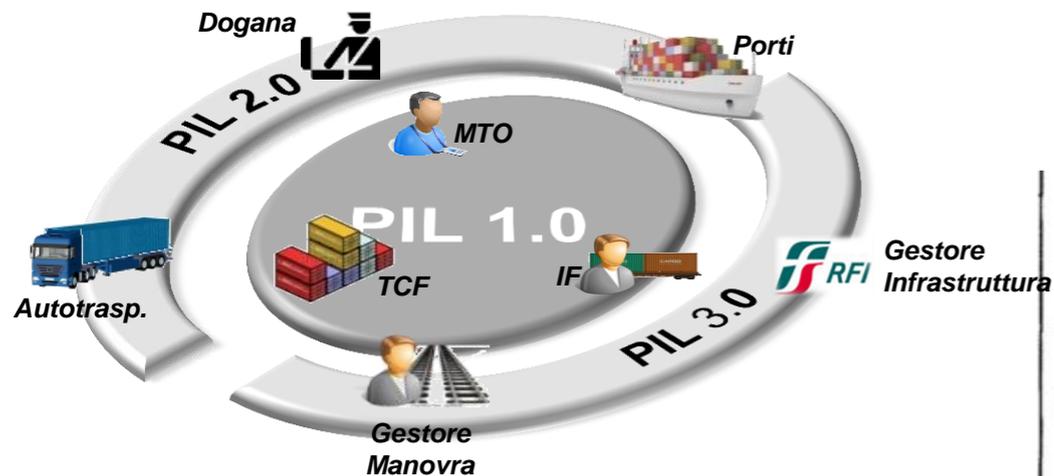
- meno emissioni di CO2 (~160.000 tonn/anno)
- meno costi esterni (~150 mln di euro/anno)

Liberazione di capacità per treni merci

Fino al +25% di tracce, per effetto dell'incremento della capacità di carico del singolo treno

Il Corridoio Doganale: sviluppo della logistica delle merci in ottica intermodale

Il programma “Piattaforma Integrata della Logistica” (PIL) è ideato per supportare il Gruppo FS Italiane nello sviluppo della logistica delle merci in ottica intermodale.



Processi doganali più veloci grazie ai nuovi sistemi tecnologici



GENOVA - Caricare sul treno i container, non soggetti a controlli di sicurezza, direttamente dalle navi cargo, semplificando e velocizzando le pratiche burocratiche grazie a nuovi sistemi

tecnologici.

Questo l'obiettivo principale dell'accordo firmato nei giorni scorsi dall'amministratore delegato del Gruppo FS Italiane, **Mauro Moretti**, e dal presi-

dente dell'Autorità Portuale di Genova, **Luigi Merlo**.

La nuova procedura telematica, denominata "Corridoio doganale" **ferroviario**, permetterà agli operatori di presentare le dichiarazioni doganali dei container trasportati in modo più rapido ed efficace, rendendo maggiormente efficiente e veloce il passaggio da una modalità di trasporto all'altra.

Tale iniziativa, resa possibile anche grazie alla preziosa collaborazione dell'Agenzia delle Dogane, agevolerà e sosterrà lo sviluppo e la competitività del trasporto merci intermodale, soprattutto in vista di EXPO Mi-

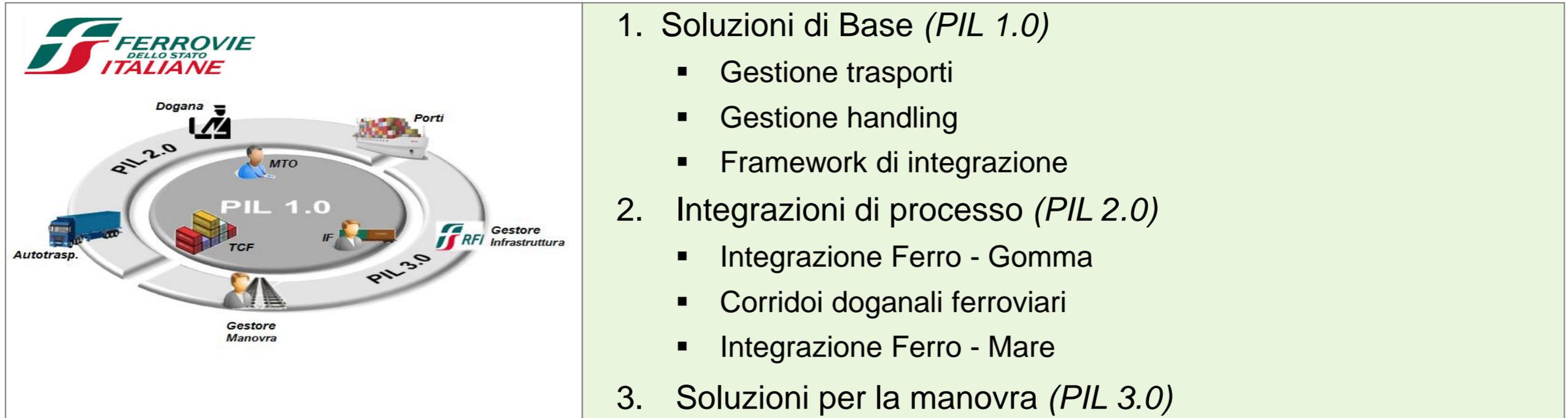
lano 2015. Sarà realizzata così una nuova offerta di servizi, soprattutto per le medie e lunghe distanze, in grado di favorire la crescita del trasporto combinato **ferroviario** per i flussi in arrivo al porto di Genova.

Anche l'intero ciclo logistico portuale ne beneficerà, grazie all'accelerazione delle procedure di afflusso/deflusso delle merci e alla possibilità di sviluppare legami informativi più sicuri con la logistica retro portuale.

Sono previsti, infine, ritorni positivi anche in termini di safety, grazie alla potenziale riduzione dei mezzi pesanti in circolazione su strade e autostrade.

PIATTAFORMA INTEGRATA LOGISTICA

Il Programma PIL



Il programma PIL, attraverso i framework 2.0 e 3.0, realizza l'interoperabilità tra il mondo marittimo e quello ferroviario nei processi di importazione / esportazione e nella gestione delle operazioni ferroviarie in ambito portuale.