

# Mercintreno

1,2 ottobre 2012

organizza   
**federMobilità**

CON L'ADESIONE DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

## Sviluppo mercato e innovazione del trasporto ferroviario merci

### IL RUOLO DELL'AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

c/o Ministero Infrastrutture e Trasporti  
Viale dell'Arte n. 16 - Palazzina A - EUR

*Sostenitori:*



*Mediapartner:*

FerPress  
Trasportando.com  
ClickMobility  
Cafi

**1 ottobre 2012**

**Ore 10,00**

**“Sviluppo, mercato e innovazione del trasporto ferroviario merci: il ruolo dell’Autorità per la regolazione dei Trasporti”**

Il nuovo organismo, dopo un lunghissimo periodo di gestazione - il primo tentativo di istituzione risale a metà degli anni 90 - deve svolgere, in tema di trasporto ferroviario, le funzioni ,fra le altre, di regolazione per l’accesso all’infrastruttura definendo i criteri per l’assegnazione delle tracce e della capacità e per la determinazione dei pedaggi. Inoltre, entro giugno 2013, deve presentare al Parlamento una relazione sull’efficienza dei diversi gradi di separazione fra infrastruttura ferroviaria e imprese ferroviarie.

Un organismo quindi verso il quale sono rivolte le aspettative di quanti credono che la concorrenza e le garanzie per la concreta liberalizzazione possono, finalmente, imprimere al settore quella forza propulsiva in grado di dare l’ottimismo necessario a continuare a credere nel ferroviario merci.

Ma in un quadro economico generale particolarmente complesso e con le ridotte prospettive di crescita e di sviluppo del nostro paese(l’OCSE ha rivisto per l’Italia le previsioni del 2012 del Pil al ribasso da -1,7% a -2,4% e

confermate anche dalla Banca Centrale Europea per l’eurozona dal -0,5%/+0,3% di giugno al -0,6% e -0,2% per il 2012),la presenza dell’Autorità che ruolo può svolgere per il rilancio del settore merci ferroviario?

**Apertura lavori**

**Alfredo Peri** - *Presidente Federmobilità, Ass. Mobilità Emilia Romagna*

**Assegnazione Medaglia di Rappresentanza Presidente della Repubblica**

**Luigi Frati** - *Rettore Università la Sapienza Roma*

**Tavola Rotonda**

**Mario Sebastiani** – *Prof. Ec. Politica Università Tor Vergata, Roma*

**Debora Serracchiani** – *Parlamento Europeo - Commissione Trasporti*

**Silvia Velo** - *Vice presidente IX Commissione - Camera dei Deputati*

**Mauro Moretti** - *A. D. Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*

**Roberto Tazzioli** - *A. D. Bombardier Italia*

**Giacomo Di Patrizi** - *Presidente FERCARGO*

**Alessandro Ricci** - *Presidente Unione Interporti Riuniti*

**Luigi Merlo** - *Presidente Assoport*

**Giuseppe Biesuz** - *A.D. Trenord*

**Marcello Panettoni** – *Presidente Asstra*

## Coordina

**Andrea Boitani** - *Prof. Università Cattolica Milano*

## Conclusioni

**Guido Improta** - *Sottosegretario Ministero Infrastrutture e Trasporti*

## Ore 13,00 Lunch

## Ore 14,00-Sessione pomeridiana

## Coordina

**Fabio Crocchio** – *Direttore Ufficio Regolazione Servizi Ferr. Min. Infrast. e Trasp*

**“La centralità dell’innovazione organizzativa per lo sviluppo della qualità dei servizi di rete - La carta dei servizi anche per il trasporto ferroviario merci?”**

L'Autorità dei Trasporti ha competenze, tra l'altro, sull'equità delle condizioni di accesso alle infrastrutture e sul contenuto minimo dei diritti degli utenti verso le imprese o i gestori delle reti. Questa previsione legislativa apre la strada a un miglioramento del rapporto tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese di trasporto ferroviario, nel senso di una maggiore attenzione alla qualità della prestazione erogata, con positive ricadute sull'affidabilità e la competitività del sistema ferroviario.

**Francesco Filippi** - *Prof. Facoltà di Ingegneria La Sapienza, Roma*

**Antonio Parente** - *Direttore Generale Trasporto Ferroviario - MIT*

**Michele Elia** - *A.D. RFI*

**Antonio Carrarino** - *KCW GmbH-Germania*

**Zeno D'Agostino** - *Direttore Interporto Bologna*

**Marco Terranova** – *A.D. SBB Cargo Italia*

**Pasquale Legora de Feo** – *A.D. Conateco*

## Ore 16,00

## L'assetto industriale e i nuovi modelli operativi delle imprese ferroviarie merci in Italia e in Europa

Lo sviluppo di un mercato europeo per il trasporto ferroviario delle merci produce significativi effetti

2 ottobre 2012

sull'assetto organizzativo dei grandi operatori logistici e ferroviari. Come già in altri comparti, è plausibile attendersi processi di integrazione orizzontale e verticale tra operatori con il rafforzarsi di MTO che agiscono in condizioni di oligopolio. Gli interventi fiscali e regolatori dei singoli stati possono tuttavia influire sull'organizzazione industriale delle aziende nei diversi paesi favorendo una eterogeneità di soluzioni imprenditoriali che al lungo andare competono fra loro e rendono i diversi sistemi logistici più o meno convenienti per le aziende industriali e commerciali.

Il seminario intende favorire un confronto fra le scelte strategiche e organizzative dei principali MTO in Europa e le politiche nazionali ed europee di regolazione e incentivo delle diverse modalità di trasporto merci.

**Marco Ponti** - *Prof. Economia Trasporti - Politecnico Milano*

**Alberto Lacchini** - *Direttore Commerciale Bombardier Locomotive*

**Lorenzo Pastorino** - *Presidente I.R.F.A.*

**Giorgio Spadi** - *A.D. NORDCARGO - DB SCHENKER Italia*

**Francesco Cacciapuoti** - *Direttore Generale ISC Interporto Servizi Cargo*

**Mauro Pessano** - *A.D. Captrain Italia*

**Marcello Martinez** - *Prof. Org. Aziendale Seconda Università degli Studi di Napoli*

Ore 9,15

Apertura lavori

**Giovanni De Nicola** - *V. Presidente Federmobilità, Ass. ai Trasporti Prov. di Milano*

Coordina

**Lanfranco Senn** - *Prof. Università Bocconi Milano*

Interviene

**Antonio Tajani** - *Vice Presidente Commissione Europea*

**“Trasporto Transalpino e sviluppo delle superstrade ferroviarie”**

La modalità ferroviaria, in un sistema di trasporto merci a rete intermodale, è competitiva solo per quantità elevate su lunghi percorsi e con tempi di percorrenza che la rendano vincente sul concorrente "tutto-strada". L'infrastruttura deve quindi evolversi in modo da garantire prestazioni adeguate sui principali percorsi, e coerenti nelle tratte che si susseguono a costituirli. Prestazioni che garantiscano non solo la velocità, ma anche la capacità del treno in termini di quantità di merci trasportate e quindi, relativamente all'infrastruttura ferroviaria, garantirne la lunghezza (con adeguata lunghezza dei binari di incrocio e precedenza nelle stazioni), la capacità di carico di ciascun carro (con idoneo

peso assiale sostenibile dalla linea), le dimensioni trasversali (con adeguata sagoma delle gallerie)

Pertanto, anche, nella auspicata prospettiva di un aumento dei flussi di attraversamento che, passando dai porti, raggiungono il nord Europa e del ruolo che può svolgere l'Italia negli scambi fra mediterraneo /oriente diventa centrale il tema dell'attraversamento dei valichi alpini e di adeguate infrastrutture ferroviarie.

**Antonio Musso** - *Prof. Facoltà Ingegneria Università La Sapienza, Roma*

**Mario Virano** - *Commissario Governo Ferrovia Lione Torino*

**Christian Reynaud** - *Direttore Nestaeer-Francia*

**Alberto Grisone** - *Hupac Svizzera*

**Alessandro Panaro** - *Studi e Ricerche Mezzogiorno*

**Luigi Zanin** - *Resp. Unità di Progetto Logistica Regione Veneto*

**Franco Marzioli** - *Esperto Settore Ferroviario*

**Ore 11,30**

**Gli strumenti per l'ammodernamento del materiale rotabile: leasing e omologazione**

Con la liberalizzazione dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie la problematica relativa al materiale rotabile si è

rivelata sin da subito una delle più importanti fra quelle che le nuove imprese si sono trovate ad affrontare. Come' noto, in termini di disponibilità e tempi di consegna, il mercato dei rotabili ferroviari è nato sostanzialmente con la liberalizzazione, fino allora era presente come commessa diretta degli incumbent.

In termini di qualità, lo sviluppo di infrastrutture ad elevate prestazioni presuppone, per poter raggiungere a pieno i risultati attesi, un coerente sviluppo delle performance del materiale rotabile (nel ferroviario merci, ad esempio la maggioranza dei carri è ancora a velocità massima di 100 km/h). In termini di sicurezza, con lo sviluppo di nuove tecnologie di sistema e con l'utilizzo sulla medesima infrastruttura di varie tipologie di mezzi e' necessario garantire la massima sicurezza in tempi consoni alle esigenze del mercato. E' da gestire quindi un processo ad elevata complessità rispondendo a nuove esigenze con soluzioni innovative.

**Alberto Chiovelli** - *Direttore Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria*

**Giuseppe Mele** - *Centro Studi Confindustria*

**Luigi Morisi** - *Presidente Assiferr*

**Guido Gazzola** - *V. Presidente - Resp. Catg. Carri Ferroviari Assoferr*

**Giuseppe Davoli** - *A.D. Soc. Dinazzano Po SpA*

**Armando De Girolamo** - *Amministratore Unico Lotras*

**Paolo Celentani** - *Modeconsulting*

## con il patrocinio di:

- **Ministero dell’Ambiente**
- **Università “La Sapienza”, Roma**
- **Commissione Europea *con il patrocinio della Rappresentanza in Italia***
- **Autorità Portuale di Genova**
- **Legambiente**
- **MetroCampania NordEst**
- **Autorità Portuale di Venezia**
- **AssoLogistica**

---

### Per informazioni

**Segreteria organizzativa: Federmobilità tel .06 42916952 – 3493191165**

mail: [federmobilita@federmobilita.it](mailto:federmobilita@federmobilita.it) – [ufficiostampa@federmobilita.it](mailto:ufficiostampa@federmobilita.it)

web: [www.federmobilita.it](http://www.federmobilita.it)