

CERTeT

Centro di Economia Regionale, dei Trasporti
e del Turismo



Università Commerciale
Luigi Bocconi

Fattori di competitività del trasporto intermodale

**Alberto Milotti – CERTeT – Università Bocconi
– MEMIT – Università Bocconi**

Trento 15 Aprile 2016

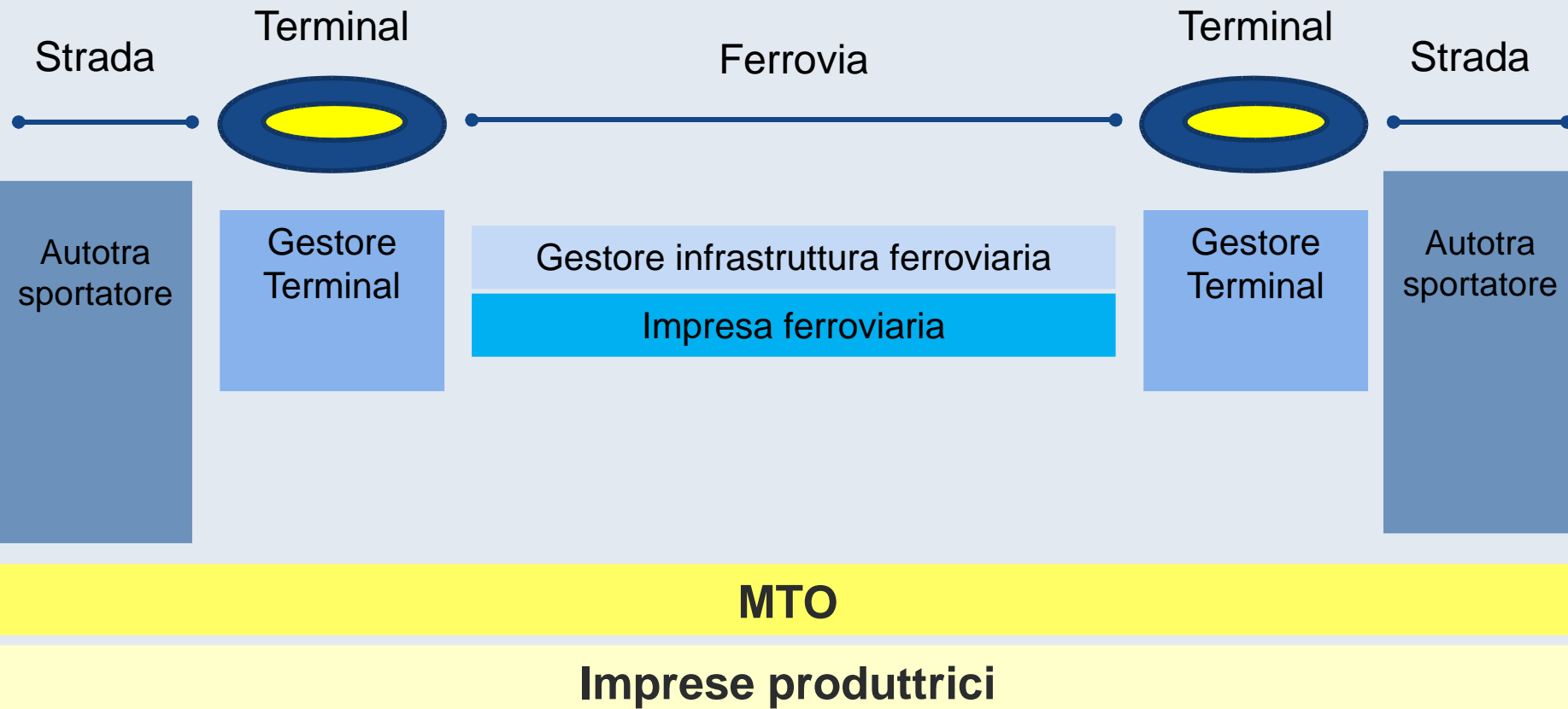


Università Commerciale
Luigi Bocconi

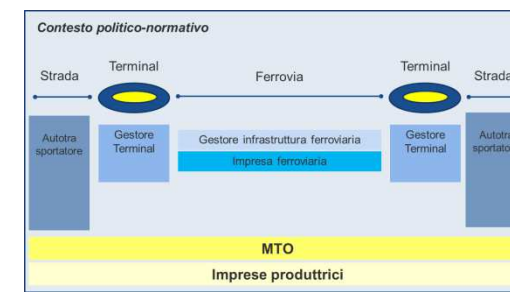
CERTeT
Centro di Economia Regionale, dei Trasporti
e del Turismo

La filiera del trasporto intermodale

Contesto politico-normativo



Le Infrastrutture (rete e nodi)



Modernizzazione segnalamento

Potenziamento infrastrutturale

Separazione traffici pax-merci

Tracce orarie
più adatte al
trasporto
intermodale

Miglioramento caratteristiche
tecniche linee ferroviarie:

- Sagome
- Moduli
- pendenze

Treni con
maggiore
portata

Nuovi collegamenti:

- Accesso ai terminal
- Raccordo fra reti

Nuovi terminal o potenziamento:

- Inland terminal
- Terminal portuali

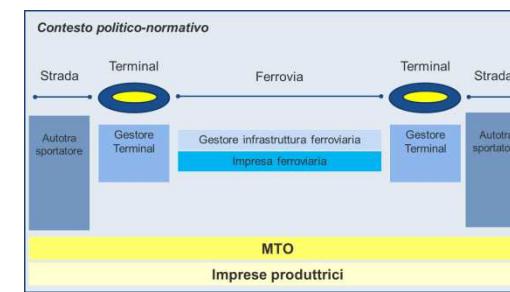
Risparmi di
tempo

**MIGLIORAMENTO QUALITA'
TRASPORTO INTERMODALE**

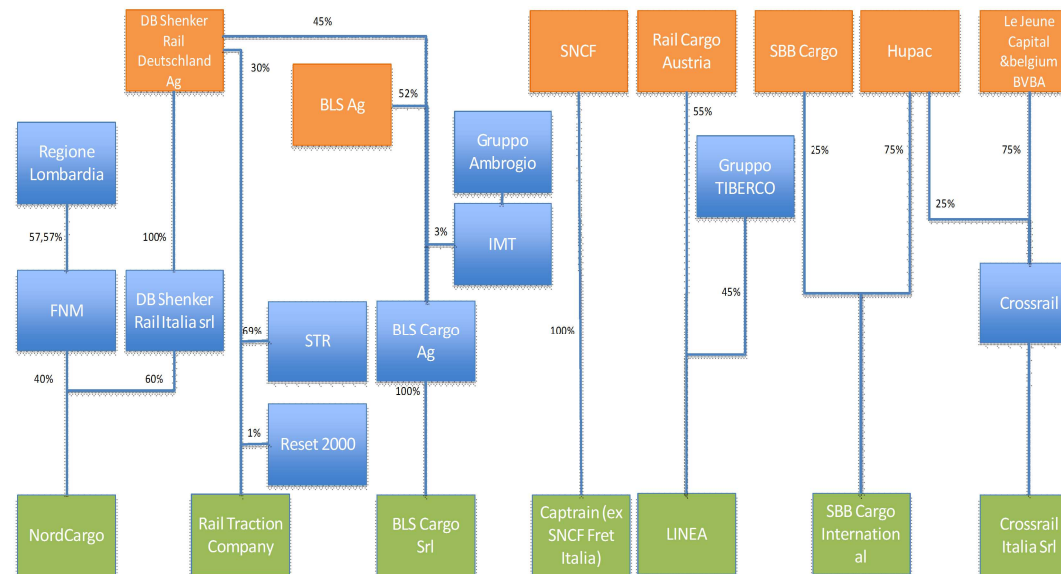
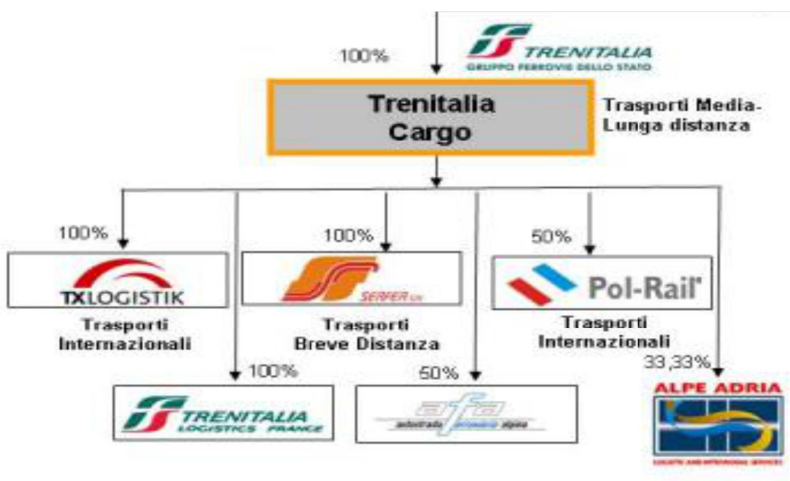
Risparmi di costo



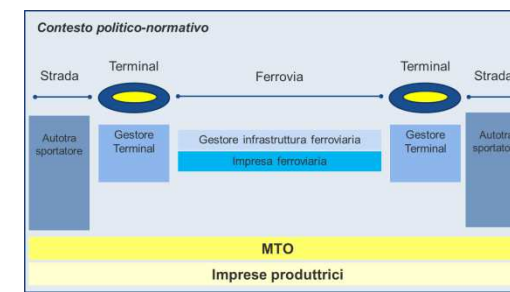
Gli operatori



- **Adeguamento alla normativa comunitaria** e preparazione ad affrontare le nuove fasi della liberalizzazione ferroviaria
- Sviluppo della propria **dotazione tecnica e tecnologica**
- **Internazionalizzazione** delle imprese ferroviarie
- Sviluppo di **servizi «innovativi»**



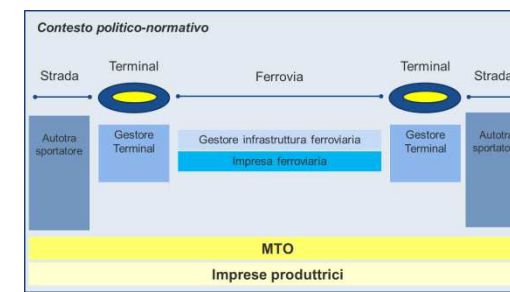
Le imprese di produzione



- Verificare le **categorie merceologiche** interessanti per shift modale
- Necessità di **investimenti** rilevanti (Unità di Carico ma anche sistemi informativi, eventuali filiali, mezzi su gomma)
- Ricerca di nuove soluzioni in particolare sui processi:
 - che permettano il **contenimento dei costi operativi**;
 - centralizzando a livello europeo, nel caso delle imprese di maggiore dimensione, le attività a valore aggiunto;
 - cercando soluzioni che uniscano la riduzione dei costi con la **riduzione dell'impatto ambientale**;
 - facendo un ampio uso delle **tecnologie** informatiche e di telecomunicazione (ITC) che rendono più flessibile l'attività produttiva e distributiva;
 - rispondendo alle sfide logistiche poste dalle **nuove modalità di vendita** on-line (B2B e B2C) nelle quali viene di fatto saltata la fase di intermediazione commerciale.



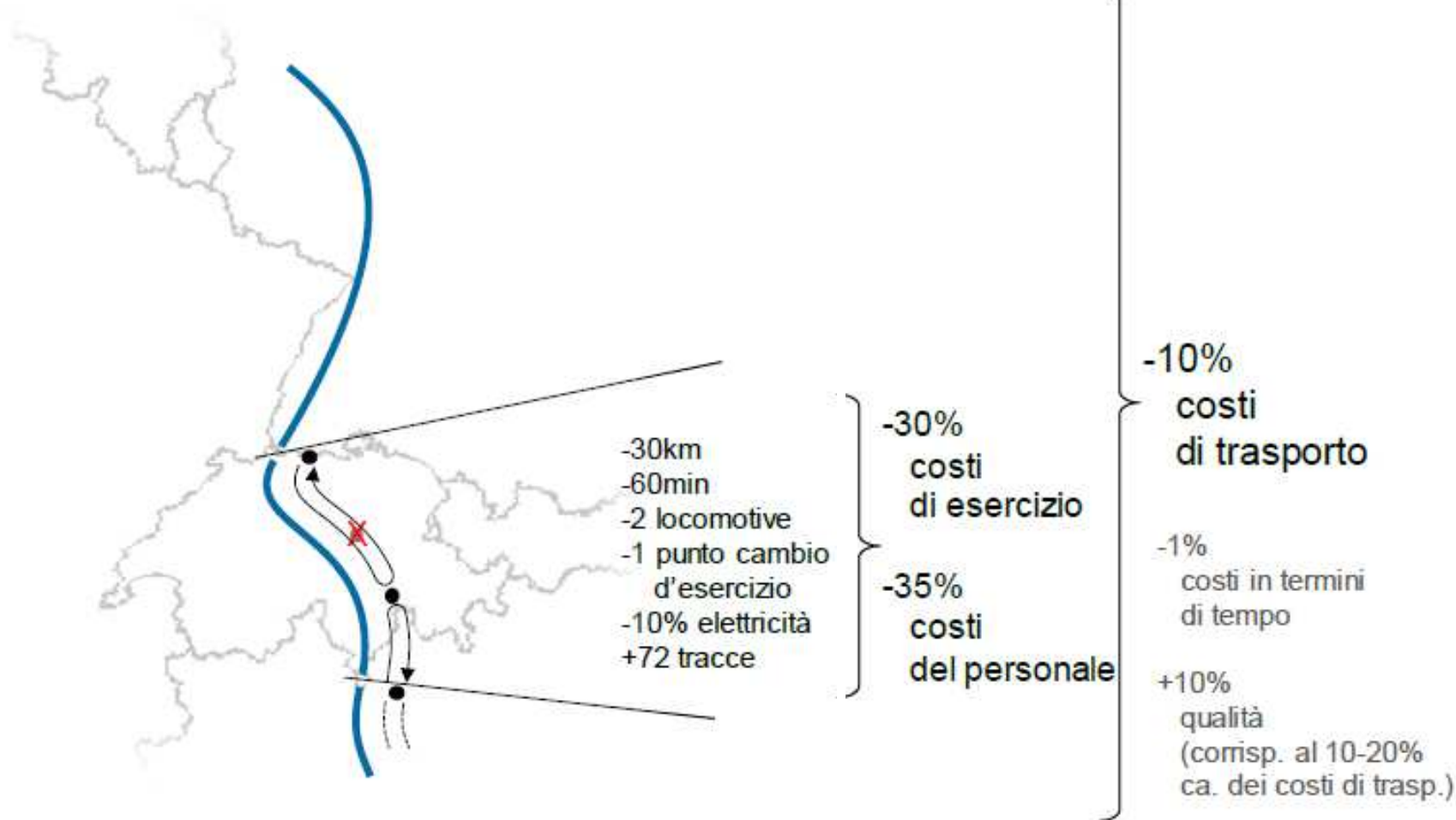
Il contesto politico-normativo



- **Politica dei trasporti europea:** evoluzione modal split ed evoluzione liberalizzazione ferroviaria
- **Politiche dei trasporti nazionali,** sostegno all'intermodale, politiche di settore; politiche doganali
- **Sviluppo di infrastrutture ferroviarie moderne:** Gallerie di Base nelle Alpi, tunnel della Manica, Oresund link e il primo caso di rete ferroviaria solo merci (Betuwe route in Olanda);
- Lento, ma graduale **sviluppo dell'armonizzazione tecnica:** locomotive, vagoni, sistemi di sicurezza interoperabilità delle reti,
- **Impianti di trasbordo moderni:** interfaccia strada/rotaia
- **Internazionalizzazione delle imprese ferroviarie:** attraverso acquisizioni da parte dei big player.
- **«Qualità normativa»** dei servizi connessi alla movimentazione delle merci e **ambiente favorevole** al «Fare impresa».

Un esempio: Alptransit

Entro il 2020 la Svizzera completerà un piano di investimenti di 17,6 Mld di Euro con la tappa importante dell'inaugurazione del nuovo tunnel del Gottardo e l'Italia ha un programma di 11 mld di Euro (di cui attualmente solo 3,75 effettivamente disponibili) entro il 2025.



Sintesi interventi in grado di incidere sulla competitività del Brennero in futuro

	Intervento	Effetti sulla competitività del sistema logistico ferroviario dell'Asse del Brennero
1	Tunnel di Base del Brennero	Possibilità di ridurre i costi di trazione, riducendo i costi dei treni intermodali diretti verso i terminal dell'asse
2	Potenziamento Fortezza Verona con Circonvallazioni Bolzano e Trento	Superare il collo di bottiglia della ridotta capacità e favorire lo sviluppo dei traffici della linea del Brennero verso il Centro-Nord Italia, anche in logica di favorire modelli organizzativi dei terminal intermodali dell'area di Verona in logica di tipo gateway.
3	Potenziamento terminal asse Brennero (es. 750m)	Aumento della capacità e dell'efficienza dei sistemi intermodali a Trento, Verona e Bologna
4	Completamento della messa a sagoma P/C 80 e modulo di 750 metri della direttrice Bologna-Firenze e Linea Adriatica	Possibilità di allungare i moduli sulle direttrici verso le principali realtà della Puglia (Bari, Brindisi e Taranto) e della Calabria (Gioia Tauro) e accogliere servizi container anche high cube e favorire le possibili logiche di rilancio nei terminal del Nord Italia
5	Completamento dei principali ammodernamenti di terminal portuali del Tirreno e dell'Adriatico	Aumento della capacità offerta e dell'efficienza della portualità per i flussi containerizzati
6

Alcuni spunti conclusivi

Per poter affrontare la tematica è necessario un **approccio strategico** da parte dei soggetti di indirizzo delle politiche dei trasporti a livello nazionale, regionale e locale, con una visione sistemica rispetto ai seguenti aspetti:

- **Infrastrutturazione** in chiara logica di corridoio e con una coerente divisione per fasi degli interventi.
- Regolazione dei **servizi** ferroviari tesa alla valorizzazione dell'efficienza del modello organizzativo.
- **Concertazione** delle scelte infrastrutturali strategiche in materia retroportuale e terminalistica.
- Attivazione di sinergie e modalità di valorizzazione del ruolo del **settore privato** per interventi infrastrutturali o il riassetto degli operatori logistici.
- Introduzione di **innovazioni** organizzative e tecnologiche in grado di ridurre i costi di manovra ferroviaria.
- Potenziare i **servizi telematici** (es. nuovi corridoi doganali e messa a fattor comune delle esperienze più avanzate).

Alcune possibili azioni

Al fine di poter gestire al meglio le fasi intermedie è necessario:

- perseguire una **stretta cooperazione** fra i diversi gestori di rete e dei nodi (terminalistico-portuali, retroportuali e terminalistici terrestri) in modo da poter offrire un servizio il più possibile integrato con una condivisa gerarchizzazione degli interventi necessari dal punto di vista infrastrutturale e organizzativo.
- **efficientare il sistema di produzione del servizio ferroviario** (moduli, sagome, eliminazione delle restrizioni organizzative, ecc.) in modo da favorire la competizione rispetto al trasporto stradale e a sostenere lo sviluppo di traffici aggiuntivi. Fra questi le potenzialità maggiori provengono da un nuovo equilibrio fra i porti italiani rispetto ai porti del Nord Europa nei traffici container e semirimorchi (gruabili o resi gruabili).
- Adottare **nuove forme organizzative e innovazioni tecnologiche** per ridurre i costi di manovra nelle relazioni da e per i porti, attraverso forme di navettamento verso i terminal attraverso i quali predisporre rilancio treni verso il Centro e nord Europa.

