

Trento 15 aprile 2016

# **Le azioni di Trenitalia per la promozione dell'intermodalità**

**Miceli Domenico**  
*Divisione Cargo di Trenitalia*

# Politiche ambientali europee nel settore trasporto



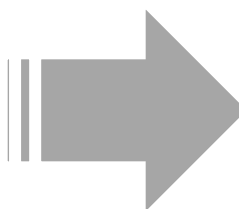
- **Libro bianco** sui trasporti
- Direttiva **Eurovignette**
- Quadro finanziario **CEF 2014 – 2020**
- **Fondi strutturali** europei

# Premessa

## AEA – Agenzia Europea per l'Ambiente

L'inquinamento dovuto al trasporto merci su gomma causa in **Europa:**

- 3 milioni di giorni di assenza per malattia
- 350.000 morti premature
- **costi esterni per € 45 mld** (in Italia: 0,08 euro/km) <sup>(1)</sup>



**COSTI ESTERNI € 45 mld**

**8 €/cent al KM** (Italia)

# Sostenibilità del trasporto ferroviario

Per ogni **tonnellata** di carico e per ogni **chilometro** percorso con un treno merci europeo, nell'atmosfera penetrano mediamente **29 grammi di CO<sub>2</sub>**.

Nel caso di un trasporto su mezzo pesante Euro 5, le relative emissioni ammontano a **81 grammi**.



per 1 KM



29 gr. CO<sub>2</sub>

-64%



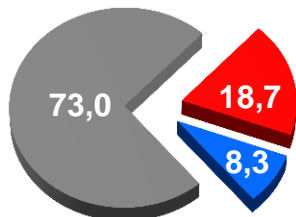
81 gr. CO<sub>2</sub>

+179%

Fonte: elaborazione Eurispes su EcotransIT

# Il traffico merci in Europa: la ripartizione modale

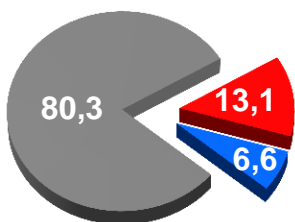
EU



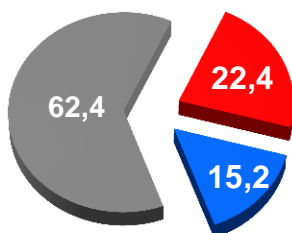
Road  
Railways  
Inland waterways

Fonte: Commissione Europea "EU transport in figures" 2014

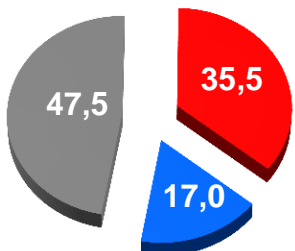
ITALY



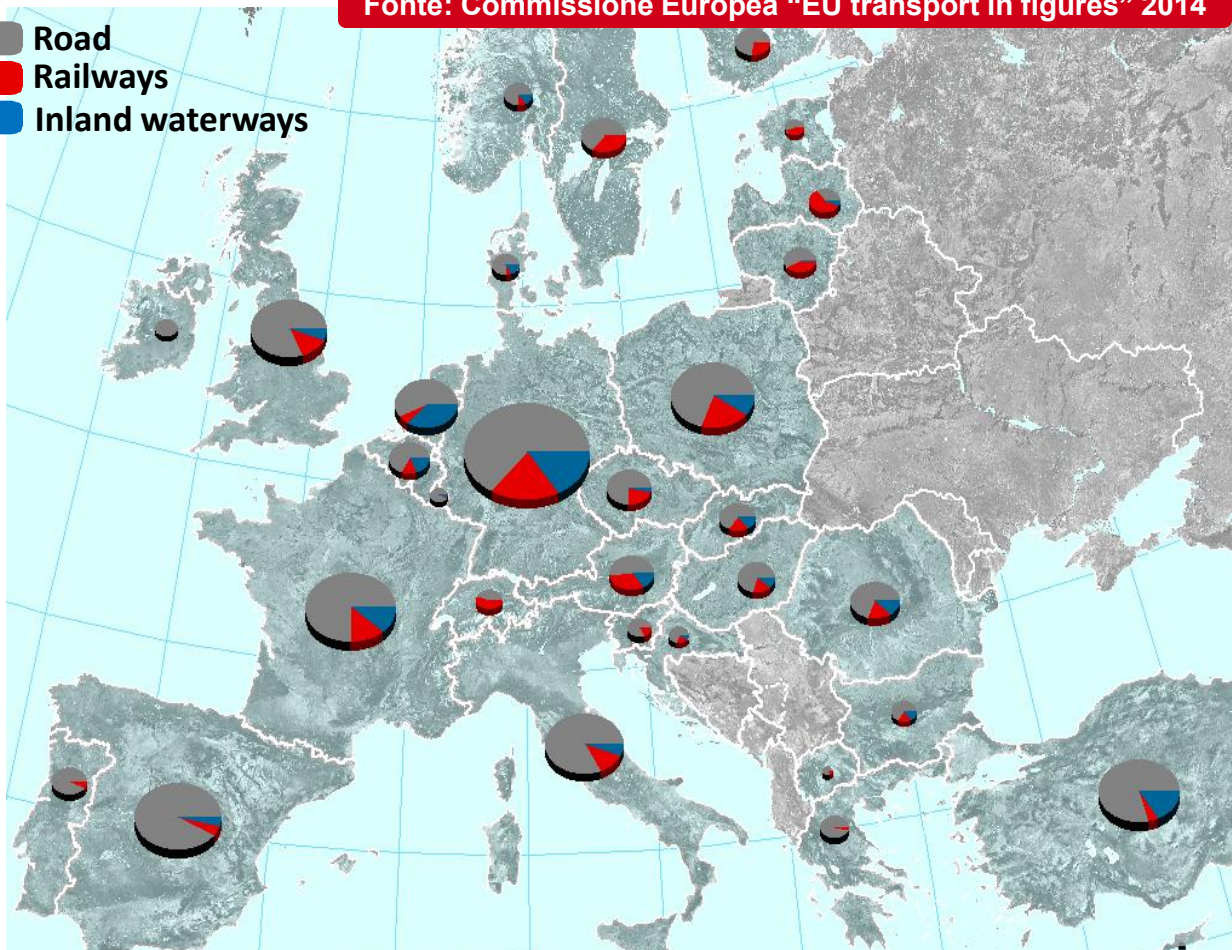
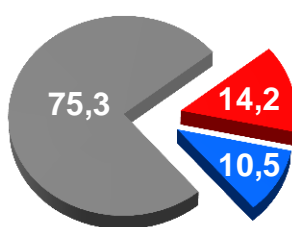
GERMANY



AUSTRIA



FRANCE



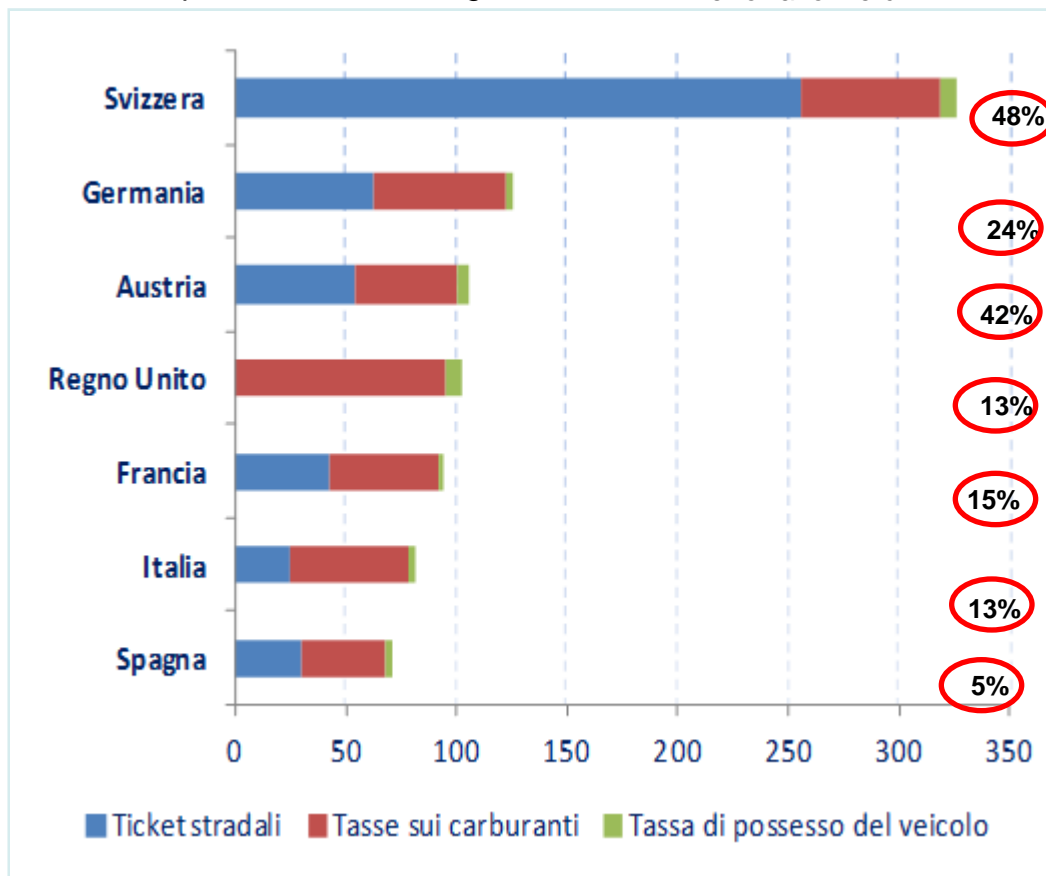
In Italia la quota modale ferroviaria è al di sotto della media europea

# Effetti delle politiche di shift modale in Europa

- I paesi che impongono alti costi al trasporto stradale pesante (pedaggi, imposte sul carburante, tasse automobili-istiche) hanno quote modali ferroviarie più alte
- C'è una correlazione positiva tra livello della tassazione e performance del sistema ferroviario in termini di quota modale
- L'1% di aumento dei costi di trasporto stradale genera un aumento della quota modale ferroviaria dell'1,4%

Costo medio per veicolo merci al giorno in €

Quota modale trasporto ferroviario merci



HGV: Heavy Goods Vehicles

Elaborazione su dati "International Transport Forum Database"

# Riequilibrare il sistema dei trasporti

**E' necessario** consolidare anche in Italia una politica di trasporto a favore delle modalità sostenibili

- **Vantaggi ambientali:** minore emissione di anidride carbonica per l'abbattimento dell'inquinamento atmosferico e acustico;
- **Incremento del livello di sicurezza:** riduzione della congestione della rete auto-stradale, dei transiti frontaliere e portuali con impatto sull'incidentalità;
- **Risparmio energetico:** minore consumo di risorse energetiche con ottimizzazione nell'uso della risorsa petrolifera;
- **Valorizzazione delle sinergie:** tra le diverse modalità di trasporto: attraverso la specializzazione del trasporto per tipologia di servizio e merce trasportata.



# La scelte strategiche di Trenitalia Cargo

- **Presenza** internazionale
- **Potenziamento e promozione** del trasporto intermodale
- **Concentrazione** del reticolo scali serviti
- **Incremento** della qualità del servizio
- **Revisione** del modello industriale:





# Cosa sta facendo Trenitalia Cargo per rilanciare il trasporto su ferro

---

- Sempre maggiore **orientamento alla Clientela**
- **Diversificazione** portafoglio ed **internazionalizzazione**
- Utilizzo di **loco interoperabili** per traffici internazionali
- **Sistema Shuttle** per i collegamenti portuali
- Avvio di nuove relazioni **intermodali** attraverso una maggiore **sinergia** tra strada e ferro.
- Nuove **tecnologie** a supporto dei processi aziendali e della qualità per aumento produttività del lavoro per sfruttare al massimo le **prestazioni gli assets aziendali**

# Una migliore qualità ed attenzione verso il Cliente

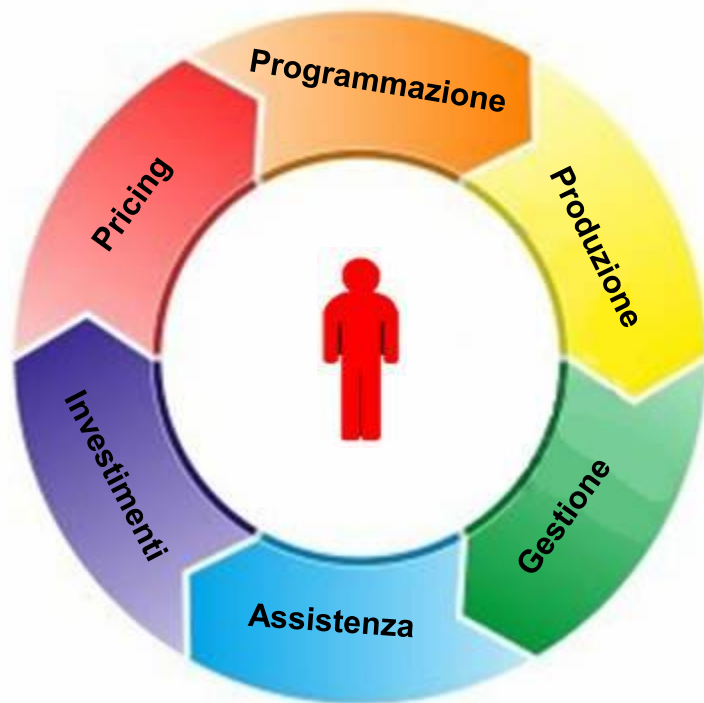
---

## Implementazione del nuovo CRM

- **Conoscenza.** *Chi è il cliente, a quale ambiente appartiene*
- **Ascolto.** *Quali sono le esigenze, comprenderle ed agire di conseguenza*
- **Supporto.** *Come aiutare il cliente per migliorare e rendere più efficace il rapporto*

# Maggiore flessibilità per il Cliente

**FLESSIBILITÀ**  
in tutte le attività



Trenitalia Cargo diventa sempre più flessibile, andando incontro alle esigenze del cliente attraverso:

- l'aumento di **treni straordinari**, fino al 35% del totale;
- un **pricing** allineato alla concorrenza camionistica ed alle altre I.F.
- sottoscrizione di **contratti pluriennali**;
- l'implementazione del nuovo **SIM** e del nuovo **CRM**;
- una nuova riorganizzazione **dell'assistenza**, pronta ad essere sempre più a supporto del cliente
- nuovi **servizi/prodotti** per i clienti costruiti insieme allo stesso cliente.

# Diversificazione nel settore della GDO

- **LEROY MERLIN** → Trasporto casse mobili da interporto di Rivalta Scrivia, a Roma Smistamento.
- **LOGISTICA 1** → Acquisizione quote di traffico dalla strada, in particolare per il trasporto delle acque minerali, integrando modalità stradale e ferroviaria.
- **UNILEVER** → Avvio del primo trasporto ferroviario di gelati in Italia ed in Europa




# Un caso concreto di “shift modale” di TIC

## Il Progetto GREEN EXPRESS: un modello sostenibile di logistica integrata

Nel 2013 **Trenitalia** e **Unilever** hanno dato vita a una collaborazione che pone il treno e la ferrovia al centro di un modello sostenibile di logistica integrata. Un servizio dedicato che, per la prima volta in Europa, permette di **utilizzare il treno come vettore principale per il trasporto di gelati dallo stabilimento di produzione all’hub logistico.**

**Una scelta che consente, ogni anno, di:**

› **togliere dalla strada circa 3.500 camion** evitando le emissioni di oltre 2.600 tonnellate di CO<sub>2</sub>


– 3.500 camion  


› **ridurre l’incidentalità** dovuta al traffico veicolare

– 2.600 t di CO<sub>2</sub>  


› **risparmiare il 75,1% dell’energia** rispetto al trasporto effettuato solo su gomma, **pari al fabbisogno di circa 4.200 famiglie medie.**

– incidenti  


– 75,1% energia consumata  




# Posizione strategica rispetto ai principali assi di traffico europei

- ❑ **L'asse Nord-Sud** è quello principale per volumi e per quota della modalità ferroviaria.
- ❑ **L'asse Est** rappresenta l'area a maggiore tasso di sviluppo.
- ❑ **L'asse Ovest** è quello che sta cominciando ad aprirsi alla competizione ferroviaria europea.





# Una presenza più forte a livello internazionale è sicuramente uno dei pilastri della strategia di Trenitalia Cargo.

## Asse OVEST

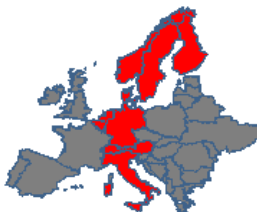


Avvio un nuovo servizio gestito direttamente da TI Cargo sul percorso francese Amberieu-Modane.

**Presenza commerciale tramite Trenitalia Logistics France.**

**Potenziamento servizi in Francia**, incremento delle coppie di treni effettuate con nostri macchinisti sulla tratta Modane-Amberieu.

## Asse NORD-SUD



Acquisto dell'intero pacchetto azionario di **TX Logistik**, società tedesca che opera sull'intero asse nord-sud e propone servizi logistici innovativi e di successo.

**Acquisizione di certificato di sicurezza in Austria**, per sviluppare nuovi traffici verso Polonia/Russia

## Asse EST



Asse di forte interesse strategico, con i più alti indici di crescita. Presenza attraverso due società commerciali che sono **Pol-Rail** e **Rom-Rail**, in attesa di nuove partnership.

**Nuovo accordo commerciale con SZ.** Progetto di cooperazione con loco interoperabili per efficientare i costi e ridurre i tempi di percorrenza sulle tratte internazionali interessate

# I motivi per dare maggiore sostegno all'intermodalità

## Più intermodalità e più logistica sviluppando il network ferroviario

---

La necessità di avere nel sistema produttivo e distributivo nazionale più intermodalità e più logistica è ormai ineludibile.

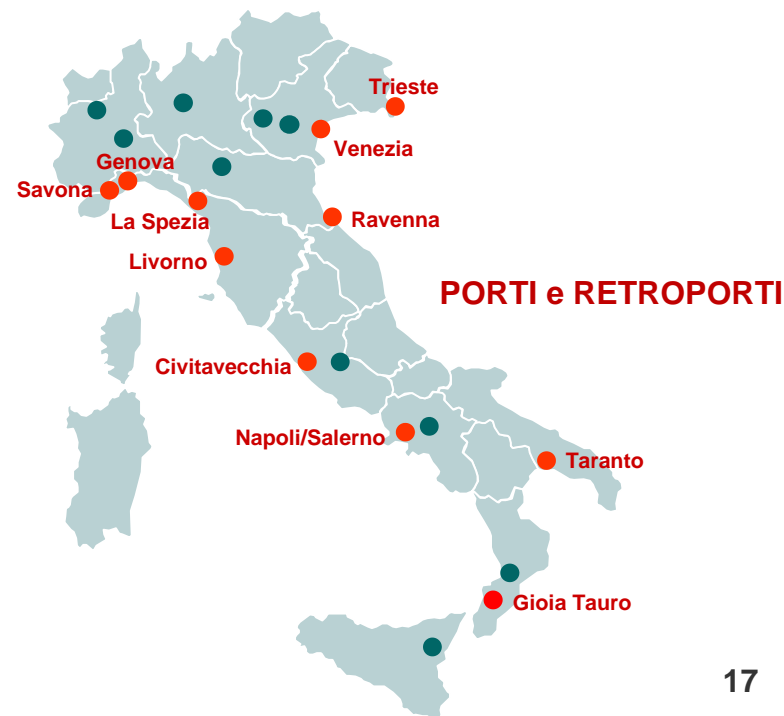
Interventi mirati su:

- **Traffico combinato internazionale:** per spostare verso sud il baricentro dei traffici e per sfruttare appieno la nuova capacità infrastrutturale di qualità di RFI;
- **Traffico intermodale domestico marittimo e terrestre:** per una maggiore internazionalizzazione della portualità nazionale nell'intento di catturare quote di traffico destinate al nostro Paese ed oggi servite da altri sistemi portuali;
- **Regolazione del trasporto stradale:** per favorire politiche di sostenibilità ambientale e ridistribuire in modo più equilibrato i costi esterni del trasporto a chi effettivamente li genera.

# Lo sviluppo dei porti ed interporti

Trenitalia Cargo e le società del Gruppo FS sono leader nei collegamenti ferroviari da/per i principali porti e interporti.

Se si vuole raggiungere l'obiettivo del 30% del trasporto delle merci oltre i 300 km su ferro e mare, bisogna investire sull'efficientamento del sistema portuale e del sistema interportuale.



# I principali treni Shuttle da e per i porti

## Genova

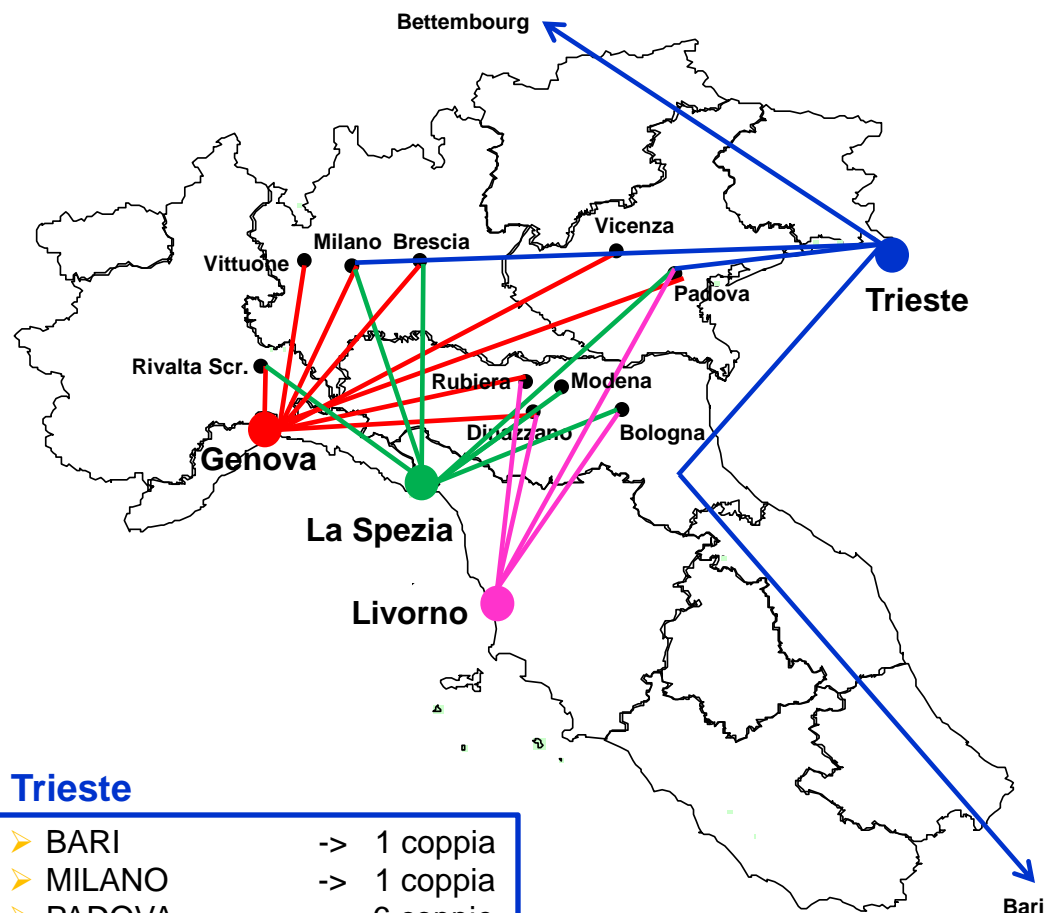
- BRESCIA -> 3 coppie
- MILANO -> 17 coppie
- PADOVA -> 14 coppie
- DINAZZANO -> 10 coppie
- RIVALTA SCR. -> 12 coppie
- RUBIERA -> 10 coppie
- VICENZA -> 4 coppie
- VITTUONE -> 3 coppie

## La Spezia

- BOLOGNA -> 9 coppie
- BRESCIA -> 3 coppie
- MILANO -> 8 coppie
- PADOVA -> 5 coppie
- MODENA -> 3 coppie
- DINAZZANO -> 4 coppie
- RIVALTA SCR. -> 3 coppie

## Livorno

- BOLOGNA -> 2 coppie
- PADOVA -> 5 coppie
- DINAZZANO -> 3 coppie
- RUBIERA -> 9 coppie



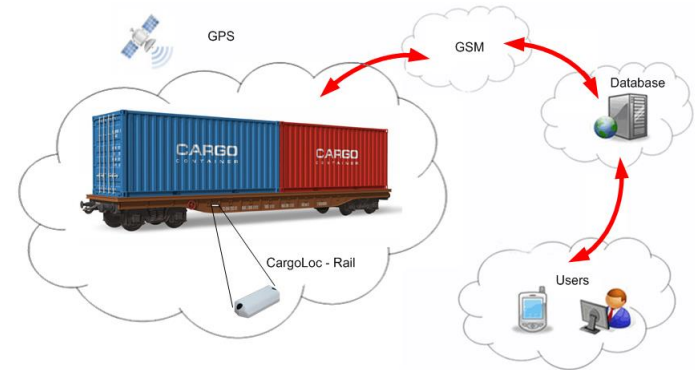
## Trieste

- BARI -> 1 coppia
- MILANO -> 1 coppia
- PADOVA -> 6 coppie
- BETTEMBOURG -> 3 coppie

# Innovazione tecnologica al servizio della qualità

## Progetto GPS

- Consente il presidio degli asset, riduzione costi, erogazione servizi a valore aggiunto.



## Viaggia TRENO Cargo

- Consente al cliente il monitoraggio in tempo reale sulla rete italiana dei propri traffici. Le ricerche possono essere effettuate per numero treno, impianto, tragitto e/o matricole carri.

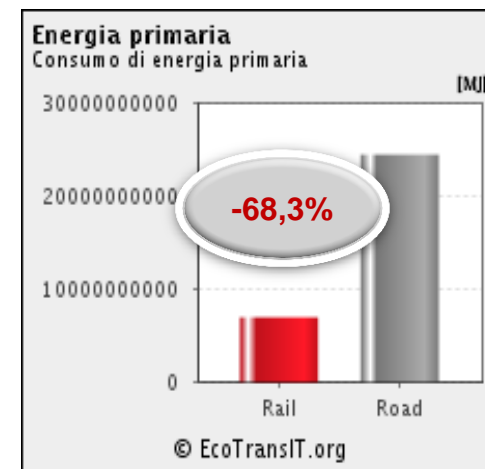


# Esempio Benefici ambientali 2015 - TIC (circa 40 mln tonn)

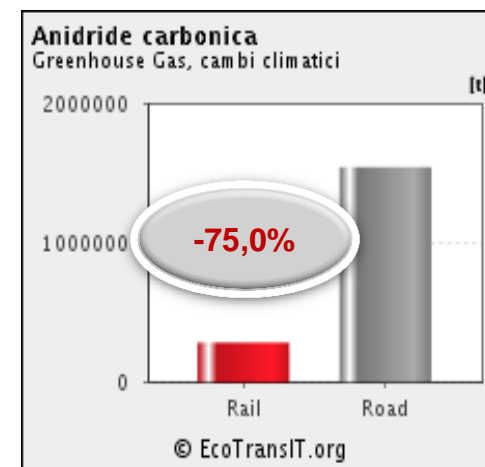
I traffici effettuati dalla Divisione Cargo nel 2015 hanno permesso un risparmio, rispetto alla modalità stradale, pari a:

- 15,6 mld di MegaJoule di Energia Primaria (-68,3%)
- 1,1 mln di tonnellate di Anidride Carbonica (-75,0%)

**sottraendo circa 1,5 milioni di TIR alla strada**



Trasporti di Trenitalia Div. Cargo	Treno	Camion	Treno/camion
Energia primaria [megajoule]	7.249.602.302	22.867.326.179	-68,3
Anidride carbonica [tonn]	350.595	1.445.218	-75,0





# Trenitalia Cargo in cifre (2012 vs 2014)

□ Treni*km (mln)	33,7
------------------	------

□ Tons*km (bln)	14,7
-----------------	------

□ Ricavi Operativi (mln €)	623
----------------------------	-----



□ Locomotive	444
--------------	-----

□ Carri	19534 età media 28 anni
---------	-------------------------

□ Staff	4.066
---------	-------

□ Impianti Serviti	163
--------------------	-----

---

**Grazie per l'attenzione**