

**CERTeT**

Centro di Economia Regionale, dei Trasporti  
e del Turismo



## Apertura del Tunnel di Base del Gottardo e prospettive per il traffico merci nord-- sud in Italia

Oliviero Baccelli – Direttore CERTeT – Università Bocconi

Expoferroviaria 07 Aprile 2016

## Obiettivi, contesto e struttura della ricerca

**Obiettivi:** Evidenziare il ruolo del corridoio ferroviario IT-CH all'interno del progetto CEF Reno – Alpi, quale cuore centrale di un **sistema dei trasporti più sostenibile dal punto di vista economico, sociale ed ambientale di grande rilevanza in particolare per il Nord Italia**

**Contesto:** entro il 2020 la Svizzera completerà un piano di investimenti di 17,6 mld di Euro (tutti già finanziati con la tappa importante dell'inaugurazione del nuovo tunnel del Gottardo a dic. 2016 ) e l'Italia ha un programma di 11 mld di Euro (di cui attualmente solo 3,75 effettivamente disponibili) entro il 2025.

Il Nord Ovest è un contesto economico a forte vocazione all'interscambio estero (il 42% dell'imp+exp d'Italia), con una forte sensibilità rispetto ai temi dell'inquinamento, con l'ipotesi ambiziosa di favorire il riequilibrio fra portualità del Nord e del Sud Europa anche rispetto a mercati della Svizzera e del Sud della Germania.

### **Struttura della ricerca:**

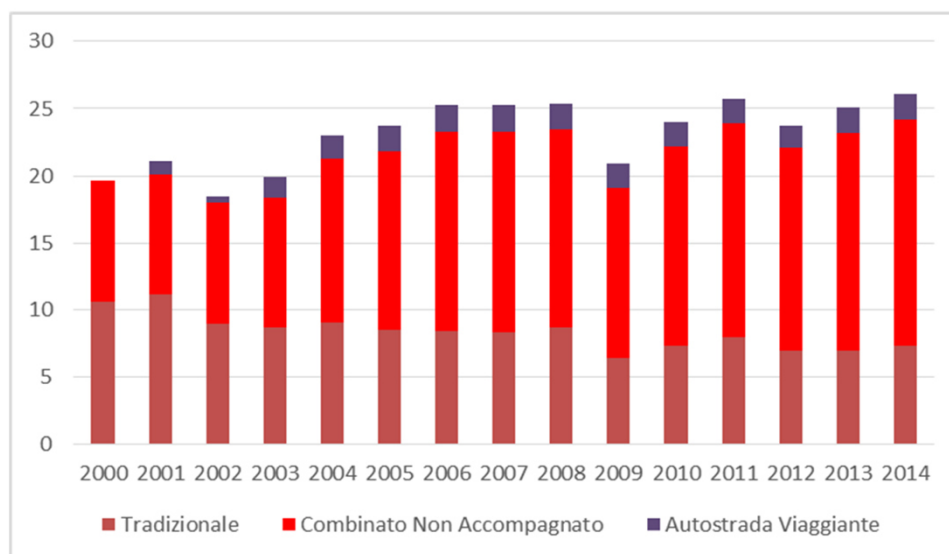
1. Ricostruire le fasi di evoluzione del quadro infrastrutturale (linee di accesso ai valichi, nodi intermodali, adeguamenti di sagome e moduli, tratte transappenniniche, terminal e raccordi ferroviari in ambito portuale)
2. Identificare le principali filiere beneficiarie della prevista riduzione dei costi di interscambio ed evidenziazione dei nodi critici
3. Valutazione dei wider economici effects e stima dei costi della mancata competitività del sistema dei trasporti del Nord Ovest



## I tassi di crescita e le tipologie del traffico di corridoio

Sulla base dei modelli di traffico merci predisposti dalla Commissione europea lungo il Corridoio Reno-Alpi è previsto un aumento **dei flussi di merce di circa il 40% fra il 2010 e il 2030 (1,7% per anno)**. Se gli obiettivi politici legati allo shift modale verranno correttamente perseguiti, i **traffici ferroviari potranno aumentare del 55%**.

Tipologia del traffico ferroviario attraverso i valichi svizzeri del San Gottardo e del Sempione 2000-2014 (valori in milioni di tonnellate)



Fonte: elaborazione CERTeT su dati Alpinfo e Confetra.

**I tassi di crescita potranno essere ancora superiori**, specialmente per alcune filiere logistiche sulle tratte ferroviarie italo-svizzere del Corridoio che potranno beneficiare del notevole miglioramento della qualità di servizio e riduzione dei costi.

Temi chiave:

- riduzione delle percorrenze e delle pendenze derivanti dai tunnel di base svizzeri del Gottardo (fine 2016) e del Ceneri (metà 2020);
- adeguamento della sagoma alle esigenze dei traffici dei semirimorchi (P/C80)
- estensione dei moduli allo standard europeo di 750 metri



## Sintesi degli interventi in grado di incidere sulla competitività del corridoio Reno Alpi nel Nord Ovest d'Italia entro il 2020

Anno	Intervento	Effetti sulla competitività del sistema logistico ferroviario del Nord Ovest
Fine 2016	Inaugurazione Tunnel di Base del Gottardo (CH)	Possibilità di ridurre i costi di trazione sulle direttrici verso Nord passanti dalla linea di Luino, riducendo i costi dei treni intermodali diretti verso i terminal dell'area a Nord ovest di Milano
Fine 2017	Completamento dei principali ammodernamenti di terminal portuali di Genova ed entrata a regime del nuovo terminal a Vado Ligure	Aumento della capacità offerta e dell'efficienza della portuale ligure per i flussi containerizzati
Fine 2018	Completamento della messa a sagoma P/C 80 e modulo di 750 metri della direttrice Milano-Bologna – Linea Adriatica s	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
Metà 2020	Inaugurazione Tunnel di Base del Ceneri (CH)	Possibilità di ridurre i costi di trazione ed allungare i moduli sulle direttrici verso Nord passanti dalla linea di Milano - Monza - Chiasso –Lugano, incrementando l'efficienza dei treni intermodali anche verso l'area ad Est di Milano
Fine 2020	Adeguamento della sagoma delle tratte di accesso all'asse del Gottardo ("Corridoio 4 metri)	Possibilità di utilizzare come unità di carico i semirimorchi gran volume e utilizzare vagoni meno costosi per il trasporto di semirimorchi normali su tutte le direttrici transfrontaliere verso la Svizzera
Fine 2020	Completamento dei terminal promossi da TERALP	Aumento della capacità e dell'efficienza dei sistemi intermodali a Piacenza, Brescia e Milano Smistamento

Fonte: Elaborazioni CERTeT.



## Sintesi degli interventi in grado di incidere sulla competitività del corridoio Reno Alpi nel Nord Ovest d'Italia fra il 2021 e il 2025

Anno	Intervento	Effetti sulla competitività del Nord Ovest
Fine 2021	Inaugurazione del Terzo Valico	Possibilità di ridurre i costi di trazione, allungare i moduli e utilizzare tutte le tipologie di unità di carico (compresi i container high cube e i semirimorchi utilizzati nei traffici RO/RO gruabili o resi gruabili) sulle direttrici verso i porti di Genova e Savona
Fine 2023	Completamento progetto Interporto di Novara – CIM EST	Aumento della capacità e dell'efficienza dei sistemi intermodali lungo l'asse Nord-Sud a Novara
Fine 2025	Raddoppio fra Oleggio e Vignale	Favorire lo sviluppo della Gronda merci ad est dell'area metropolitana milanese sulle direttrici del Gottardo e del Sempione e favorire l'accessibilità verso i porti della Liguria e in generale verso Sud via Novara.
Fine 2025	Quadruplicamento Rho-Parabiago e sviluppo tecnologico della tratta fra Parabiago e Gallarate	Superare il collo di bottiglia della ridotta capacità e favorire lo sviluppo dei traffici della linea del Sempione a Sud di Gallarate verso il Centro-Nord Italia, anche in logica di favorire modelli organizzativi dei terminal intermodali dell'area di Busto Arsizio/Gallarate in logica di tipo gateway.

Fonte: Elaborazioni CERTeT.



## Il ruolo della portualità ligure

**I 3 porti liguri hanno attivato cantieri in grado di aumentare la capacità del 53%** nei prossimi 5 anni nel settore dei container, passando dall'attuale capacità di 4,3 mln di TEU (sfruttata all'80%) ad una di 6,6 mln di TEU al 2020, valorizzabile solo estendendo i bacini di mercato di riferimento anche oltre le Alpi con efficienti servizi intermodali.

L'obiettivo è raggiungibile solo attraverso innovazioni organizzative e semplificazioni normative in grado di gestire lo sviluppo per fasi (pre e post Terzo Valico) e valorizzando le sinergie anche con il target dei semirimorchi (gruabili o resi gruabili) delle autostrade del mare nazionali ed internazionali.

### Quadro di sintesi degli obiettivi degli sviluppi ferroviari da e per la portualità ligure (traffici attesi solo segmento container)

	Traffici attuali (2014)	Traffici attesi al 2020	Traffici attesi al 2030
Bacini portuali di Savona e Vado Ligure	4.700 carri anno e circa 20 treni settimanali da e per Savona	12 treni al giorno da Vado Ligure	18 treni al giorno da Vado Ligure
Bacini portuali di Voltri-Prà e Sampierdarena	130.000 carri anno e 37 treni al giorno	50 -55 treni al giorno	60-65 treni al giorno
Porto di La Spezia	118.000 carri per anno e circa 23 treni al giorno	30 treni al giorno	48-67 treni al giorno
<b>TOTALE</b>	<b>251.000 carri per anno e 63 treni al giorno</b>	<b>450-500.000 carri per 90-100 treni al giorno</b>	<b>126-150 treni al giorno</b>

Fonte: Elaborazioni CERTeT su dati delle Autorità portuali e stime relative ai soli traffici containerizzati.



# L'urgenza di un adeguamento delle policy e dei modelli organizzativi

I temi chiave per l'incremento dei volumi (generati da shift modale e deviazione dei flussi dalla portualità del Nord Europa in un contesto ipercompetitivo in cui i collegamenti intermodali dai porti del Nord Europa verso il Nord ovest d'Italia continuano ad aumentare):

- 1. Approccio sistemico allo sviluppo della rete**, valorizzando l'efficientamento organizzativo e tecnologico dei terminal anche in una logica hub&spoke e di mix di traffici (semi-rimorchi, casse mobili e container marittimi), e per attivare sinergie anche con i Corridoi MED e SCAN-MED. Superando le restrizioni che, ad esempio, fra il 2011 e il 2014 hanno visto i traffici container a GE aumentare del 20%, senza nessun corrispondente aumento del numero di carri ferroviari
- 2. Chiarezza e condivisione dei fasaggi** per il coinvolgimento di investimenti di molti operatori privati necessari per lo sviluppo dei nodi intermodali e per il riassetto organizzativo verso l'intermodalità, **in quanto al contrario di altri sistemi europei il mercato degli operatori logistici in Italia è ancora molto frammentato.**
- 3. Ammodernamento del quadro regolatorio a costo zero.** Particolarmente importanti sono i limiti dettati dall'obbligo del doppio agente sul locomotore, i limiti all'efficienza nelle manovre in ambito portuale, ma anche i vincoli operativi sulla rete ferroviaria (al contrario di quanto accade in Europa i regolamenti in Italia non permettono la circolazione di treni da 2.000 tonn).



# I ritardi hanno un costo annuo molto elevato per l'Europa

Il riassetto del sistema dei trasporti nel Nord Ovest può ottimizzare non solo i traffici intra-UE, ma modificare i comportamenti degli operatori su scala mondiale e attivare un riequilibrio fra la portualità del Northern Range e quella dei porti liguri, rispetto ai flussi via Suez che costituiscono circa il 50% dei traffici dei porti liguri

## Quadro di sintesi della stima dei benefici per gli operatori economici europei derivanti dallo sviluppo del sistema logistico del Nord Ovest d'Italia

Tipologia di benefici	Descrizione	Valore annuo stimato
Riduzione delle distanze marittime	2 servizi settimanali con navi ULCC da e per il Far East scelgono di far scalo nei porti liguri anziché nei porti del Nord Europa, per un totale di 600.000 TEU movimentati per anno	82 mln di Euro
Riduzione delle distanze ferroviarie terrestri	300.000 TEU con o/d l'hinterland milanese e 300.000 TEU con o/d l'hinterland di Basilea scelgono la portualità ligure anziché la portualità del Nord Europa	65 mln di Euro
Riduzione dei costi di immobilizzo delle merci	10 giorni di riduzione dei tempi di immobilizzo delle scorte di merce per un valore annuo di 20,174 mld di Euro contenuta in 600.000 TEU	38,7 mln di Euro
<b>Totale</b>	<b>Somma dei benefici</b>	<b>185,7 mln di euro</b>

Fonte: elaborazione CERTeT su fonti diverse (Banca d'Italia, Drewry, Maersk Broker, Bunkerworld, UIC).





# I ritardi hanno un costo ancor più elevato per l'Italia (I)

Se si adotta un'ottica differente rispetto alla stima precedente, passando da una visione europea ad una solo italiana, circoscrivendo la stima della comprensione dei potenziali effetti per il sistema fiscale italiano e per gli operatori nazionali coinvolti nell'organizzazione dei servizi di trasporto per il Nord Italia, si ottengono valori ben più alti.

Sulla base di uno studio svolto da Fedespediti nel 2015, in cui vengono evidenziati gli effetti sull'economia del Paese derivanti dall'importazione nei porti del Nord Europa, anziché attraverso la portualità italiana di un container da 20' piedi con valore economico di 30.000 Euro, emerge un mancato introito per il sistema Paese di 7.100 Euro per ciascun TEU in import e si può stimare il dato per l'export in 927 Euro.

**Quadro di sintesi dei mancati introiti per il Sistema Italia derivante dall'utilizzo dei porti del Nord Europa anziché dalla portualità italiana per i traffici con o/d il Nord Italia**

Soggetto	Media nazionale mancato introito per singolo contenitore da 20' in Euro importato (in Euro e Fonte Fedespediti)	Media nazionale mancato introito per singolo contenitore da 20' in Euro esportato(in Euro e stime CERTeT)
Erario	4.456	-
Ente Portuale	36	36
Agenzie marittime	221	221
Terminal portuali	230	230
Spedizionieri	240	240
Autotrasporto	400	200
Indotto bancario	1510	-
<b>Totale</b>	<b>7.098</b>	<b>927</b>

Fonte: elaborazione CERTeT su fonti diverse (Fedespediti e Banca d'Italia).



## I ritardi hanno un costo annuo ancor più elevato per l'Italia (II)

Tenendo conto delle stime indicate in precedenza in cui viene indicato in 150.000 TEU in import e il medesimo valore per l'export il numero di container recuperabili dalla portualità ligure con o/d il Nord Italia che attualmente non utilizzano il sistema portuale del Nord Italia il risultato per il sistema Paese del recupero di questi traffici è pari ogni anno a circa 1.2 miliardi di Euro come dettagliato nella tabella successiva. Ben il 55% di questo valore è potenzialmente destinabile all'erario italiano.

**Quadro di sintesi dei mancati introiti per il Sistema Italia derivante dall'utilizzo dei porti del Nord Europa anziché dalla portualità italiana per i traffici con o/d il Nord Italia**  
(ipotesi 300.000 TEU bilanciati fra imp ed exp)

Soggetto	Import (in mln di Euro e Fonte Fedespedi)	Export (in mln Euro e stime CERTeT)
Erario	668,4	-
Imprese di settore ed indotto bancario	396,3	139,05
Totale	1.064,7	139,05

Fonte: elaborazione CERTeT su fonti diverse (Fedespedi e Banca d'Italia).

Ciascuno dei due valori economici sopraindicati (caso Europa e caso Italia) può essere considerato come esemplificazione di una delle voci del costo annuo del ritardo nell'ammodernamento del sistema (infrastrutture e regole) nel Nord Ovest d'Italia.

***I 5 anni di ritardo del time to market della parte italiana del corridoio Reno-Alpi portano alla somma di potenziali mancati introiti per il sistema Italia equivalenti al costo del Terzo Valico (circa 6 miliardi di Euro)***

